

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK (DENİZ HUKUKU)
ANABİLİM DALI

**ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU KAPSAMINDA
DOĞU AKDENİZ SORUNLARI**

Yüksek Lisans Tezi

Şenay KAYA
(Öğrc.No: 04911901)

Tez Danışmanı
Doç.Dr.Hakan KARAN

Ankara-2007

İÇİNDEKİLER

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKU KAPSAMINDA DOĞU AKDENİZ SORUNLARI

	Sayfa Numarası
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	
DOĞU AKDENİZ'İN ÖNEMİ, GÜNÜMÜZ SİYASETİNİN VE SORUNLARININ TARİHİ GELİŞİMİ	
§-1. DOĞU AKDENİZ	5
I. TARİHÇESİ	5
II. AKDENİZ'İN STRATEJİK ÖNEMİ VE ÖZELLİKLERİ	7
A. DOĞU AKDENİZ'İN ÖNEMİ	7
B. BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN (BTC) PETROL BORU HATTI VE DOĞU AKDENİZ'DEKİ ÖNEMİ	12
C. DOĞU AKDENİZ SORUNLARI	14
D. DOĞU AKDENİZ'İN FİZİKSEL VE OŞİNOGRAFIK ÖZELLİKLERİ	15
§-2. DOĞU AKDENİZ'DEN KAYNAKLANAN SORUNLARIN HUKUKİ UNSURLARI	17
I. DOĞU AKDENİZ SİYASETİ VE DOĞU AKDENİZ'DE SINIR	17
A. GENEL OLARAK	17
B. AKDENİZ	18
1. Batı Akdeniz Havzası	19
2. Doğu Akdeniz Havzası	20
II. DOĞU AKDENİZ VE “YARI KAPALI DENİZLER”	21

İKİNCİ BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ ANA SORUNU: DENİZ YETKİ ALANLARI

§-1. GENEL OLARAK	25
§-2. DOĞU AKDENİZ'E KIYIDAŞ DEVLETLERİN DENİZ YETKİ ALANLARINA İLİŞKİN FİİLİ UYGULAMALARI VE POLİTİKALARI	27
I. TÜRKİYE	27
II. YUNANİSTAN	32
III. MISIR	36
IV. GÜNEY KIBRIS RUM YÖNETİMİ	39
V. KUZAY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ	47
VI. SURİYE	49
VII. İSRAİL	50
VIII. LÜBNAN	51
IX. LİBYA	52
X. TUNUS	55
XI. MALTA	56
XII. İTALYA	57
XIII. SLOVENYA	59
XIV. HIRVATİSTAN	59
XV. SIRBİSTAN	60
XVI. ARNAVUTLUK	60
§-3. DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARININ SINIRLANDIRMASINA UYGULANACAK HUKUKÎ ARAÇLAR	61
I. ASLÎ HUKUKÎ ARAÇLAR	61
A. ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR	61
B. ULUSLARARASI TEAMÜLLER	63
C. GENEL HUKUK İLKELERİ	65
II. YARDIMCI HUKUKÎ ARAÇLAR: ULUSLARARASI YARGI KARARLARI VE DOKTRİN	67
A. GENEL OLARAK	67
B. HAKKANİYET İLKESİ VE EŞİT UZAKLIK	70

C. COĞRAFYANIN ÜSTÜNLÜĞÜ	76
D. DİĞER FAKTÖRLERİN DİKKATE ALINMASINA İLİŞKİN PRENSİPLER	78
1. Adalar ve Diğer Coğrafi Formasyonlar	78
2. Deniz Tabanının Jeolojik ve Jeomorfolojik Özellikleri	80
3. Doğal Kaynaklar	80
4. Bölgesel Sınırlar	81
5. Savunma ve Güvenlik	82
E. ORANSALLIK PRENSİBİ	82
F. KAPATMAMA PRENSİBİ	85
III. JUS COGENS (ULUSLARARASI KAMU DÜZENİ KURALLARI)	86
A. GENEL OLARAK	86
B. JUS COGENS VE BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ	88

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ'DE SORUN TEŞKİL EDEN DİĞER HUSUSLAR

§-1. DOĞU AKDENİZ'DE EMNİYET	91
I. GENEL OLARAK	91
II. AB'NİN DOĞU AKDENİZ EMNİYET POLİTİKASI	96
III. TÜRKİYE'NİN DOĞU AKDENİZ EMNİYET POLİTİKASI	98
A. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU UYGULAMA YÖNETMELİĞİ KAPSAMINDA ISPS KODA TABİ GEMİLERİN SORUMLULUKLARI	103
B. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU UYGULAMA YÖNETMELİĞİ KAPSAMINDA ISPS KODA TABİ LİMAN TESİSLERİNİN SORUMLULUKLARI	104

C.	ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU UYGULAMA YÖNETMELİĞİ KAPSAMINDA DENETİM	106
D.	GÜVENLİK SEVİYELERİNİN BELİRLENMESİ, DUYURULMASI VE UYGULANMASI	107
E.	KONTROL VE UYGULAMA TEDBİRLERİ	108
F.	MUAFİYETLER	111
§-2.	DOĞU AKDENİZ'DE TABİAT VARLIKLARI	111
I.	GENEL OLARAK	111
II.	BALIKÇILIĞA İLİŞKİN UYUŞMAZLIKLAR VE UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ	114
A.	25-26 KASIM 2003 TARİHLİ ZİRVE	114
B.	ORTAK DEKLARASYON	114
III.	LİBYA'NIN BALIKÇILIK KORUMA ALANI İLÂNI VE UYGULAMALARI	115
§-3.	DOĞU AKDENİZ'DE ÇEVRE	115
I.	DOĞU AKDENİZ'DE ÇEVRE RİSKLERİ	118
II.	DOĞU AKDENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI	118
A.	BARCELONA SÖZLEŞMESİ	118
B.	BASEL SÖZLEŞMESİ	119
C.	AKDENİZ İÇİN BÖLGESEL DENİZ KİRLİLİĞİ ACİL MÜDAHALE MERKEZİ (REMPEC)	120
§-4.	DOĞU AKDENİZ'DE ARAMA-KURTARMA	120
I.	GENEL OLARAK	120
II.	TÜRKİYE'NİN ARAMA KURTARMAYA İLİŞKİN ULUSAL DÜZENLEMELERİ	121
III.	DOĞU AKDENİZ'DE ARAMA-KURTARMA SORUNU VE VALENCIA KONFERANSI	124
IV.	KIBRIS'TA ARAMA-KURTARMA	127
§-5.	DOĞU AKDENİZ'DE GEMİ SEYRÜSEFERİ	129
I.	SEYRÜSEFER SERBESTİSİ	129
II.	SEYRÜSEFER GÜVENLİĞİ	132

SONUÇ		135
<u>EKLER :</u>		
EK-1	AKDENİZ HARİTASI	139
EK-2	DOĞU AKDENİZ HAVZASI HARİTASI	140
EK-3	DOĞU AKDENİZ'DE TÜRK KITA SAĞANLIĞINI GÖSTEREN HARİTA	141
EK-4	SEVILLE ÜNİVERSİTESİ TARAFINDAN HAZIRLANAN HARİTA	142
EK-5	DÜNYA ENERJİ VE DENİZ TİCARET YOLLARINI GÖSTEREN HARİTA	143
EK-6	KITA SAHANLIĞINI GÖSTEREN HARİTA	144
EK-7	KITA SAHANLIĞI VE MEB ARASINDAKİ FARKI GÖSTEREN HARİTA	145
EK-8	DOĞU AKDENİZ'İN DENİZ TABANI BATİMETRİK HARİTASI	146
EK-9	TÜRK ARAMA KURTARMA BÖLGESİ	147
EK-10	GÜNEY KIBRIS RUM YÖNETİMİ'NİN İLAN ETMİŞ OLDUĞU SÖZDE ARAMA KURTARMA BÖLGESİNİ GÖSTEREN HARİTA	148
EK-11	2674 SAYILI KARA SULARI KANUNU	149
EK-12	8/4742 SAYILI BAKANLAR KURULU KARARI	150
EK-13	4 OCAK 1932 ANKARA ANDLAŞMASI	151
EK-14	1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NİN İLGİLİ MADDELERİ (KISIM V – MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE-MEB) (KISIM VI – KITA SAHANLIĞI)	152
EK-15	GKRY MİLLİ KANUNLARI	170
EK-16	KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ DENİZ YETKİ ALANLARI YASASI İÇDÜZENİ (14 KASIM 2005)	177
KAYNAKÇA		

KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliği
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
AEP	:	Akdeniz Eylem Planı
agd	:	Adı geçen dergi
age	:	Adı geçen eser
agg	:	Adı geçen gazete
agm	:	Adı geçen makale
AIS	:	Otomatik Tanımlama Sistemi
AK	:	Arama-Kurtma
BİO	:	Barış İçin Ortaklık
bkz.	:	Bakınız
BM	:	Birleşmiş Milletler
BMDHS	:	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982)
BMGK	:	Birleşik Müşterek Görev Kuvveti
BTC	:	Bakü Tiflis Ceyhan
Çev.	:	Çeviren
Dz.Huk.	:	Deniz Hukuku
Der.	:	Dergi
Dev.Huk.	:	Devletler Hukuku
Dev.Hus.Huk.	:	Devlet Hususi Hukuku
ERS/RAC	:	Merkezi Environment Remote Sensing Regional Activity Center - Uzaktan Çevre Algılama Eylem
FIR	:	Uçuş Bilgilendirme Bölgesi

GKRY	:	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
İbid	:	Aynı yerde
IMO	:	International Maritime Organization-Uluslararası Denizcilik Örgütü
ISPS	:	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Tüzüğü
KKTC	:	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
KİS	:	Kitle İmha Silahları
m.	:	Madde
MEB	:	Münhasır Ekonomik Bölge
NATO	:	Kuzey Atlantik Andlaşması Örgütü
Örf.Huk.	:	Örf ve Adet Hukuku
Örn.	:	Örneğin
REMPEC	:	Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for The Mediterranean Sea - Akdeniz İçin Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi
RG.	:	Resmi Gazete
S.	:	Sayı
sh.	:	Sahife
SOLAS	:	International Convention for Safety of Life at Sea (Denizde Can Güvenliği Sözleşmesi)
TC	:	Türkiye Cumhuriyeti
TPAO	:	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
UAD	:	Uluslararası Adalet Divanı
UNEP	:	Birleşmiş Milletler Çevre Programı
VTS	:	Deniz Taşıtları Trafik Servisleri Sistemi

Bu çalışmadaki atıf ve kısaltmalar, Kalpsüz, T.- Kuntalıp, E.- Akıntürk, T.: Türk Hususi Hukukunda Atıf Usulleri ve Kısaltmalar, Ankara 1964'e uygun olarak yapılmıştır.

GİRİŞ

Doğu Akdeniz, genel coğrafi konumu itibariyle Dünya'nın doğu ile batısını birbirine bağlayan ticaret yolu üzerinde bulunmaktadır. Doğu Akdeniz, Türkiye ve Suriye üzerinden Mezapotamya ve Yakındoğu'ya, Süveyş Kanalı ile de Arap Yarımadası'na, oradan da Basra Körfezi'ne ulaşmaktadır. Süveyş kanalı sayesinde Avrupa-Uzakdoğu hattı, Ümit Burnu'ndan geçen yola göre 7.000 deniz mili daha kısadır. Kıyısı olan Devletler ile Avrupa, Güneydoğu Asya ve Afrika ülkelerine yapılan deniz ticaretinin düğüm noktasıdır.

Akdeniz, Kıbrıs, Sicilya, Malta Adalarına, Doğu Akdeniz ile Hint Okyanusu'nu birleştiren Süveyş Kanalı'na sahip olması ve Dünya petrolünün yarıdan fazlasını ihtiva eden Ortadoğu ve komşu bölgelerini kontrol altında tutması nedeni ile, hem bu bölgede bulunan Devletlerin, hem de diğerlerin ilgisini çekmektedir. Doğu Akdeniz'in jeopolitik ve jeostratejik açıdan en önemli adası olan Kıbrıs, Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in kontrol edilmesinde oynadığı rolden dolayı ilgi odağıdır. Adanın stratejik değeri, özellikle deniz ticaret yolları ile başlıca hava yollarından biri üzerinde bulunması ile artmakta ve bloklar arası menfaat çatışmalarına sahne olmaktadır. Ada, bütün Ortadoğu ülkelerini kontrolünde bulunduran "Sabit Bir Uçak Gemisi" gibidir. Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Ürdün tamamen, Irak ve Mısır ise kısmen bu geminin menzilindedir.

Ortadoğu bölgesinin kalbi, İskenderun-Basra-Süveyş üçgenidir. Kıbrıs, coğrafi mevki itibariyle bu üçgenin iki köşesi olan İskenderun ve Süveyş'i kontrol altında bulundurmaktadır. Ortadoğu da hâkimiyet kurmak iddiasında olan Devletler için, Kıbrıs Adası, Ortadoğu'ya giriş anahtarıdır.

Doğu Akdeniz'in diğer en önemli adaları Sicilya, Malta, Messina ve Meis'dir. Ayrıca, Doğu Akdeniz sınırlarında yer alan Ege Denizi'nde başta Boğazönü, Saruhan, Menteşe, Kuzey Sporad Adaları ve Kiklat Adaları olmak üzere toplam

1800'den fazla¹ ada, adacık ve kayalık bulunmaktadır. Ancak, Ege Denizi'nde bulunan adalar ve bu bölgeye ilişkin uyuşmazlıklar bu çalışmanın dışındadır.

Büyük ölçüde II. Dünya Savaşı sonrasında başlayan denizlerin paylaşımı mücadelesi ve akdedilen sözleşmeler neticesinde, Devletlerin denizlerdeki alâka ve menfaatlerinin büyük bir bölümü hukukîleşerek "hak" mahiyetini kazanmıştır. Güçlü denizci Devletler, bir taraftan kara suları dışında bulunan deniz yetki alanlarındaki haklarını pekiştirirken, diğer taraftan geniş okyanus alanlarındaki temel çıkarları ile alâka ve menfaatlerini hukukî güvenceye almak için mücadelelerini sürdürmektedirler².

XXI. yüzyılda, Devletler denizlerde sahip oldukları egemen hakların kapsamını genişletmişlerdir³. Klasik deniz alanlarından kara suları, bitişik bölge ve balıkçılık bölgesi gibi dar deniz alanlarından başka, Devletlere belirli konularda egemen haklar ve yetkiler tanıyan "Kıta Sahaneliği" ve "Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)" gibi nispeten çok daha geniş deniz alanları Uluslararası Hukuka entegre edilmiştir⁴.

Türkiye, soğuk savaş sonrası yaşanan barış döneminde en önemli gerilim ve etki alanlarının ortasında yer almaktadır. Türkiye, ayrıca Dünya'nın en önemli su yollarından biri olan ve alternatifi bulunmayan Türk Boğazları'na (İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı'na) sahip olup, Doğu Akdeniz'de önemli su yolu olan Süveyş

¹ Kurumahmut, A.: "Ege'de Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorunun Ortaya Çıkışı", *Ege'de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar*, (Kurumahmut, A. ed.), Ankara 1998, sh. 4.

² Kurumahmut, A.: "Kullanamadığımız Zenginliğimiz: Denizlerimiz", <http://www.ortadogugazetesi.net/habergoster.asp?id=1721>, 10.07.2006.

³ Yücel, A.: "Doğu Akdeniz'de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye" konulu tebliği, Deniz Hukuku Sempozyumu, 21-22 Haziran 2004, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Ankara, sh.3-1.

⁴ Deniz Hukuku'nun gelişimi ve bu günkü durumuna ilişkin, bakınız;

Pazarıcı, H.: *Uluslararası Hukuk*, Ankara 2003, sh. 246-308;

Slomanson, W.R.: *Fundamental Perspectives on International Law*, fourth edition, Thomas Jefferson School of Law, San Diego/California-USA 2003, sh.257-280;

Churchill, R.R - Lowe, A.V.: *The Law of the Sea*, third edition, Manchester: Manchester University Press, 1999; Brown, E.D.: *The International Law of the Sea*, vol. I, Aldershot: Dartmouth 1994;

Camino, H. (ed.): *Law of The Sea (The Library of Essays in International Law)*, Burlington - USA 2001.

Kanalını da kontrol etmektedir. Böyle bir coğrafyada vukua gelen her olay, Türkiye'nin güvenliğini ve ekonomisini doğrudan ya da dolaylı etkilemektedir.

Dünya denizlerinin farklı coğrafi ve oşinografik özelliklere sahip olması nedeniyle, kıyıları karşılıklı ve yan yana olan ülkeler arasında problem yaratan "Kıta Sahanelığı", "Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)" gibi deniz yetki alanları kavramları, Doğu Akdeniz gibi yarı kapalı ve ciddi uyuşmazlıklara taraf çok sayıda Devletin sahillerinin bulunduğu bir denizde, bugün ve yakın gelecekte Türkiye açısından çözüm bekleyen konulardan bazılarını teşkil etmektedir.

Doğu Akdeniz'de meydana gelen gelişmelerden en dikkat çekici olanlarından biri, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)'nin, bölgede Avrupa Birliği (AB) adına inisiyatif alma çabasıdır. İçinde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti⁵ (KKTC)'nin de yer aldığı ve Avrupa Birliği'ne üye Birleşik Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurulması durumunda, bu faaliyetler GKRY yerine, Birleşik Kıbrıs Cumhuriyeti tarafından icra edilecektir. Bu kapsamda, Türkiye Cumhuriyeti'nin Doğu Akdeniz'de etkin rol almasının gerekliliği şüphesizdir.

GKRY'nin Doğu Akdeniz'de Mısır ve Lübnan ile yapmış olduğu MEB'e ilişkin anlaşmalar ile diğer sahildar Devletlerle bölgeye ilişkin yapmakta olduğu temaslar, bölgedeki deniz yetki alanlarının (Kıta Sahanelığı, MEB) paylaşımının ne denli önemli olduğunun göstergesidir. Doğu Akdeniz'deki siyasî ve diplomatik gelişmeler ışığında bu bölgede deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin Uluslararası Hukuk kurallarının geçirdiği değişim, bölgenin karmaşık siyasî coğrafyası, çatışan menfaatler ve özellikle bölgede bulunduğu belirtilen zengin petrol ve doğal gaz yatakları, Doğu Akdeniz'de Kıta Sahanelığı ve MEB sınırlandırmasını her an taraflar arasında tırmanmaya açık ve uzun vadeli bir sorun haline getirmiştir.

Özellikle Doğu Akdeniz'e kıyısı bulunan Yunanistan ve GKRY'nin, Doğu Akdeniz'de, uluslararası kamu düzenini yakından ilgilendiren ve jus cogens (uluslararası kamu düzeni kuralları)⁶ kapsamında değerlendirilen 1982 tarihli

⁵ 15 Kasım 1983 tarihinde KKTC, Kıbrıs Türk halkının "*self-determinasyon*" (kendi kaderini tayin etme) hakkına dayanılarak ve siyasî eşitliği vurgulanarak ilân edilmiştir.

⁶ Çalışmanın ikinci bölümünde incelenmiştir.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) hükümlerine aykırı bir şekilde ulusal hukuk düzenlemelerine gittiği ve bölgede fîli uygulamalarda bulunduğu görülmektedir.

Yakın gelecekte, ülke gündemini fazlasıyla meşgul edeceği değerlendirilen Doğu Akdeniz bölgesinin inceleme konusu yapıldığı bu çalışmanın amacı; Doğu Akdeniz'in hukukî statüsünün, öneminin ve Türkiye Cumhuriyeti için stratejik değerinin ortaya konarak orta ve uzun vade gelecekte bölgeye ilişkin stratejiler üretilmesine yardımcı olmak; Türkiye Cumhuriyeti açısından Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında kullanılacak uluslararası hukuk kriterlerini ve Türkiye'nin ileri sürebileceği tezleri belirlemek ve Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin muhtemel Kıta Sahaneliği ve MEB sınırları ile bölgeye ilişkin diğer sorunlara dair hukukî argümanlarını tespit etmektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ'İN ÖNEMİ, GÜNÜMÜZ SİYASETİNİN VE SORUNLARININ TARİHİ GELİŞİMİ

Ş-1. DOĞU AKDENİZ

I. TARİHÇESİ

Doğu Akdeniz, tarihin değişik safhalarında büyük savaflara sahne olmuştur⁷. Doğu Akdeniz aslında bir çok tarihçi ve yazarın “Verimli Hilâl” dedikleri bölgede yer alır. Gerçekten de Mısır, Mezapotamya ve Anadolu, Dünya'nın en verimli topraklarına sahiptir. Tarih boyunca oluşan uygarlıkların ilk hedefi, bu bölgelere hâkim olmaktı. Böylece, kara ve deniz yoluyla dünya ticareti kontrol altına alınabilecekti. Bu yüzden oluşan insan hareketleri, Doğu Akdeniz'i tarihin her döneminde Dünya'nın en önemli ve kalabalık merkezlerinden biri haline getirmiştir.

Antik Roma'da Akdeniz, Latince olan “*Mare Nostrum*”⁸ adı ile hitap edilirdi⁹. Bu kelime “Bizim Deniz” anlamına gelmektedir¹⁰. Akdeniz'e bu ismi veren ilk kişi *Jul Sezar*'dir¹¹. Tarihin her döneminde Akdeniz'e hâkimiyet, İmparatorlukların ve Devletlerin ilk hedefini oluşturmuştur. Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğu da, İslâmîyet'in doğuşuna kadar bu hâkimiyeti elinde tutmuştur.

Emevîlerin kuruluşundan itibaren Müslümanlar, süratle denizciliğe başladılar. Ardından da kuzey sahillerinden bazıları hariç Akdeniz'e hükmettiler. Müslümanların Akdeniz'deki egemenlikleri asırlarca sürmüştür.

Büyük İskender'in kurduğu İmparatorluk ile Doğu Roma-Bizans İmparatorluğunun ağırlık merkezi Doğu Akdeniz'di¹². Ancak, XII. ve XIII.

⁷ <http://weekly.ahram.org.eg/2003/660/eg4.htm> 28.01.2006

⁸ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Akdeniz> 8.05.2006.

⁹ http://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/aapa/orta/gnkur_kurulus1.html 28.12.2005,

<http://www.beowulf.org/archive/2005-February/011910.html> 28.01.2006.

¹⁰ <http://www.beowulf.org/archive/2005-February/011910.html> 28.01.2006.

¹¹ <http://sourtimes.org/show.asp?t=mare+nostrum> 8.02.2006.

¹² <http://www.osmanli.org.tr/osmanliidaegitim.php?bolum=7&id=200> , 15.06.2006.

yüzyıllardaki Haçlı seferleri, donanma faaliyetlerinin uzun süre aksamasına sebep olmuştur. XII. ve XIII. yüzyıllarda, Mısır, Suriye ve Türk Memlûkları, Akdeniz'in doğusunda, ancak mevziî bir kudrette deniz gücüne sahiptiler. Türkler ise, Anadolu'ya gelişlerinden kısa bir süre sonra denizlere hâkim olmanın gereğini farketmişlerdir¹³.

Selçuklular; Marmara Denizi, Karadeniz, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'e ulaşarak, deniz ve Anadolu gerçeği ile yaşamaya başlamışlar, denizci Devlet olma yolunda ilk adımları atmışlar ve önemli başarılar göstermişlerdir. Bununla birlikte, denizlerle ve denizlerde büyüyerek cihan imparatorluğu olma başarısını, ancak Osmanlı Devleti gösterebilmiştir. İyi yönetildiği ve yönlendirildiği takdirde Türklerin denizci olabilecek karakterde bir millet olması gerçeği bu başarıda önemli rol oynamıştır¹⁴.

Selçuklular'dan sonra XIV. yüzyılın ortalarında Anadolu kıyılarından ilk defa denizlere ulaşan Osmanlı Devleti'nin denize ve denizciliğe verdiği önem ölçüsünde büyümüştür. Karadeniz ve Ege Denizi'ni bir Osmanlı iç denizi haline dönüştürmek suretiyle jeopolitik ve stratejik önemi tartışmasız olan Türk Boğazları'nın güvenliğini sağlanmış ve üzerlerinde üç asır boyunca egemenlik muhafaza edilebilmiştir. Coğrafi ve stratejik konumu nedeniyle, Girit Adası, Çanakkale Boğazı'nın güney karakolu haline getirilmiş, Karadeniz ve Ege Denizi'nde deniz hakimiyeti tesis edip

¹³ <http://www.dallog.com/kurumlar/donanmahum.htm> 20.04.2006.: Osmanlı Devletinin ilk zamanlarında İzmit, Gemlik taraflarının ve daha sonra Karesi ilinin elde edilmesi, Osmanlıları tâbiî olarak denizle alâkadar etti. Nitekim, Karesi Beyliği gemilerinden de istifade edilerek, Rumeli'ye geçildikten sonra, 1390 yılında Gelibolu'da ehemmiyetli bir tersane yapıldı. Bu ilk devirler, Osmanlı denizciliğinin acemilik zamanı olup, denizde pek kuvvetli ve mahir olan Venediklilerle boy ölçüşebilecek kudrette değildi. Bununla beraber, bazı başarısızlıklara rağmen, günden güne tecrübeli bir Osmanlı denizciliği ortaya çıkmaktaydı. Çünkü İkinci Murad Han'ın gösterdiği ihtimam neticesinde Osmanlı donanması, Trabzon-Rum İmparatorluğunu denizden tehdit edecek kadar kuvvetlenip, deniz harekâtına alışmıştı. Fatih Sultan Mehmed, İstanbul'u fethettikten sonra, burayı Akdeniz'den gelecek bir tehlikeye karşı muhafaza için, Çanakkale Boğazı'nı teşkilatlandırırken, donanmaya da önem verdi. Nitekim, donanmanın desteğiyle, İmroz, Limni, Taşoz, Semendirek, Midilli ve Eğriboz adaları fethedildi. Sakız ve Sisam vergiye bağlandı. Bilâhare Akdeniz'de korsanlık eden Türk leventleri reislerinden, meşhur Kemal Reis'in Osmanlı Devleti hizmetine girmesi, donanmaya yeni bir canlılık kattı. Akdeniz'deki deniz seferleri, İspanya sahillerine kadar uzadı. Sultan İkinci Bayezid döneminde, gemicilik daha da gelişti. Antalya Valisi Şehzade Korkut, Akdeniz'de yelken açan Müslüman ve Türk denizcilerin hâmisî oldu.

¹⁴ Kurumahmut, A.: "Kullanamadığımız Zenginliğimiz: Denizlerimiz", <http://www.ortadogugazetesi.net/habergoster.asp?id=1721> , 10.07.2006.

Akdeniz'de tam anlamıyla deniz kontrolü sağlanmış ve o günkü şartlarda Kızıldeniz ve Basra Körfezi ile okyanuslara ulaşılmıştır. XV. yüzyılın sonlarından itibaren bir deniz imparatorluğu olarak gelişmeye başlayan Osmanlılar, deniz hâkimiyet teorisinin temelini oluşturan ünlü Türk Amiralî Barbaros Hayreddin Paşa'nın "*Denizlere hâkim olan cihana hakim olur*" özdeyişini hayata geçirerek denizci bir millet olma yolunda ilerlemiştir¹⁵. İktidara gelen her Osmanlı Padişahı Akdeniz'e önem göstermiş ve nihayet Kanuni Sultan Süleyman zamanında Akdeniz'in neredeyse tamamına egemen olunmuştur.

Osmanlı donanması, XVI. yüzyıldan XVII. yüzyıl ortalarına kadar Karadeniz ile Akdeniz'in hâkimi olarak, ihtişamlı bir şekilde denizlerde seyretmiştir¹⁶. XVII. yüzyılda Venedikliler, Osmanlı Donanması'nın çağa ayak uyduramamasından istifâde ederek Doğu Akdeniz'de tekrar üstünlük sağlamışlardır¹⁷. Osmanlı Donanması'nda çağın modernizasyonu sağlanıp kalyon devri başlatılınca, Akdeniz'deki yarım asır süren Venedik üstünlüğü de son bulmuştur¹⁸.

Ancak, Osmanlı Devletinin sınırları, denize ve denizciliğe verdiği önemin azalması ölçüsünde küçülmüş ve yüzlerce yıl sonra başladıkları yere, Anadolu kıyılarına çekilmek zorunda kalmıştır¹⁹.

II. DOĞU AKDENİZ'İN STRATEJİK ÖNEMİ VE ÖZELLİKLERİ

A. DOĞU AKDENİZ'İN ÖNEMİ

Doğu Akdeniz, tarih boyunca çevresindeki halkların iletişim ve fikir alışverişi ile kültürel etkileşim alanı olmuştur. Türkiye'nin dış alım-satımının %85'inden fazlasının deniz ulaştırması yolu ile yapıldığı dikkate alındığında, Doğu Akdeniz'de deniz ulaştırmasının sekteye uğraması halinde ortaya çıkacak açığın başka yollarla doldurulması mümkün gözükmemektedir. Liman kapasiteleri açısından duruma

¹⁵ Kurumahmut, A.: "Kullanamadığımız Zenginliğimiz: Denizlerimiz", <http://www.ortadogugazetesi.net/habergoster.asp?id=1721> , 10.07.2006.

¹⁶ <http://www.dallog.com/kurumlar/donanmahum.htm> 20.04.2006.

¹⁷ <http://www.osmanli.org.tr/osmanlidaegitim.php?bolum=7&id=200> , 15.06.2006.

¹⁸ <http://www.osmanli.org.tr/osmanlidaegitim.php?bolum=7&id=200> , 15.06.2006.

¹⁹ Kurumahmut, A.: "Kullanamadığımız Zenginliğimiz: Denizlerimiz", <http://www.ortadogugazetesi.net/habergoster.asp?id=1721> , 10.07.2006.

bakıldığında, yaklaşık 44 milyon tonluk yükleme boşaltma kapasitesinin %32'sinin Akdeniz limanlarında bulunmaktadır. Ancak, Marmara ve Karadeniz liman kapasiteleri de Ege ve Akdeniz'deki trafik yoğunluğunu artırmaktadır. Böylece, Akdeniz'de Türk limanlarıyla bağlantılı her gün ortalama 150 gemi geçiş yapmakta ve ithal edilen petrolün yaklaşık %85'i Akdeniz'i aşarak İzmir, İskenderun ve İzmit rafinerilerine ulaşmaktadır. Bu verilere göre, Akdeniz'de Türkiye'ye yönelik deniz trafiğinin sektöre uğraması, dış alım/satımı ve akaryakıt üretimini önemli ölçüde etkileyecektir.

Üzerinde Dünya ticaretinin % 30'unun gerçekleştirildiği²⁰ Akdeniz; Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birbirlerine yakın ve birleştiği, oldukça geniş ve önemli bir coğrafyayı; Kıbrıs da, Doğu Akdeniz'i kontrol etmektedir. Bu kontrolün ekonomik, politik ve güvenlik açılarından oldukça önemli bir değeri vardır²¹. Hemen hemen 11 Trilyon Dolar değerindeki eşya, Dünya çapında küresel ticaret için 4500 limanla bağlantılı olarak, 50.000 den fazla ticaret gemisi ile Dünya denizlerinde taşınmaktadır. Kabaca, 4000 gemi Akdeniz sularında ilerlemektedir. Aslında, bu deniz alanı Dünya okyanuslarının sadece %3'ünü kapsamasına rağmen, Akdeniz deniz trafik yolları sayesinde Dünya deniz trafiğinin 1/6'sını oluşturmaktadır. Cebelitarık Boğazı her gün 160'dan fazla gemiye geçiş imkanı sağlamaktadır. Bu sayı Süveyş Kanalı'nda 40 ve Türk Boğazlarında (İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı) 150'dir. 2001 yılında bu rakam Türk Boğazları'nda 65 idi²².

1990 sonrasında, Hazar'ın berisinde, hammadde kaynakları yönünden de zengin, oldukça büyük bir pazar alanının ortaya çıkmış olduğu dikkate alınır, Doğu Akdeniz bu coğrafyaya yönelik ithalat ve ihracatta geçiş ve ulaşım güzergahının önemli bir parçasını teşkil etmektedir²³.

²⁰ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh.266.

²¹ Öztürk, O. M.: "Doğu Akdeniz'in ve Kıbrıs Adası'nın Stratejik Dengeleri Bağlamında Annan Belgesi", http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint_1.htm, 30.06.2005.

²² Gürdeniz, C.: "Security, Stâbility and Co-operation in The Meditarranean Region: building a vision", 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh.101.

²³ Öztürk, O. M.: "Doğu Akdeniz'in ve Kıbrıs Adası'nın Stratejik Dengeleri Bağlamında Annan Belgesi", http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint_1.htm, 30.06.2005.

Doğu Akdeniz, Cebelitarık, Süveyş ve Karadeniz üzerinden işleyen deniz ticaretini kontrol edebilen önemli bir coğrafyadır. Diğer taraftan, Doğu Akdeniz’de yer alan deniz trafik hatları Dünya ticareti için hayati öneme sahiptir²⁴. Bu bölge, Ortadoğu ve Hazar Bölgesi enerji merkezleri ile buralardaki boru hatlarını kontrolünde bulundurmaktadır. Önemli ticaret yolları ile enerji merkezlerini içinde barındıran Doğu Akdeniz, Dünya’nın en kritik su yolunu oluşturmakta, doğal olarak, kendisini kontrol eden aktörlere önemli politik avantajlar sağlamaktadır. Bu bağlamda, enerji kaynaklarına sahip Doğu Akdeniz’in Türkiye tarafından kontrolü, yakın gelecekte Türkiye’ye önemli siyasi ve hukuki avantajlar sağlayacaktır²⁵. Ayrıca, Doğu Akdeniz’i kontrol etmek kadar, bu coğrafyaların hasım/rakip aktörlerin kontrolüne girmesinin beraberinde getirebileceği dengeleri de hatırd tutmak gerekir.

Doğu Akdeniz ve Kıbrıs²⁶, bölgesel ve küresel barış ve istikrar açısından da önemli bir coğrafyadır. Bölgenin, Ortadoğu’da ortaya çıkmış kriz, gerginlik ve çatışmalarda etkin roller oynadığı bilinmektedir. Örneğin, Amerika Birleşik Devletleri, 1980’li yılların ilk yarısında yaşanan kanlı Lübnan olayları sırasında, bu ülkedeki insanların Kıbrıs Adası üzerinden tahliye edebilmiştir. Daha yakın zamanlarda, Körfez Krizinde, Birleşik Krallık, Irak’a yaptıkları hava saldırılarında Kıbrıs’taki üslerini kullanmıştır²⁷. Ayrıca, Temmuz 2006’da İsrail’in Lübnan’a saldırması ve akabinde Ortadoğu’da dengelerin değişmeye yüz tuttuğu bu dönemde Fransa’nın 1 Mart 2007’de, GKRY ile Baf kentinde bulunan “Andreas Papandreu Hava Üssü”nün kullanımını da içeren bir askeri iş birliği anlaşmasını²⁸ imzalamış olması, Doğu

²⁴ Gürdeniz, C.: “Security, Stability and Co-operation in The Mediterranean Region: building a vision”, 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh. 101.

²⁵ Öztürk, O. M.: “Doğu Akdeniz’in ve Kıbrıs Adası’nın Stratejik Dengeleri Bağlamında Annan Belgesi”, http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint_1.htm, 30.06.2005.

²⁶ <http://www.tasam.org/modules.php?name=News&file=article&sid=308>, 03.06.2006.: Doğu Akdeniz’deki ulaşımın kontrol edilmesini sağlayarak olası savaş durumunda gelecek yardımların deniz yoluyla güvenli bir şekilde ülkeye girmesine imkan tanıyan bir ada olduğu söylenebilir. Kıbrıs, jeopolitik açıdan Türkiye’ye güneyden gelebilecek saldırılar için kullanılacak önemli ada olmakla birlikte, hava ulaşımını kontrol etme imkanı tanıyan iyi bir füze üssü olma özelliği de göstermektedir.

²⁷ Öztürk, O. M.: “Doğu Akdeniz’in ve Kıbrıs Adası’nın Stratejik Dengeleri Bağlamında Annan Belgesi”, http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint_1.htm, 30.06.2005.

²⁸ Cumhuriyet Gazetesi, 9.08.2006; Eleftheros Tipos Gazetesi, 02.03.2007.

Akdeniz'in Ortadoğu'ya hâkimiyet ve istikrarda ne kadar önemli rol oynadığının bir göstergesidir.

Doğu Akdeniz'i kuzeyden tamamen çevreleyen kıyı hattına sahip Türkiye için, bu coğrafyanın işlevi tartışmasızdır. 13 Temmuz 2006 tarihinde Bakü Tiflis Ceyhan (BTC) petrol boru hattının devreye girmesi ile beraber, Hazar Denizi'nin doğusundaki ülkeler için önemli bir ithalat ve ihracat kapısı durumuna gelmiş olan İskenderun Körfezi, Doğu Akdeniz'i tamamıyla etkisine almıştır.

Türkiye, soğuk savaş sonrası yaşanan barış döneminde gerilim ve etki alanlarının ortasında yer almaktadır. Türkiye, ayrıca önemli su yollarından biri olan ve alternatifi bulunmayan Türk Boğazları'na (İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı) sahip olup, yine Süveyş Kanalını ve "Doğu-Batı-Kuzey-Güney" enerji koridorunu kontrol etmektedir. Böyle bir coğrafyada, Türkiye'yi doğrudan ya da dolaylı hedef alan her türlü tehdit, silahlı çatışma ve yasadışı faaliyetler Türkiye'nin güvenliğini ve ekonomisini doğrudan etkilemektedir.

Doğu Akdeniz'de yer alan Kıbrıs ise, başta güvenlik ve bölgeye hâkimiyet açısından önem taşımaktadır. Bu durumun en önemli göstergesi, 1 Mayıs 2004 tarihinde GKRY'nin, 1960 Garanti Anlaşması hükümlerine²⁹ aykırı bir şekilde, bütün Kıbrıs adına Avrupa Birliği (AB)'ne kabulüdür. Garanti Anlaşmasının 1. maddesi 2. fıkrası gereğince; "Kıbrıs Cumhuriyeti, herhangi bir devlet ile, tamamen veya kısmen, herhangi bir siyasî veya iktisadî birliğe katılmamağı taahhüt eder. Bu itibarla, herhangi diğer bir devlet ile birleşmeyi veya Adanın taksimini, doğrudan doğruya veya dolayısıyla, teşvik edecek her nevi hareketi yasak ilan eder." Diğer taraftan, Garanti Anlaşmasının 2. maddesi gereğince; Yunanistan, Türkiye ve Birleşik Krallık, Kıbrıs Cumhuriyeti'nin Garanti Anlaşmasının 1. maddesinde gösterilen taahhütlerini nazara alarak, Kıbrıs Cumhuriyeti'nin bağımsızlığını, toprak bütünlüğünü ve güvenliğini ve aynı zamanda Anayasasının temel maddeleri ile kurulan nizamı tanırlar ve garanti ederler. Yunanistan, Türkiye ve Birleşik Krallık,

²⁹ Kıbrıs Cumhuriyeti ile Yunanistan, İngiltere ve Türkiye, Garanti Anlaşması'nın hükümleri üzerinde 1959 Londra Konferansı'nda mutabakata varılmışlardır. Anlaşma Lefkoşa'da imzalanmış ve Kıbrıs'ın bağımsızlık tarihi olan 16 Ağustos 1960 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Anlaşma, her ikisi de eşit derecede geçerli olmak üzere İngilizce ve Fransızca dillerinde hazırlanmış olup, halen yürürlüktedir.

aynı şekilde, kendilerini ilgilendirdiği nisbette, Kıbrıs'ın herhangi diğeri bir devlet ile birleşmesini veya Adanın taksimini, doğrudan doğruya veya dolayısıyla, teşvik etmek gayesini güden herhangi bir hareketi yasak etmeyi taahhüt ederler.

AB, başta enerji merkezlerini kontrol olmak üzere, Kıbrıs Adası'nın Doğu Akdeniz'de sunduğu bütün avantajlarından yararlanmaya ve bu bağlamda, Ada'yı AB'ye dahil etmeye yönelmiş ve bunda da başarılı olmuştur. GKRY'nin AB üyeliğine kabul edilmesi, AB'nin Doğu Akdeniz'e vermiş olduğu önemin bir göstergesidir.

Bu yöneliş, 1990'lı yılların başından itibaren, Kıbrıs konusundaki inisiyatifin, yavaş yavaş BM'den AB'ye kaymasına sebebiyet vermiştir. AB, Kıbrıs konusunda giderek daha etkin bir rol oynamaya başlamıştır. Ancak, AB'nin Kıbrıs konusunda inisiyatifi ele geçirmek için çok "dikkatli" hareket ettiğini ifade etmek gerekir. AB, bir taraftan ilgili bütün aktörleri, BM Genel Sekreteri'nin gözetiminde sürdürülen çabalara destek olmaya çağırırken, diğeri taraftan Kıbrıs'ın mevcut haliyle AB'ye alınmasına engel teşkil etmeyeceğini açıklamıştır. 1999 Helsinki Zirvesi'nde, Kıbrıs konusunda alınan karar, bu yaklaşımın somut bir örneğidir. Bu zirvede, hem BM Genel Sekreteri'nin gözetiminde yürütülen çalışmalar için destek istenmiş, hem de bu çalışmalar hangi aşamada olursa olsun, bunun Kıbrıs'ın mevcut haliyle AB'ye alınmasına engel teşkil etmeyeceği ifade edilmiştir.

Burada iki noktanın altını çizmek gerekir. Birincisi, AB'nin bu yaklaşımının, Rum tarafını rahatlattığı ve masada uzlaşmaz kıldığıdır. Rum tarafı, AB'nin verdiği destekten güç alarak, karşılıklı ve dengeli tavizlerle sorunu çözmek yerine, kendi görüşlerini çözüm olarak kabul ettirmeyi öngören bir yaklaşım içine girmiştir. İkinci nokta, AB'nin, Rum kesimi ile, Ada'nın bütünü için katılım müzakerelerinde bulunduğu ve dolayısıyla tam üyelik kararının Kıbrıs'ın tamamını kapsadığıdır. AB'nin Kıbrıs'a ilişkin İlerleme Raporlarında, Ada'nın kuzeyi için, "*işgal altındaki AB toprakları*" ifadesinin kullanılmış olması oldukça dikkat çekicidir. Bu ifade, AB'nin, Kıbrıs'ın tamamını kapsayan bir genişleme stratejisine sahip olduğu anlamına gelmektedir. Bunun bir diğeri anlamı da, AB'nin Kıbrıs stratejisinin, Ada'daki ve Doğu Akdeniz'deki mevcut dengeleri hedef aldığıdır. İlk etapta

Türkiye'nin Ada ile olan ilgisini kesmeyi hedef almış gözükten bu strateji, müteakiben Birleşik Krallık'ın Ada'daki varlığını tehdit etmektedir³⁰.

Ada'nın, şu veya bu şekilde, bir bütün olarak AB'ye girmiş olması, Ada'nın ve dolayısıyla Doğu Akdeniz'in kontrolünün de, AB'nin eline geçmiş olduğu anlamında yorumlanabilir. Bunun yanı sıra, Doğu Akdeniz'in kendisi ve kontrol ettiği coğrafya, Amerika Birleşik Devletleri için de oldukça önemlidir.

Son olarak, doğal gaz ve hidrokarbon potansiyeli yüksek olduğu değerlendirilen Doğu Akdeniz'de Kıbrıs'ın kendisi uyuşmazlık konusu iken GKRY'nin, Kıbrıs'ın tümünü temsil etme savıyla günümüze kadar Doğu Akdeniz'de henüz belirlenmemiş Kıta Sahaneliğini ve MEB'i sahiplenmeye yönelik³¹ olarak (MEB'e ilişkin anlaşma yaptığı Mısır ve Lübnan'ın haklarını da erozyona uğratarak³² yapmış olduğu girişimler³³, Doğu Akdeniz'in önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Bölgede yaşanan son gelişmelerden sonra Ege ve Doğu Akdeniz sorunları iç içe girmiş bulunmaktadır.

B. BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN (BTC) PETROL BORU HATTI VE DOĞU AKDENİZ'DEKİ ÖNEMİ

Sürekli artan enerji talebi, ulusların yalnız ekonomi politikalarını değil, aynı zamanda siyasî stratejilerini de şekillendirmektedir. Türkiye ve AB ülkeleri, giderek artan ham petrol taleplerini karşılayabilmede zorluklarla karşılaşmakta ve ithalata bağımlı hale gelmektedirler. Bu çerçevede, Türkiye, çabalarını Hazar havzasının kayda değer rezervlerinin Batı pazarlarına güvenli ve çevreye dost bir şekilde naklini sağlamak için ekonomik olarak sürdürülebilir projeler geliştirmek üzerinde

³⁰ Öztürk, O. M.: "Doğu Akdeniz'in ve Kıbrıs Adası'nın Stratejik Dengeleri Bağlamında Annan Belgesi", http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint_1.htm, 30.06.2005.

³¹ 6 Şubat 2007 tarihli Kıbrıs Haber Ajansı (KİPE)'nin internet sayfasında yer alan Yunanca haberin çevirisi: ".....Hükümet Sözcüsü Hristodulos Pasiardis, Mısır ve Lübnan'ın, Kıbrıs Cumhuriyeti ile denizde hidrokarbon aranması ve çıkarılması konusunda yaptıkları anlaşmadan geri adım atmadıklarını bildirdi....."

5 Şubat 2007 tarihli İmerisia Gazetesi: "Türkiye'nin Kıbrıs'ı Korkutma Operasyonu".

³² Bkz. aşağıda sh. 66-68.

³³ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>, 12.07.2006.

yoğunlaştırmıştır. BTC Ham Petrol Boru Hattı Projesi bu çabaların bugüne kadar ulaştığı birikimi temsil etmektedir³⁴.

Yıllık 50 milyon ton (günde 1 milyon varil) kapasitesi olan BTC boru hattının açık denizlere çıkışı olmayan Hazar bölgesinin petrol kaynakları için ana ihraç güzergâhı olması öngörülmektedir. Hazar ham petrolü, Avrupa'ya Ortadoğu bölgesinden bağımsız alternatif bir kaynak sağlayarak, AB üyesi Devletlerin kaynak ve güzergâh çeşitlendirme hedefini gerçekleştirmelerine yardımcı olacaktır. Bu boru hattı, Güney Kafkasya'yı ve Orta Asya'yı Türkiye'ye ve buradan Batı pazarlarına bağlayacak olan "Doğu-Batı Enerji Koridoru"nun başarıyla tamamlanmasında önemli bir mihenk taşıdır³⁵.

BTC, toplam 1776 km uzunluğuyla dünyanın en uzun boru hatlarından biridir. Türkiye, bunun 1076 kilometresine ev sahipliği yapmaktadır³⁶. 1776 km uzunluğundaki boru hattının ve hat boyunca yer alan pompa istasyonlarının tümünün inşaatı tamamlanmış ve boru hattının tamamı Azeri-ACG ham petrolü ile doldurulmuştur. 28 Mayıs 2006 tarihinde petrol, Ceyhan'da inşa edilen ve dünyanın en büyük ham petrol ihraç tesisleri arasında bulunan Ceyhan Haydar Aliyev Terminali'ne ulaşmıştır. 4 Haziran 2006 tarihinde, BTC boru hattıyla Doğu Akdeniz'e ulaşan petrol tankerle Dünya piyasalarında "işlem görmeye başlamıştır"³⁷.

Diğer taraftan, Kazakistan'ın BTC'ye katılımına ilişkin olarak Azerbaycan ve Kazakistan Cumhurbaşkanları tarafından 16 Haziran 2006 günü imzalanmış olan anlaşma, Kazak petrolünün Doğu Akdeniz'e doğrudan akmasına olanak

³⁴ TC Dışişleri Bakanlığı internet sayfası, http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/guncel/btcnot.htm, 30.06.2006.

³⁵ TC Dışişleri Bakanlığı internet sayfası, http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/guncel/btcnot.htm, 30.06.2006.

³⁶ TC Dışişleri Bakanlığı internet sayfası, http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/guncel/btcnot.htm, 30.06.2006.

³⁷ TC Dışişleri Bakanlığı internet sayfası, http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/guncel/btcnot.htm, 30.06.2006.

sağlamaktadır. İlave Kazak petrolüyle BTC, etkinliğini, kaynak ve güzergah çeşitlendirmesindeki rolünü pekiştirecek yeni bir boyut kazanacaktır³⁸.

BTC petrol boru hattının resmi açılışı 13 Temmuz 2006 günü Ceyhan'da gerçekleşmiştir. Böylece, Doğu Akdeniz, Dünyanın en önemli “Doğu-Batı-Kuzey-Güney Enerji Koridoru” haline gelmiş ve bir çok asimetrik risk³⁹ ve tehditlere karşı hassas bir bölge niteliğine bürünmüştür.

Bölgede yaşanan bu gelişmeler, Doğu Akdeniz’de güvenliği de ön plana çıkarmakta ve bu meyanda Türkiye Cumhuriyeti’ni Doğu Akdeniz’de güvenliğin sağlanması hususunda insiyatif almaya zorlamaktadır.

C. DOĞU AKDENİZ SORUNLARI

Doğu Akdeniz’in güzellikleri, malesef, onun aynı zamanda bir dostluk ve iş birliği Denizi olmasına yetmemektedir. Özellikle, GKRY’nin bölgede kendi lehine siyasî coğrafyadan istifade edip tek taraflı fiili uygulamaları ile Doğu Akdeniz’de insiyatifi ele alma gayretleri, bölgeyi bir sorunlar denizine dönüştürmektedir.

Yakın gelecekte, ülke gündemini fazlasıyla meşgul edeceği değerlendirilen Doğu Akdeniz sorunları şunlardır:

1. Deniz Yetki Alanları (Kıta Sahaneliği, Münhasır Ekonomik Bölge) Sınırlandırması,

³⁸ TC Dışişleri Bakanlığı internet sayfası, http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/guncel/btcnot.htm, 30.06.2006.

³⁹ TC Genelkurmay Başkanlığı internet sayfası, http://www.tsk.mil.tr/bashalk/konusma_mesaj/2005/tmmmacilis_28062005.htm, 14.04.2007.:

“...Bugün dünya güvenlik alanında paradigma değişimi yaşamaktadır. Soğuk Savaş paradigması yapı olarak *asimetrik olan yeni risk ve tehditlere* çözüm bulunmasında yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu yeni risk ve tehditler daima kestirilemez bir şekilde ortaya çıkmıştır ve bunların coğrafi veya etnik sınırları bulunmamaktadır. Oldukça dinamik ve esnek bir yapıya sahip bu risk ve tehditler, terorizm örneğinde olduğu gibi pek çok durumda küresel olmasa da ülke aşırı bağlantılara sahip bulunmaktadırlar. Yeni koşullar dünyanın güvenlik ve istikrarını olumsuz yönde etkilemektedir. Özellikle risk ve tehditler özellikleri ve çeşitlilikleri bakımından hızla yayılmaktadır. Dahası, öncelikle uluslararası terorizmden kaynaklanan asimetrik tehditler bugünün teknolojisinden giderek artan bir şekilde faydalanmaktadır. Bu tehditler aynı zamanda uluslararası düzeyde de organize olmaktadır. Özellikle fakirlik, toplumsal karmaşa ve otorite boşluğu terorizm ve kökten dinciliğin kolay serpiştiği en elverişli ortamları teşkil etmektedirler.....”

2. Sahildar Devletlerin ve Yönetimlerin Bölgeye İlişkin Tek Taraflı Fırlı Uygulamaları,
3. Emniyet,
4. Kültür Varlıkları,
5. Çevre,
6. Arama-Kurtarma,
7. Gemi Seyrüsefer Güvenliği ve Serbestisi,

D. DOĞU AKDENİZ'İN FİZİKSEL VE OŞİNOGRAFIK ÖZELLİKLERİ

Doğu Akdeniz, güneyde Girit, Karpatos, Kasos ve Rodos adalarıyla Ege Denizi'nden ayrılır. Ancak, kuzeyde Çanakkale ve İstanbul Boğazları ve Marmara Denizi aracılığıyla Karadeniz'e bağlanmaktadır. Su seviyesi farkı sebebiyle Karadeniz'den hızla gelen az tuzlu yüzey sularına karşın tuzlu Akdeniz suları alt akıntı halinde Çanakkale Boğazı'ndan Marmara'nın dip basenine geçmektedir⁴⁰.

Üçüncü büyük su havzası olan Doğu Akdeniz orta Derinlik suyu, Akdeniz Oşinografisini etkileyen bir su kütesidir. 50-200 metre derinlikler arasında yerleşik bu su kütesinin belirtisi ise yüzey altındaki maksimum tuzluluktur. Özellikle bu su, Türkiye'nin güney kıyıları boyunca kış aylarında soğuk ve ağır hava akımları etkisiyle oluşarak Rodos'un batısına uzanır. Bu orta derinlik sularının tuzluluk miktarı ise ortalama ‰38,8-39,8 civarında gözlenmiştir. Son grup kütesi olan dip sularında saptanan su sıcaklık ve tuzluluk değerlerinin çok önemli mevsimsel değişiklikler göstermediği tespit edilmiştir. Örneğin; Girit açıklarında 800 metreden derin sularda su sıcaklığı farklı mevsimlerde 14,5°C, tuzluluk ise ‰ 38,91 olarak hesaplanmıştır⁴¹.

⁴⁰ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 262.

⁴¹ Kutluk, D.: *age*, sh. 263.

§-2. DOĞU AKDENİZ'DEN KAYNAKLANAN SORUNLARIN HUKUKÎ UNSURLARI

Doğu Akdeniz'den kaynaklanan sorunların çözümünde uygulanacak şekli Uluslararası Hukuk kaynaklarını, özellikle uluslararası hukuk ve uluslararası kamu düzenine ilişkin *jus cogens* (uluslararası kamu düzeni kuralları) kapsamında, başta örf ve âdet (teâmül) hukuku kuralları olmak üzere, hukukun genel ilkeleri ve uluslararası yargı kararları oluşturmaktadır.

Doğu Akdeniz'e kıyıdaş Devletlerden Türkiye, Suriye, Libya ve İsrail 1982 BMDHS'ne taraf değildirlir⁴². GKRY, Kıbrıs adına 10 Aralık 1982 tarihinde söz konusu Sözleşme'ye taraf olmuş ve 12 Aralık 1988 tarihinde iç hukukunda onaylamıştır⁴³. Diğer taraftan, İtalya 7 Aralık 1984, Hırvatistan 5 Nisan 1995, Arnavutluk 23 Ocak 2003, Yunanistan 10 Aralık 1982, Lübnan 7 Aralık 1984, Mısır 10 Aralık 1982, Tunus 10 Aralık 1982, Slovenya 16 Ocak 1995, Sırbistan ve Montenegro 12 Mart 2001, Malta 20 Mayıs 2003 tarihlerinde 1982 BMDHS'ne taraf olmuşlardır⁴⁴.

Uluslararası Hukuka göre, BMDHS'nin örf ve âdet hukuku niteliği taşımayan hükümlerinin Doğu Akdeniz uyuşmazlıklarına uygulanabilmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmektedir. Halihazırda, Doğu Akdeniz'e kıyıdaş Devletlerin mutabık kaldığı herhangi bir Uluslararası Andlaşma ya da bölgesel bir andlaşma bulunmamaktadır.

⁴² 29 Aralık 2006 tarihi itibarıyla Devletlerin ilan etmiş oldukları deniz yetki alanları konulu tablo için bkz.
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/claims_2005.pdf,
01.04.2007.

⁴³ http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm,
06.11.2006.

⁴⁴ http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm,
06.11.2006.

I. DOĞU AKDENİZ SİYASETİ VE DOĞU AKDENİZ'DE SINIR

A. GENEL OLARAK

İki kutuplu yapı sonrasında oluşan ve çok taraflılık olarak nitelediğimiz yeni çok taraflı Dünya'nın bölgesel, kıtasal ve global seviyedeki güvenlik dengesi iki ana eksen arasında yer almaktadır. Kuzey-Batı ve Pasifik eksenini olarak isimlendirdiğimiz bu yeni eksenlerin gerilimini üzerinde taşıyan orta-hat güvenlik şeridi, bir teraziye denge halindeki iki kefeye benzemektedir. Doğu kefesi, Hint üçgeni olarak isimlendirdiğimiz Hindistan-Pakistan-Afganistan alanıdır. Batı Kefesi ise, Yakın Doğu ve Doğu Akdeniz olarak isimlendirdiğimiz alandır.⁴⁵ Hazar havzasının güneybatı alt açılımı, Körfez havzasının batı açılımı ve Afro-Avrasya eklemlerinin kesişme noktası olarak çekirdek güvenlik alanı olarak tanımlanan Doğu Akdeniz alanı⁴⁶, kendine özgü bir yapıya sahiptir.

AB açısından, Güneydoğu Avrupa güvenlik mimarisi, Türkiye açısından ise (ABD, Birleşik Krallık, İsrail ve Mısır) Doğu Akdeniz güvenlik mimarisi olarak adlandırılmaktadır. Doğu Akdeniz güvenlik mimarisi, Merkezi Avrasya ile Afro-Avrasya alanı arasında temel kontrol noktasıdır⁴⁷. Doğu Akdeniz güvenlik mimarisinin merkez üssü Kıbrıs'tır. Kıbrıs için denge noktası ise Filistin'dir. Güneydoğu Avrupa güvenlik mimarisi için merkez alan orta Balkanlar'dır. Bu güvenlik mimarisinin alt sınır noktası veya Avrupa'nın güneydoğu sınır merkezi ise Kıbrıs'tır. Global denge üzerinde etkili olma çabası, Doğu Akdeniz Güvenlik Mimarisi'nin tanımlanması ve Kıbrıs için konumlanma stratejisi ile doğrudan orantılıdır⁴⁸. Global güvenlik terazisi ve yeni global denge açısından temel belirleyici

⁴⁵ Stratejik Araştırmalar Enstitüsü internet sayfası.:

http://www.turksae.com/face/index.php?text_id=103&PHPSESSID=92621fa3676f891870365097bdf6ba0e, 30.06.2006.

⁴⁶ Stratejik Araştırmalar Enstitüsü internet sayfası.:

http://www.turksae.com/face/index.php?text_id=103&PHPSESSID=92621fa3676f891870365097bdf6ba0e, 30.06.2006.

⁴⁷ Stratejik Araştırmalar Enstitüsü internet sayfası.:

http://www.turksae.com/face/index.php?text_id=103&PHPSESSID=92621fa3676f891870365097bdf6ba0e, 30.06.2006.

⁴⁸ Stratejik Araştırmalar Enstitüsü internet sayfası.:

alan Ortadoğu ve Doğu Akdeniz bütünüdür. Ortadoğu güvenlik dengesinin kurulmasında batı kanadı, çevre güvenlik yapısı açısından Doğu Akdeniz güvenlik mimarisinin temel belirleyici ögesidir⁴⁹.

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de Doğu Akdeniz bölgesine, kıyısı olan ve olmayan Devletlerin büyük önem verdiği görülmektedir. Bu kapsamda Doğu Akdeniz, bu deniz alanına kıyısı olan Devletlerin deniz kuvvetleri, sahil güvenlik unsurları ve diğer NATO'nun destekleyici görev kuvvetleri veya görev gruplarına ev sahipliği yapmaktadır. Akdeniz'e kıyısı olmayan diğer güçlerde Akdeniz'de bulunmaktadır. Örneğin; Doğu Akdeniz'de son bir yılda, günlük ortalama 11 savaş gemisi faaliyet göstermektedir⁵⁰. Bu durum Doğu Akdeniz'i daha karmaşık kılmaktadır.

B. AKDENİZ

Genel tarifıyla Akdeniz, Cebelitarık'tan Marmara Denizi'ne kadar içdenizler, körfezler, boğazlar, yarımadalar ve adalarla dolu olarak ılıman iklim kuşağı üzerinde uzanan bir denizdir⁵¹. Akdeniz, doğuda Asya, kuzeyde Avrupa ve güneyde Afrika kıtaları tarafından çevrelenmiş bir denizdir. Batıda Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna bağlanır. Güneydoğudan ise Mısır'daki Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz'e açılır. Akdeniz yaklaşık 2.509 milyon km²'lik bir alanı kapsar⁵².

Doğu Akdeniz'in en büyük adası Sicilya'dır. Daha sonra sırasıyla Kıbrıs ve Malta gelir. Doğu Akdeniz'in diğer en önemli adaları Messina ve Meis'tir.

Akdeniz, yarı kapalı (*semi-enclosed*)⁵³ bir deniz olup, sadece batıdan Kuzey Atlantik Okyanusuna Cebelitarık boğazı ile açılır. Kuzeye doğru Çanakkale Boğazı

http://www.turksae.com/face/index.php?text_id=103&PHPSESSID=92621fa3676f891870365097bdf6ba0e, 30.06.2006.

⁴⁹ *ibid.*

⁵⁰ Gürdeniz, C.: "Security, Stâbility and Co-operation in The Meditarranean Region: building a vision", 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh.101.

⁵¹ http://saemk.org/yayin_detay.asp?sbj=icerikdetay&id=3&dba=015&dil=tr 28.01.2006

⁵² <http://tr.wikipedia.org/wiki/Akdeniz> 8.05.2006.

⁵³ https://www.iucn.org/places/medoffice/documentos/Legalspects_en.pdf 8.05.2006.

vasıtasıyla Marmara Denizi'ne⁵⁴ kadar uzanır. Sınırları Güney Avrupa, Batı Asya ve Kuzey Afrika'dır⁵⁵.

Akdeniz ve Kuzey Atlantik Okyanusu arasındaki sınır aşağıdaki gibidir⁵⁶:

İspanya'nın batı sahillerinde yer alan Trafalgar burnu dahil (36° 11'N - 6° 02'W), İspanya'nın güney kıyıları ile güneye giden Espartel Burnu (35° 47' 36" N - 5° 55' 24" W) dahil Fas'ın kuzey kıyılarıdır⁵⁷.

Akdeniz ve Marmara Denizi arasındaki sınır aşağıda olduğu gibidir:

Mehmetçik Burnu (40° 02' 40" N - 26° 10' 30" E) ndan güneye doğru Kumkale Burnu (40° 00' 35" N - 26° 11' 55" E) na kadar uzanır⁵⁸.

Akdeniz, Batı Havzası ve Doğu Havzası olmak üzere iki derin havzaya ayrılır⁵⁹.

1. Batı Akdeniz Havzası

Akdeniz Batı Havzasının sınırları; kuzeyde ve doğuda İspanya, Fransa, Monako ve İtalya sahilleri; güneyde Tunus, Cezayir ve Fas kıyıları olup aşağıda olduğu gibidir⁶⁰:

⁵⁴ Marmara Denizi'nin Hukukî Statüsü: 1958 tarihli Açık Denizler Konvansiyonu'nun 1. maddesine göre, Açık Denizler, bir Devletin kara sularına veya iç sularına dahil olmayan bütün deniz kesimleridir. Buna göre, her yanı kara ile çevrili geniş su alanları ile bir boğaz veya dar bir deniz kesimiyle Açık Denize bağlanan ve Açık Deniz ile bağlantıyı sağlayan boğaz da dahil olmak üzere bir tek Devletin kıyılarından oluşan her tarafı kara ile çevrili denizler, iç deniz sayılır ve bu su alanlarına Açık Deniz rejimi uygulanmaz. Marmara Denizi, bir boğazla değil, iki boğazla Açık Denizlere bağlanan bir su alanıdır. Nitekim, Türkiye Cenevre Konferansında, Komisyon açıklamasını bu açıdan eleştirmiş ve bir tek Devletin egemenliğine tâbi olup da birden fazla boğazla Açık Denize bağlanan denizlerin, gerek coğrafi ve gerek tarihi nedenlerle, İç Sular rejimine tâbi deniz kesimleri olduğu görüşünü ileri sürmüştür. Böylece Türkiye, Marmara Denizi'nin tümünün, İç Sulardan sayılması hususunda çekişmesiz uygulamaya dayalı bir hakkı (tarihi hakkı) haiz olduğu yolundaki görüşünü resmen beyan etmiştir. Marmara Denizi'nin, İç Sular rejimine tâbi olan bir deniz alanı olarak değerlendirilmesi, ulaştırma dışında kalan hususlarda önem kazanmaktadır. Böylece Türkiye, İç Sular olarak kabul ettiği Marmara Denizi'nde mutlak egemenlikten kaynaklanan tüm haklarını çekişmesiz uygulayacaktır.

⁵⁵ "Limits of Oceans and Seas", Special Publication 23, International Hydrographic Bureau, Drft 4 th edition, Monaco-1986, sh. 49.

⁵⁶ *ibid.*

⁵⁷ *ibid.*

⁵⁸ *ibid.*

⁵⁹ *ibid.*

Kuzeyde ve doğuda sınır; İspanyanın güney kıyısında bulunan Trafalgar Burnundan (36° 11' N - 6° 02' W) doğuya doğru İspanya, Fransa, İtalya, Monako sahilleri boyunca, İtalya'nın güneybatı sahilindeki Paci Burnuna (38° 15' 06"N - 15° 42' 10"E) kadardır⁶¹.

Güneydoğuda sınır; Paci Burnu'ndan batıya doğru, Sicilya Adası'nın kuzeydoğu çıkıntısını oluşturan Peloro Burnu'nu (38° 16' N - 15° 39' 117"E) birleştiren hattır. Peloro Burnu'ndan batıya doğru Sicilya Adası'nın kuzey sahili boyunca Lilibeo Burnu'na (37° 47' 57" N - 12° 25' 30"E) ve batı ucuna kadar ve daha sonra Sicilya Adası'nın güneybatısındaki Lilibeo Burnu ile Tunus'un kuzeydoğu ucu olan Bon Burnu'nu (37° 05' N - 11° 02' 40"E) birleştiren hattır⁶².

Güneyde sınır; Bon Burnu'ndan batıya Tunus, Cezayir ve Fas kıyıları boyunca ve Fas'ın kuzey sahilindeki Espartel Burnuna (35° 47' 36" N - 5° 55' 24" W) kadardır⁶³.

Batıda sınır; İspanya'nın güney sahilinden Trafalgar Burnu ile Espartel Burnu'nu (36° 11' N - 6° 02' W) birleştiren hattır⁶⁴.

2. Doğu Akdeniz Havzası

Doğu Akdeniz Havzasının sınırları; İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Sırbistan ve Montenegro, Arnavutluk, Yunanistan, Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır, Libya ve Tunus sahilleri olup, aşağıda olduğu gibidir:

Kuzeyde, doğuda ve güneyde sınır; İtalya'nın güneybatı sahilindeki Paci Burnu'ndan (38° 15' 06" N - 15° 42' 40" N) İtalya, Hırvatistan, Arnavutluk, Yunanistan ve Türkiye boyunca, Türkiye'nin kuzeybatı kıyısındaki Mehmetçik Burnu'na (40° 02' 06" N - 26° 10' 30" E) kadar; daha sonra, Çanakkale Boğazı'ndan güneye doğru, Çanakkale Boğazı girişinden Kumkale Burnu'nu (40° 00' 35" N - 26°

⁶⁰ *ibid*, sh. 51.

⁶¹ *ibid*.

⁶² *ibid*.

⁶³ *ibid*.

⁶⁴ *ibid*.

11' 55" E) birleştiren hattır. Daha sonra Kumkale Burnu'ndan Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır, Libya ve Tunus sahilleri boyunca, Tunus'un kuzeydoğu çıkıntısındaki Bon Burnu'nu birleştiren hattır⁶⁵.

Batıda sınır; Bon Burnu ile kuzeydoğuya doğru Sicilya'nın batı çıkıntısındaki Lilibeo Burnu'nu (37° 47' 57" N - 12° 25' 30" E) birleştiren hattır. Daha sonra, Lilibeo Burnu'ndan doğuya doğru, Sicilya'nın güney ve doğu sahilleri boyunca Sicilya Adası'nın kuzeydoğu çıkıntısında bulunan Peloro Burnu'na (38° 16' 06" N - 15° 39' 17" E) kadar olan hat ile Peloro Burnu'ndan doğuya doğru İtalya'nın güneybatı sahilindeki Paci Burnu'nu (38° 15' 06" N - 15° 42' 10" E) birleştiren hattır⁶⁶.

Doğu Akdeniz Havzasında Adriyatik Denizi ve kendine özgü bir yapıya sahip olan, Dünyada bir eşi benzeri dahi bulunmayan Ege Denizi bulunmaktadır. Bölgeye farklı özellikler kazandıran Ege Denizinin fizikî ve siyasî coğrafyasını tam olarak belirlemek oldukça zordur.

II. DOĞU AKDENİZ VE “YARI KAPALI” DENİZLER

Doğu Akdeniz, Akdeniz'in büyükçe bir havzası konumunda olan “yarı kapalı” bir denizdir. Akdeniz'in, yarı kapalı bir deniz olması, Doğu Akdeniz'le ilgili sorunları yakından ilgilendirmektedir. Nitekim, Akdeniz'in yarı kapalılığı, Doğu Akdeniz havzasında deniz yetki alanlarına (Kıta Sahaneliği, MEB) ilişkin yapılacak sınırlandırmada önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

“Yarı kapalı” deniz kavramı, BMDHS'nin 122. ve 123. maddelerinde düzenlenmiştir. Türkiye, bu Sözleşmeye⁶⁷ taraf olmamakla beraber görüşmelere

⁶⁵ *ibid.*, sh. 57.

⁶⁶ *İbid.*

⁶⁷ Pazarıcı, H.: *Uluslararası Hukuk Dersleri*, B. 5, C. IV/I, Ankara 1998, sh. 110. “Sözleşme ya da eski adıyla mukavelename (Convention; Konvention): Genellikle önemli ve kural koyucu çok-taraflı anlaşmaları bildirmektedir; Ancak, özel hukukta kullanılan ve eski adıyla mukavele (contract; contrat; kontrakt) olarak adlandırılan sözleşme ile karıştırmamak gerekmektedir.”

iştirak etmiş ve “yarı kapalı” denizlerle ilgili hususlarda önemli katkılarda bulunmuştur⁶⁸.

Kapalı ve yarı kapalı denizlerle ilgili hukukî durumun belirginleştirilmesi ihtiyacı Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı öncesinde yapılan toplantılarda gündeme gelmiş, Türkiye ve Uruguay Deniz Yatağı Komitesi’ne öneriler sunmuşlardır. Türk heyeti tarafından kara sularının genişliği kapsamında yapılan ilk öneriye göre⁶⁹;

“her ne kadar her Devletin kendi kara sularının genişliğini saptama hakkı mevcut ise de, kapalı ve yarı kapalı denizler gibi özellikleri olan denizlerde Devletlerden birinin kara sularının genişliğini tespiti aynı bölgedeki diğer bir Devletin hak ve menfaatlerini zedeleyecek nitelikte ise, kara sularının genişliği bölge Devletlerinin aralarında yapacakları anlaşma ile tespit edilmelidir.”

Deniz Yatağı Komitesinde Konferans gündemine alınan bu konu, Konferans süresince çeşitli Devletlerin ve bu arada Türkiye’nin de önerdiği taslaklar⁷⁰ çerçevesinde tartışılmıştır. Bu öneriler değerlendirildiğinde, Türkiye’nin bütün kapalı ve yarı kapalı denizlerde özel bir rejim uygulamasını amaçlamadığı görülür. Türkiye için önemli olan husus, yarı kapalı denizlerin özel nitelikleri dolayısıyla, genel kuralların adaletsiz sonuç verdiği durumlarda göz ardı edilmesidir⁷¹. Türkiye, bu durumlarda kara sularının genişliğinin o bölgedeki Devletler tarafından birlikte kararlaştırılmasını istemiştir. Kapalı ve yarı kapalı denizlerle ilgili düzenlemeler, Sözleşme metnine tam anlamıyla Türkiye’nin istediği biçimde girmemiştir. Bununla beraber, bu kavrama Sözleşme’de özel bir bölümde yer verilmiş olması, Türkiye açısından önemli hukukî bir dayanak noktası oluşturmaktadır⁷².

BMDHS’nin 122. maddesine göre yarı kapalı deniz; iki veya daha çok Devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan

⁶⁸ Başeren, S. H.:*Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 10.

⁶⁹ Başeren, S. H.: age, sh. 10-11.

⁷⁰ Türkiye’nin önerdiği madde taslakları için bkz. The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS) Off. Rec., Vol. III, sh. 188.

⁷¹ Başeren, S. H.: age.,sh. 10-11.

⁷² Başeren, S. H.:age.,sh.11.

veyahut da bütünüyle veya küçük bir bölümü ile iki veya daha çok Devletin kara sularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir denizdir.

Kapalı ve yarı kapalı denizleri birlikte alan bu hükümdeki tanımın dayandığı ölçütler coğrafi ve hukukî nitelik taşıyan iki ayrı grupta toplanabilir. Tanımda, bir taraftan iki ya da daha fazla Devlet tarafından çevrili körfez, deniz havzası veya denizin, diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunması gibi coğrafi ölçütlere; diğer taraftan da, kapalı ve yarı kapalı daha fazla Devletin kara suları ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşacağını belirten hukukî ölçütlere yer verilmiştir⁷³.

Doğu Akdeniz, Türkiye, Suriye, İsrail, İtalya, Hırvatistan, Arnavutluk, Yunanistan, Lübnan, Mısır, Libya, Tunus, Slovenya, Sırbistan, Montenegro, Malta, KKTC ve GKRY ile çevrili olduğu için, coğrafi ölçütler içinde yer alan “iki veya daha çok Devlet tarafından çevrili olma” koşulunu sağlamaktadır.

BMDHS'nin yarı kapalı denizlere bağladığı sonuçlar ise, esas olarak 123. maddede düzenlenmiştir⁷⁴. Buna göre;

“Kapalı veya yarı kapalı bir denize kıyısı olan Devletler, bu Sözleşme'den doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile iş birliği etmelidir (should cooperate). Bu amaçla, doğrudan doğruya veya uygun bir bölge teşkilatı aracılığı ile:

- a. Denizin canlı kaynaklarını idaresi, muhafazası, araştırılması ve işletilmesinin eşgüdümünü yapmak;
- b. Deniz çevresinin korunması ve muhafazası konusundaki hak ve görevlerinin yerine getirilmesinin eşgüdümünü yapmak;

⁷³ Başeren, S. H.: age., sh.11.

⁷⁴ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, (Çev. Özman, A.): Deniz Ticaret Odası Yayın No.5, İstanbul 1984, sh.55.

- c. Bilimsel çalışma politikalarının eşgüdümünü yapmak ve uygun olduğu yerlerde bölgede müşterek ilmî araştırmaları deruhte etmek;
- d. Bu maddenin hükümlerini daha da geliştirmek için yerine göre ilgili Devletlerle veya milletlerarası örgütlerle iş birliği yapmak için onları davet etmek hususunda çaba sarf edeceklerdir.”

Ayrıca, Uluslararası Adalet Divanı (UAD) da Libya-Malta Kıta Sahanlığı Davasına ilişkin 3 Haziran 1985 tarihli kararında, kapalı ve yarı kapalı denizlerde, komşu Devletler arasında deniz alanlarının sınırlandırılmasının bölgenin bu durumuyla yakından ilişkili olduğunu bildirmiş olup⁷⁵ Akdeniz'in yarı kapalı bir deniz olduğu belirtilmiştir. Bu yaklaşım, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de ilân edeceği deniz yetki alanları (Kıta Sahanlığı, MEB) konusunda ileri sürebileceği tezlerden biridir. Türkiye açısından Doğu Akdeniz kıta sahanlığı sınırlandırması üç ayrı bölgede değerlendirilebilir. Birinci bölge, Türkiye, Suriye, Lübnan, KKTC ve GKRY kıyılarının bulunduğu bölgedir. İkinci bölge ise, Türkiye, Yunanistan, KKTC, GKRY ve Mısır kıyılarının bulunduğu bölgedir⁷⁶. Üçüncü bölge ise, Libya-Mısır kara sınırının Akdeniz kıyılarına ulaştığı noktadan geçen 25° 08' 00" D boylamının batısında ve Ege Denizi'nin dışında kalan deniz alanıdır.

Yukarıdaki hükmün ifade tarzından da anlaşılacağı üzere, kapalı ve yarı kapalı bir denize kıyısı olan Devletlerin, bu Sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile iş birliği yapmaları⁷⁷ esas olup, hüküm iş birliği konusunda Devletlere bir takdir hakkı tanımamış ve böylece Devletlere bir mükellefiyet getirmiştir. Bu bağlamda, Doğu Akdeniz'e kıyıdaş Devletler, bu hukuk ilkesini, yarı kapalı deniz olan Doğu Akdeniz'de gerçekleştirilecek kıta sahanlığı ve MEB gibi deniz yetki alanlarının sınırlandırmasında göz önünde bulundurmalıdırlar.

⁷⁵ Başeren, S. H.: age, sh. 12.

⁷⁶ Başeren, S. H.: “Doğu Akdeniz'de Son Gelişmeler ve Türkiye'nin Bölgedeki Kıta Sahanlığı ile Muhtemel Münhasır Ekonomik Bölgesinin (MEB) Sınırları”, Silahlı Kuvvetler Der., 2007, S.393.

⁷⁷ Başeren, S. H.: age, sh. 13.

İKİNCİ BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ ANA SORUNU: DENİZ YETKİ ALANLARI

§-1. GENEL OLARAK

Halen Doğu Akdeniz’de Kıta Sahanelığı ve MEB gibi deniz yetki alanlarına ilişkin kıyıdaş ölkelerin tamamının üzerinde mutabakata varmış olduğu uluslararası bir metin bulunmamaktadır. Ancak, bölge ölkelerinin ikili anlaşmalar ile kendi aralarında Kıta Sahanelığı ve MEB.i sınırlandırma, yer altı zenginlikleri konularında ortak araştırma faaliyetleri yürüttükleri bilinmektedir. Bu kapsamda son dönemde GKRY.nin, Lübnan ve Mısır ile iş birliğine gittiği gözlemlenmektedir. GKRY, Doğu Akdeniz’e kıyıdaş Devletleri dışlayarak, Kıbrıs’ın tümünü temsil etme savıyla, günümüze kadar Doğu Akdeniz’de henüz belirlenmemiş Kıta Sahanelığı ile MEB’i sahiplenmeye yönelik olarak Mısır ve Lübnan ile anlaşmalar yapmıştır. Türkiye, bu anlaşmaları tanımamaktadır.

Diğer taraftan, Doğu Akdeniz’in bir kolu olan Adriyatik Denizi’nde Deniz Yetki Alanlarının sınırlandırmasına ilişkin herhangi bir uyuşmazlık bulunmamaktadır. Halihazırda, Adriyatik Denizi’ne kıyıdaş Devletlerin ikili ve çok taraflı düzeyde gerçekleştirmiş oldukları andlaşmalar bulunmaktadır. Özellikle, Kara Suları ve Kıta Sahanelığının tespiti gerçekleştirilmiş, sınır koordinatları belirlenmiştir.

Buna karşılık Doğu Akdeniz’in bir kolu olan Ege Denizi için ise siyasî ve hukukî durum farklıdır. Ege Denizi’nin karmaşık coğrafi yapısındaki sorunlar yumağı Türkiye ve Yunanistan’ı karşı karşıya bırakmaktadır. Ege’de Kara suları ve Kıta Sahanelığının sınırlandırması, en büyük sorun alanlarını oluşturmaktadır. Ege sorununun temelinde, Yunanistan’ın sahilдар Devletlerden biri olan Türkiye’nin savlarını göz ardı etmesi yatmaktadır. Türkiye, Ege’nin iki ölkenin ortak denizi olduğunu ve Ege’deki yaşamsal çıkarlarından vazgeçmesinin mümkün olmadığını belirtmektedir. Bu nedenle de iki Devleti ilgilendiren hemen hemen her konu, kendiliğinden bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır⁷⁸.

⁷⁸ Daha detaylı bilgi için bakınız: Başeren, S. H.: *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No. 15, İstanbul 2003; Kurumahmut, A.: “Ege’de Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorunun Ortaya

Suriye, Türkiye ile deniz yan sınırı sorununun çözümüne yanaşmamaktadır. Daha önce 35 mil olarak ilân ettiği kara suları sınırını, 1982 BMDHS ışığında 12 mile çekmiş⁷⁹ ve Aralık 2004'te bir kanun çıkararak konuyu Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne bildirmiştir.

İsrail, NATO'nun Akdeniz Diyalogu üyesidir ve İttifakın ACTIVE ENDEAVOUR Harekâtı'na katılmak istemekte, denizlerde daha etkin varlık göstermek eğilimi içerisindedir. Ticaret ve turizm maksatlarıyla KKTC topraklarından daha fazla yararlanmaya yönelmiştir. Türkiye ile olduğu kadar, Yunanistan ve GKRY ile de iyi ilişkileri mevcuttur.

Yetmiş milyonun üzerindeki nüfusu ile Mısır⁸⁰, Doğu Akdeniz'de bölgesel güç olma iddiasındadır. Bu çerçevede, mümkün olduğunca geniş bir bölgeyi kontrol etmek istemektedir. NATO'nun Akdeniz Diyalogu üyesidir. NATO'nun ACTIVE ENDEAVOUR Harekâtı'na fiilen katılmak istemektedir. Mısır, GKRY ve Yunanistan ile daha yakın ilişkiler içerisindedir.

KKTC'nin geleceği ise, Ada'da uygulanacak siyasî çözüm ile şekillenecektir. Yunanistan ve GKRY, AB'den aldıkları güçle Doğu Akdeniz'de etkin olmaya, KKTC'yi ilhak etmeye ve geleneksel olarak Türkiye'nin etkin bir rol üstlenmesini engellemeye çalışmaktadırlar. GKRY, kuracağı kontrol istasyonları ve bir füzyon merkezi vasıtasıyla AB'nin NEPTÜN Projesi içinde Doğu Akdeniz'de; deniz sınırlarının korunması, deniz ticaretinin kontrolü, deniz güvenliğinin sağlanması, deniz kirliliğinin önlenmesi, denizde arama-kurtarma faaliyetlerinin icrası, hava sahası kontrol ve yönetiminin sağlanması açısından "tek merkez" olma gayretlerini sürdürmektedir. GKRY, bu girişimlerini; Türkiye'nin AB'ye tam üyelik müzakere sürecinde Avrupa Parlamentosu ve Komisyonlarında ileri süreceği şartlar, AB'nin

Çıkışı", Kurumahmut, A. (ed.): *Ege'de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar*, Ankara 1998.

⁷⁹ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/syr_2003e.pdf
12.06.2006.:

Madde 4- Suriye Arap Cumhuriyeti'nin kara suları, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 12 deniz milidir.

Madde 5- Suriye Arap Cumhuriyeti'nin kara sularında, deniz yatağında, üstünde yer alan hava sahasında Suriye'nin egemenliği tamdır. Uluslararası Hukuka göre zararsız geçiş düzenlenmiştir.

⁸⁰ 77.505.756 (2005 yılı itibarıyla, yaklaşık olarak).

INTERREG Projesi kapsamında sağladığı fon (2.3 milyon Euro), bu projedeki ilerlemeler (VTIMS Projesi), AB Müşterek Hava Sahası Yönetimi (EUROCONTROL) kapsamındaki kazanımlar ve son olarak, Mısır ve Lübnan ile yaptığı ikili anlaşmalar vasıtasıyla aktif olarak sürdürmektedir. Yunanistan ise, GKRY'nin bu gayretlerini hem ikili bazda sağladığı finansal ve teknik destek, hem de AB ve NATO içerisindeki faaliyetleri ile desteklemektedir.

Ş-2. DOĞU AKDENİZ'E KIYIDAŞ DEVLETLERİN DENİZ YETKİ ALANLARINA İLİŞKİN FİİLİ UYGULAMALARI VE POLİTİKALARI

I. TÜRKİYE

Türkiye, 1964 yılına kadar kara sularının genişliğini genel olarak tespit eden yazılı bir hukuk normu bulunmamasına rağmen, üç deniz millik kara suları genişliğini kabul etmiş ve uygulamıştır. Bununla beraber, sahil suları üzerinde Türkiye'nin yetkilerini belirleyen metinler vardır⁸¹.

1964 yılında çıkarılan “476 sayılı Karasuları Kanunu” ile Türk kara sularının genişliği altı deniz miline çıkarılmıştır (m.1/1). Bu Kanunla Türkiye, daha geniş kara suları kabul eden ve uygulayan Devletlere karşı, karşılıklılık esasına göre daha geniş kara suları kabul etme ve uygulama hakkını muhafaza etmiştir (m.2). Türkiye, bu Kanuna dayanarak 1964'den itibaren Ege'de coğrafi açıdan mümkün olan yerlerde altı deniz mili genişliğinde kara suları uygulamasını yürürlüğe koymuştur⁸².

Türkiye, daha sonra, 476 sayılı Karasuları Kanununu yürürlükten kaldırarak yerine, “20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunun”nu⁸³ kabul etmiştir. Bu Kanun ile Türkiye Cumhuriyeti'nin kara sularının genişliği altı deniz mili ilân edilmiştir (m.1/I). Ayrıca, Hükûmete hakkaniyet ilkesine ters düşmeyen ve tüm koşulların haklı kıldığı belirli denizlerde daha geniş kara suları ilân etme yetkisi verilmiştir (m.1/III). Türk Hükûmeti, Kanunun verdiği bu yetkiye dayanarak 29

⁸¹ Başeren, S. H.: *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 115.

⁸² Başeren, S. H.: *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 116.

⁸³ Metin için bakınız, <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/mevzuat/metinx.asp?mevzuatkod=1.5.2674&sourceXmlSearch,08.11.2006; RG, S. 17708, 29 Mayıs 1982.>

Mayıs 1982 tarihli ve 82/4742 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile daha önceki uygulamanın sürdürülmesine karar vermiştir⁸⁴.

Doğu Akdeniz'deki kara suyu sınırı, Lozan Barış Andlaşması (m. 15) ile İtalya'ya bırakılan Mentеше Adaları bölgesinde, İtalya ile Türkiye arasında tespit edilen sınırdır. İtalya ile Türkiye 4 Ocak 1932 tarihinde "Anadolu Sahilleri ile Meis Adası Arasındaki Ada ve Adacıkların ve Bodrum Körfezi Karşısındaki Ada'nın Ciheti Aidiyeti Hakkındaki İtilafname"yi imzalamıştır. Söz konusu Andlaşmanın 5. maddesi, doğuda Tuğ Burnu ile batıda Volo Adası civarındaki bir noktaya kadar, Mentеше Adaları ile Türkiye arasındaki kara suları sınırını saptamaktadır.

Hali hazırda, Türk kara sularının Akdeniz'deki sınırlandırmasıyla ilgili olarak, Suriye ile deniz yan hududu sorunu mevcuttur.

Türkiye'nin Karadeniz haricinde Ege ve Doğu Akdeniz'de ilân edilmiş "Kıta Sahanelığı" ve "MEB"i yoktur. Ayrıca, Türkiye, çevre denizlerde "Bitişik Bölge" ilân etmemiştir. Ancak, AB müktesebatına uyum kapsamında, Eşleşme Projesi (*Twinning*) adı altında, 4 Haziran 2004 tarihinde çalışmalarına Denizcilik Müsteşarlığı tarafından başlanılan "Deniz Emniyeti Kanunu Tasarısı"nın 3. maddesinin I. fıkrasının (e) bendinde⁸⁵ "Deniz Yetki Alanları" tanımlanmıştır. Bu

⁸⁴ Başeren, S. H.: *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 117.

⁸⁵ Deniz Emniyeti Kanun Tasarısı, madde 3, I, (e);

e) Deniz yetki alanları: İçsuları, kara suları ile ülkenin egemenlik haklarını kullandığı bitişik bölge, münhasıran ekonomik bölge ve kıta sahanlığını,

1) Kara suları: İç suların ötesinde, Bakanlar Kurulunca belirlenecek esas hatlardan itibaren Kanununda belirtilen azami genişliğe kadar dış sınıra sahip olan ve duruma göre bitişik bölgeye, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeye veya doğrudan açık denize kadar uzayan deniz kesimini,

2) Bitişik bölge: Kara sularının ötesinde, Bakanlar Kurulunca belirlenecek esas hatlardan itibaren karar verilen ve ilan edilen genişliğe kadar olan bir bölgede; gümrük, maliye, göç ve sağlık ile ilgili mevzuatın kara ülkesi ile iç sular veya kara sularında ihlal edilmesinin önlenmesi veya buralarda meydana gelen ihlalin cezalandırılması yetkisinin kullanılabilceği deniz alanını,

3) Münhasır ekonomik bölge: Kara sularının ötesinde, Bakanlar Kurulunca belirlenecek esas hatlardan itibaren belirtilen azami genişliğe kadar dış sınıra sahip, kıyı boyunca uzanan deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altı ile üzerindeki suların canlı ve canlı olmayan kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi hakkının kullanılabilceği deniz alanını,

4) Kıta Sahanelığı: Kara sularının ötesinde Bakanlar Kurulunca belirlenecek esas hatlardan itibaren 200 deniz mili ve bunun ötesinde kıta uzantısının en dış çizgisine kadar uzanan su altı alanlarının, deniz yatağı ve toprak altının, canlı olmayan doğal kaynaklarının ve sabit canlı organizmalarının

düzenlemeye göre “Bitişik Bölge”, kara sularının ötesinde, Bakanlar Kurulunca belirlenecek esas hatlardan itibaren karar verilen ve ilân edilen genişliğe kadar olan bir bölgede; gümrük, maliye, göç ve sağlık ile ilgili mevzuatın kara ülkesi ile iç sular veya kara sularında ihlâl edilmesinin önlenmesi veya buralarda meydana gelen ihlâlin cezalandırılması yetkisinin kullanılabilceği deniz alanıdır. Hali hazırda bahse konu Kanun Tasarısı Başbakanlıkta olup kanunlaşmamıştır.

Türkiye, Doğu Akdeniz’de kıta sahanlığına ilişkin haklarını korumaya yönelik politika izlemekte ve uygulamalar yapmaktadır. Bu uygulamalardan ilki, 2 Temmuz 1974 tarihinde 7/8594 sayılı Bakanlar Kurulu’nun çıkarmış olduğu Kararnamedir⁸⁶. Kararname ile Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)’na Rodos Adasının güneydoğusunda belirlenen petrol arama bölgesinde, anılan bölgenin, Türk kara suları dışında ve Türk kıta sahanlığında bulunması nedeniyle ruhsat verilmiştir. Bu uygulama, Türkiye tarafından Doğu Akdeniz’de gerçekleştirilen ilk devlet uygulaması olarak önem taşımaktadır.

İkincisi ise, 2002 yılında gerçekleştirilmiştir. Doğu Akdeniz’de Türkiye’nin muhtemel kıta sahanlığı sınırları içinde “PGS NOPEC” isimli bir Norveç Şirketi adına jeofizik araştırmalarda bulunan R/V NORTHERN ACCESS isimli araştırma gemisi, 33° 40' 00"D noktasında, 15 Mart 2002 tarihinde Türk Savaş Gemisi tarafından Türk Kıta Sahanlığı üzerinde araştırma yapmakta olduğu ikaz edilerek rotasından döndürülmüş⁸⁷ ve sahadan uzaklaştırılmıştır. Bu olay Türkiye tarafından Doğu Akdeniz’de gerçekleştirilen ikinci devlet uygulaması olarak önem taşımaktadır. Daha sonra, şirket yetkilileri Türk Kıta Sahanlığında izinsiz araştırma yaptıkları için özür dilemişlerdir. Türkiye bu davranışıyla, Anadolu sahilleri ile Afrika sahilleri (Mısır) arasındaki ortay hatta kadar uzanan Kıta Sahanlığında haklarını koruma kararlılığını ortaya koymuştur.

Bu süreç içerisinde Yunanistan, “Türkiye’nin deniz yetki alanı” ifadesini kullanarak 26 Mart 2003 tarihinde MEİS Adası’nın güneyinde araştırma yapmak için

araştırılması ve işletilmesi konusunda egemen hakların ve uluslararası hukukun tanıdığı diğer yetkilerin kullanılabilceği bölgeyi.

⁸⁶ RG. , 18 Temmuz 1974, S. 14949.

⁸⁷ Hasan Ünal: 17 Şubat 2007 tarihinde Başkent TV’de yayımlanan program.

Türkiye'den izin istemiştir. Türkiye, Yunanistan'a "Türk Kıta Sahanelığı"nda araştırma yapmasına mücade etmiştir. Böylece Yunanistan, Türkiye'nin kıta sahanlığını fiilen ve hukuken tanıdığını ve kabul ettiğini göstermiştir.

Diğer taraftan, uluslararası hukuk gereğince sahilleri karşı karşıya bulunan devlet statüsünde olan Mısır ve Türkiye arasında görüşmeler yoluyla Kıta Sahanelığı ve MEB sınırlandırması yapılmadan, GKRY'nin Mısır ile anlaşma imzalaması neticesinde Türkiye, Mısır-GKRY MEB Sınırlandırma Andlaşması'nı 2 Mart 2004 tarihinde Birleşmiş Milletler nezdinde protesto etmiş ve tanımadığını açıklamıştır. Türkiye; 32°16'18" D boylamının batısında kalan bölgelerdeki sınırlandırmaların Türkiye'nin yerleşmiş uluslararası hukuk ilkelerinden doğan kıta sahanlığı hukukunun meriyetinden itibaren "ab initio" ve kendiliğinden "ipso facto" var olan hukukî egemen haklarını ilgilendirdiğini ve 32°16'18" D batısında kalan alanlarda kıta sahanlığı sınırlandırmasının ilgili bölge devletleri tarafından hakkaniyete uygun olarak anlaşmayla yapılması gerektiğini belirtmiş, yerleşmiş uluslararası hukuk kurallarından kaynaklanan bu gerekçelerle, 32°16'18" D batısında kalan deniz yatağının altını ve deniz yatağının üzerindeki suları da kapsayan deniz alanlarının sınırlandırılmasıyla ilgili haklarını saklı tuttuğunu bildirmiştir⁸⁸. Türkiye, son olarak Kıbrıs Türkleri ile Kıbrıs Rumlarını ve Kıbrıs'ı fiilen ya da hukuken temsil edecek yetkili bir otorite bulunmadığını hatırlatmıştır.

GKRY – Lübnan MEB Sınırlandırması Andlaşmasının imzalanmasından sonra Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından Lübnan'ın Ankara Büyükelçiliği'ne verilen bir nota ile, bu anlaşmanın Türkiye ve KKTC'nin Kıbrıs Adasının etrafındaki deniz alanlarında mevcut hak ve menfaatlerini dikkate almadığı, GKRY'nin tek başına bütün adayı temsil etme yetkisinin bulunmadığını bildirerek böyle bir andlaşmanın yürürlüğe konulmasından kaçınılması istenmiştir⁸⁹. Nitekim, GKRY'nin Kıbrıs'ın tamamını temsil etme iddiası ile kıta sahanlığının sınırlandırılması için tek başına uluslararası anlaşmalar yapması 1960 Andlaşmalarına da aykırıdır. GKRY'nin ek başına Kıbrıs'ın tamamını bağlayacak anlaşmalar yapma yetkisi yoktur. Halihazırda

⁸⁸ Türkiye'nin daimi temsilciliğinin BM nezdindeki 2 Mart 2004 tarih ve 2004/Turkuno DT/4739 sayılı notası.

⁸⁹ Türk Dışişleri Bakanlığı'nın 30 Ocak 2007 tarihli 18 nolu bildirisi.

GKRY-Lübnan MEB Sınırlandırması Anlaşması, Lübnan iç hukukunda yürürlüğe girmemiştir.

TC Dışişleri Bakanlığı'nın 30 Ocak 2007 tarihli deklarasyonunda da belirtildiği gibi, Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırması, ancak bütün ilgili ülkeler arasında ve bütün tarafların hak ve çıkarlarını gözetir şekilde yapılacak düzenlemelerle mümkün olabilecektir. Bu kapsamda GKRY tarafından ilan edilen ruhsat alanlarına itiraz edilmiştir. Diğer taraftan, TC Dışişleri Bakanlığı'nın 30 Ocak 2007 tarihli 18 No'lu bildirisini⁹⁰ ve 09 Ağustos 2007 tarihinde TC Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü tarafından GKRY'nin açtığı petrol/doğal gaz araması ihalesi hakkında yapılan açıklamada da, Türkiye'nin meşru hak ve çıkarlarını korumakta kararlı olduğu ve bunların aşınmasına yönelik teşebbüslere müsaade etmeyeceği belirtilmiştir. Böylece Türkiye, GKRY'nin Mısır ve Lübnan ile yaptığı MEB sınırlandırma anlaşmalarını protesto ederek ilgili kıta sahanlığı haklarını saklı tutmuştur⁹¹.

GKRY'nin aceleci bir dış siyasetle ilân ettiği Petrol Arama Ruhsat Alanları, Kıbrıs sorununun çözüm sürecini de dolaylı olarak etkilemektedir. GKRY'nin tek taraflı olarak ilân ettiği 13 Petrol Arama Ruhsat Alanının sınırları göz önüne alındığında, Kıbrıs'ın kuzeyinde her hangi bir ruhsat alanı belirlemekten kaçındığı, dolayısıyla KKTC'nin varlığını dikkate aldığı anlaşılmaktadır. Bu şekliyle gerçekte GKRY dolaylı da olsa iki kesimli devlet modelini hatırlatan bir uygulama içine girmiş görünmektedir. Zira 1959-1960 Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kuruluş anlaşmalarıyla Annan Planı, Kıbrıs'ın deniz yetki alanları ile doğal kaynaklarını merkezi idarenin kontrolü altında kabul etmektedir. GKRY'nin bu uygulamaları, tüm adayı temsil ettiği tezini çürütmekte, dolaylı olarak iki kesimlilik yaklaşımına katkıda bulunmaktadır.

Türkiye'nin şimdiye kadar attığı en önemli adım 09 Ağustos 2007 tarihli Resmi Gazete ile gelmiştir. Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, Türkiye Petrolleri Anonim

⁹⁰ http://mfa.gov.tr/MFA_tr/BasinEnformasyon/aciklamalar/2007/Ocak/NO18_30Ocak2007.htm
01.02.2007.

⁹¹ Başeren, S. H.: "Doğu Akdeniz'de Son Gelişmeler ve Türkiye'nin Bölgedeki Kıta Sahanlığı ile Muhtemel Münhasır Ekonomik Bölgesinin (MEB) Sınırları", Silahlı Kuvvetler Der., 2007, S.393.

Ortaklığının Doğu Akdeniz’de Türk Kıta Sahanelığı üzerinde dört bölgede (TPO/XVI/A, TPO/XVI/D, TPO/XVI/E ve TPO/XVI/F) ruhsat ve arama izni taleplerini 09 Ağustos 2007 tarihli Resmi Gazete ile ilan etmiştir. Müteakiben Bakanlar Kurulu 03 Ekim 2007 tarih ve 5520, 5521 ve 5522 sayılı kararlar ile Petrol işleri Genel Müdürlüğüne TPO/XVI/A işaretli saha için bir yıl süre ile jeolojik istikşaf müsaadesi, diğer bölgeler için dört yıl süre ile petrol arama ruhsatı vermiştir. Söz konusu Bakanlar Kurulu kararları 06 Ekim 2007 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

Türkiye, 1970’lerde, Doğu Akdeniz’de TPAO’ya vermiş olduğu arama ruhsatlarına ilave olarak, Bakanlar Kurulu tarafından yeni ruhsatlar verilmiştir. Bu Devlet uygulamaları uluslararası hukuk açısından da Türkiye lehine tarihî haklar doğurmuştur. Sonuç olarak, Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki hak ve menfaatlerinin korunması ve gelecekte yapılacak MEB andlaşmasına hukuki bir zemin oluşturmak üzere, bu denizde yaratılacak devlet uygulamaları hayati önemi haizdir.

II. YUNANİSTAN

Yunanistan, 1931 yılında yayınladığı bir Kraliyet Kararnamesiyle⁹², o tarihte kara sularının genişliği üç deniz mili olduğu halde, “sivil havacılık ve hava polisliği” amacıyla kara sularını on mile çıkaran bir düzenlemeye gitmiştir. 1936 yılında ise, kara suları genişliğini altı mile çıkarmıştır⁹³. Bununla birlikte Yunan Hükümet yetkilileri, BMDHS’nin kendilerine tanıdığı hakkı öne sürerek, uygun zamanı bulduklarında kara sularını altı milden oniki mile genişleteceklerini beyan etmektedirler.

⁹² Hava sahası ve kontrolü maksatlı karasuları sınırının tespiti hakkındaki 18 Eylül 1931 tarihli ve 6/18 sayılı Kraliyet Kararnamesi . Metin için bkz. <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/grc.htm> , 20.06.2006.

⁹³ 17 Eylül 1936 tarihli ve 230 sayılı Kanun. Metin için bkz. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC_1936_Law.pdf , 20.06.2006.

Madde 1- Kara sularının dış sınırı, kıyılardan itibaren 6 deniz milidir.

Yunanistan Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin olarak, 24 Mayıs 1977 tarihinde İtalya ile bir anlaşma imzalamış⁹⁴ ve bu anlaşma ile iki Devlet arasındaki Kıta Sahanelığı sınırları belirlenmiştir. Anlaşmanın 1. maddesine göre iki Devlet arasındaki sınır çizgisi, orta hat esasına göre kararlaştırılmış ve oniki nokta belirlenmiştir⁹⁵.

Yunanistan, Meis Adası'na dayanarak Türkiye'nin Rodos-Meis-Kıbrıs hattının güneyindeki Kıta Sahanelığı haklarını elinden alacak bir oluşuma gitmeye çalışmaktadır. Yunanistan, Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin Kıta Sahanelığını elinden alma politikasını diplomatik girişimlerine de yansıtmış, Kıta Sahanelığının sınırlandırılması için Mısır ile görüşmeler yapmaya başlamıştır. Bununla beraber, Yunanistan Meis Adası'na Kıta Sahanelığı açısından tam etki tanımak, yani Meis Adası ile Mısır arasında Kıta Sahanelığı sınırlandırması yapacak kadar Meis'e Kıta Sahanelığı hakkı tanımak isteyince, Mısır, Türkiye'ye ile ilişkilerini bozmak istemediğinden görüşmeler bir neticeye ulaşmadan sona ermiştir⁹⁶. Yakın gelecekte

⁹⁴ Yunanistan ve İtalya Cumhuriyeti Arasında, İki Devletin Kıta Sahanelığının Sınırlanmasına İlişkin Anlaşma (14 Mayıs 1977). Metin için bkz. <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/GRC-ITA1977CS.PDF>, 20.06.2006.

⁹⁵ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/GRC-ITA1977CS.PDF>, 20.06.2006.

Madde -1

Nokta	Enlem (Kuzey)	Boylam (Greenwich'in Doğusu)
1	39°57'7"	18°57'5"
2	39°52'4"	18°56'1"
3.	39°49'0"	18°54'9"
4.	39°17'3"	18°55'6"
5.	39°02'0"	18°54'0"
6.	38°30'0"	18°43'9"
7.	37°52'0"	18°28'6"
8.	37°21'3"	18°17'0"
9.	36°59'5"	18°19'1"
10.	36°54'4"	18°19'2"
11.	36°45'0"	18°18'6"
12.	36°26'5"	18°18'0"
13.	36°24'1"	18°17'7"
14.	36°11'0"	18°15'7"
15.	36°09'0"	18°15'7"
16.	35°34'2"	18°20'7"

⁹⁶ Gounaris, M.: The Particularity of the Aegean Sea and the New Regulation of the International Law of the Sea, in Mediterranean Sea and the Aegean Sea.

Yunanistan'ın benzer girişimlerini sürdürmesi kuvvetle muhtemeldir. Eğer, Mısır, Türkiye'yi ve diğer kıyıdaş Devletleri dışlayarak Yunanistan ile Doğu Akdeniz'de bir Kıta Sahanelığı sınırlandırma anlaşması yaparsa, istemeden de olsa kendisini karmaşık Ege sorunlarının içerisinde bulacak ve kendi siyasetine zarar verecektir. Bu durum, hem Ege'de, hem de Doğu Akdeniz'de daha karmaşık ve içinden çıkılmaz siyasî bir karışıklığa sebebiyet verecek ve bölge barışına, istikrarına ağır bir darbe vuracaktır.

Yunanistan ile Türkiye arasında; ilki kuzeyde Meriç Nehri'nin ağzında kara suları yan sınırı, ikincisi de Meis Adası ile Anadolu sahilleri arasında olmak üzere iki bölgede deniz sınırı kapsamında bazı düzenlemeler mevcuttur. Bunlardan Meriç Nehri'ndeki yan sınır tez konusunun kapsamı dışında kaldığından, burada incelemeye dahil edilmemiştir.

Doğu Akdeniz'de Türkiye ile Yunanistan arasındaki tek sınır olan Meis Adası ile Anadolu sahilleri arasındaki sınır parçası, Türkiye ile İtalya arasında yapılmış olan 4 Ocak 1932 tarihli bir Andlaşma ile düzenlenmiştir⁹⁷. “Anadolu Sahilleri ile Meis Adası Arasındaki Ada ve Adacıklar ile Bodrum Körfezi Karşısındaki Adanın Ciheti Aidiyeti Hakkındaki İtilafname” başlığını taşıyan bu andlaşma onaylanmış ve Milletler Cemiyeti'ne tescil ettirilmiştir. Daha sonra, Paris Barış Andlaşması ile Menteşe Adaları ve Meis Adası İtalya'dan alınıp Yunanistan'a verilince, Yunanistan İtalya'nın halefi olarak bu andlaşmaya taraf olmuştur⁹⁸.

Meis Adası ile Anadolu sahilleri arasındaki kara suları sınırını çizen ve bölgede bulunan çok sayıdaki adacığı İtalya'ya devreden 4 Ocak 1932 tarihli Türk-İtalyan Andlaşması, aynı zamanda bölgedeki bir kısım ada ve adacıklar ile o dönemde İtalya'nın maksatlı olarak ülkesel statüsünü tartışmaya açtığı Bodrum Körfezi'ndeki Kara Ada üzerinde Türk egemenliğini teyit etmiştir. Sözleşmenin 1. ve 2. maddeleri Türkiye'nin hâkimiyetinde olduğu İtalya Hükümeti'nce tanınan adacıkları, 3. maddesi ise egemenliği İtalya'ya devredilen adacıkları ismen sayarak sıralamaktadır. Andlaşmanın 5. maddesinde, doğuda Ulu Burun (Tuğ Burnu) ile batıda Çatal Ada

⁹⁷ Andlaşma metni Ek'te sunulmuştur.

⁹⁸ Başeren, S. H.: age, sh. 106.

(Volo Adası)'nın üç mil güneyindeki bir nokta arasında kalan bölgede, Meis Adası ile çevresindeki ada, adacık ve kayalıklarla Türkiye arasındaki kara suları sınırı bizzat saptanmaktadır⁹⁹.

Meis bölgesinde olduğu gibi Menteşe Adaları bölgesinde de Türkiye ile İtalya arasındaki kara suları sınırının tespit edilmesi amacıyla iki taraf teknisyenlerinden oluşan bir komisyon, 28 Aralık 1932 tarihinde Ankara'da toplanmıştır. Komisyon aynı gün tamamladığı çalışmalarının sonunda hazırladığı bir zabıtname ile; Meis Adası'nın batısında bulunan Volo Adası'nın on mil güneyindeki bir noktadan başlayarak, Sisam Adası ile Eşek Adası arasındaki bir noktaya kadar toplam otuz yedi nokta tanımlamış ve bu noktaları birleştiren hat, iki Devlet arasında kara suları sınırı olarak kabul edilmiştir. Toplantı tutanağı ve ekli haritaların önemli bir özelliği, altı mil genişlik esas alınarak kara suları sınırlandırılmasının yapılması ve Anadolu kıyıları ile Ege ve Akdeniz'in uluslararası rejime tâbi açık deniz alanları arasında da Türk ve İtalyan teknisyenlerce deniz sınırı çizilmiş olmasıdır. Hazırlanan toplantı tutanağı ile Kardak Kayalıkları dahil, Lozan Barış Andlaşması'nın egemenliğini devretmediği yüz civarında ada, adacık ve kayalığın İtalya'ya devredilmesi öngörülmekteydi.

Bu düzeyde ciddi sonuçlar doğurabilecek bir düzenleme olan 28 Aralık 1932 tarihli toplantı tutanağı, Türk iç hukukunun gerektirdiği işlemlerden geçmemiştir. Andlaşmaların yapılması ve bağlayıcı olabilmesi için 1924 Anayasası'na göre uygulanması gereken usul ve esaslara uygun olarak, anılan toplantı tutanağı TBMM'nin tasdikine sunulmamıştır. Diğer taraftan 28 Aralık 1932 tarihinde görüşmelere katılarak toplantı zaptını imzalayanların yetki belgesi bulunmadığı gibi, bu kişiler egemenlik düzenlemesi yapan bir andlaşmayı imzalayacak öneme sahip görevlerde bulunmayan küçük dereceli memurlardır.

Ayrıca 28 Aralık 1932 tarihli toplantı tutanağı, andlaşmaların oluşabilmesi için uluslararası hukukun gerçekleşmesini gerekli gördüğü imza, onay, yürürlüğe girme ve tescil işlemlerinin hiçbirini tamamlamamıştır. Milletler Cemiyeti Misakının 18. maddesine göre, uluslararası bir metin imzalandığında bunun mutlaka tescil olunması

⁹⁹ Başeren, S. H. - Kurumahmut, A.: *Ege'de Egemenliği Devredilmemiş Adalar*, SAEMK Yayını, Ankara 2003, sh. 48.

gerekiyordu, aksi takdirde yürürlüğe girmiyordu. 1932 tarihli tutanak ise Cemiyete tescil ettirilmemiştir. Bu nedenle bahse konu metin, yapılması öngörülen bir andlaşmanın hazırlık çalışması niteliğindedir ve bu maksatla icra edilmiş bir günlük çalışmanın zaptı durumundadır. II. Dünya Savaşı öncesinde ve sonrasında İngiltere ve ABD’de üretilen haritalar da, 28 Aralık 1932 tarihli tutanaktaki sınırın hiçbir geçerliliği olmadığını teyit etmektedir¹⁰⁰.

4 Ocak 1932 tarihli Andlaşmanın 5. maddesinin en son cümlesinde, “Ulu Burun ile Çatal Ada civarında belirlenen noktadan sonra Türkiye ile İtalya arasında asla münakaşaya konu olmayan genel deniz sınırı”ndan söz edilmektedir. Yunanistan bu noktadan hareketle, onaylanmayan ve Milletler Cemiyeti’ne tescil de ettirilmeyen 28 Aralık 1932 tarihli Toplantı Zaptı’nın, 4 Ocak 1932 tarihli Andlaşma’nın eki olduğunu iddia etmekte ve bu metinde yer alan sınırın, Menteşe Adaları bölgesinde bir Türk-Yunan siyasî sınırı olduğunu ileri sürmektedir¹⁰¹. Oysa, 28 Aralık 1932 tarihli Türk-İtalyan Toplantı Tutanağı, bir düzenlemenin uluslararası andlaşma olabilmesi için gerekli olan işlemlerden yoksun olup, Türkiye ve İtalya’yı bağlan bir niteliğe sahip olamamıştır. Anılan belge, 04 Ocak 1932 Türk-İtalyan Andlaşması’nın eki veya tamamlayıcısı niteliğinde bir belge de değildir. Eğer, 28 Aralık 1932 tarihli metin, 4 Ocak tarihli 1932 Türk-İtalyan Andlaşması’nın eki olsaydı, o tarihte yürürlükte bulunan Teşkilat-ı Esasiye Kanunu’nun 26. maddesi gereğince TBMM, 04 Ocak 1932 tarihli Andlaşmayı 2106 sayılı Kanunla onaylarken, 28 Aralık 1932 tarihli belgeyi de onaylaması gerekirdi¹⁰².

III. MISIR

Mısır, 1958’den bu yana oniki deniz mili genişliğinde kara suları uygulamasını sürdürmekte olup; iki yüz metre ya da işletilebilir derinliğe kadar olan bölgede Kıta

¹⁰⁰ Başeren, S. H. - Kurumahmut, A.: *Ege’de Egemenliği Devredilmemiş Adalar*, SAEMK Yayını, Ankara 2003, sh.52-58.

¹⁰¹ Yunanistan Ege Kıta Sahaneliği davasında, avukatları aracılığı ile bu bölgede kara sularını yalnızca 4 Ocak 1932 tarihli Andlaşmanın sınırlandırdığını ileri sürerek, 1947 yılında Menteşe Adaları’nın Yunanistan’a geçmesi ile söz konusu andlaşmanın halefi olduğunu bildirmiştir. Bununla beraber, Kardak krizinden sonra Yunan Dışişleri Bakanlığı’nın müşavirleri tarafından yapılanlar da dahil olmak üzere pek çok çalışmada ve yine Yunan Dışişleri Bakanlığı tarafından yayınlanan ya da yayınlattırılan broşürlerde, 28 Aralık 1932 tarihli metnin esas alındığı görülmektedir.

¹⁰² Başeren, S. H.: *age.*, sh. 105-107.

Sahanlığı haklarını kullanacağını öngören kanunî bir düzenlemeye sahiptir¹⁰³. Kara sularını belirleyen Kanunun 5. maddesine göre, Mısır'ın kara suları oniki deniz milidir¹⁰⁴. Ayrıca, BMDHS'yi onaylarken 26 Ağustos 1983 tarihinde BMDHS'nin V. ve VI. Bölümlerinde yer alan hükümler doğrultusunda Akdeniz ve Kızıldeniz'de kara sularının ötesinde yer alan kendisine ait MEB'e ilişkin haklarını kullanacağını; Sözleşmeye göre MEB'de haklarını kullanıp yükümlülüklerini yerine getirirken diğer Devletlerin hak ve yükümlülüklerine gereken saygıyı göstereceğini ve Sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceğini; MEB'inin sınırlarını Sözleşmede ortaya konan kurallara göre belirleyeceğini beyan etmiştir.

Mısır, kendi MEB'inde bulunan doğal gaz kaynaklarını uzun süredir işletmektedir. Ayrıca, 14 Şubat 2003 tarihinden önce, Mısır'ın Lefkoşe Büyükelçisi de basına sık sık beyanatlar vererek, kendi ülkesi ile GKRY'nin doğal gaz sahasında ortak işletmeler oluşturmasının söz konusu olduğunu, henüz bu konuda bir anlaşma bulunmamakla beraber, bir düzenleme yapılabileceğini, BMDHS'ye taraf iki Devlet arasında çıkabilecek uyuşmazlıkların kolayca çözülebileceğini, Kıta Sahanlığı ve MEB'in belirlenmesi konusunda iş birliği yapmaya hazır olduklarını beyan etmiştir. Mısır, müzakere açısından tanınan tek bir Kıbrıs olduğunu ve onu muhatap alacağını bildirmiştir.

Akabinde, 14 Şubat 2003 tarihinde Mısır ve GKRY basınında, GKRY Sanayi, Ticaret ve Turizm Bakanı'nın 17 Şubat 2003 tarihinde Mısır'ın başkenti Kahire'yi ziyaret edeceği ve bu ziyaret sırasında GKRY ile Mısır arasında MEB sınırlandırılmasına dair bir andlaşma imzalanacağı yönünde haberler çıkmıştır.

Bu gelişme üzerine, 15 Şubat 2003 tarihinde Türk Dışişleri Bakanlığı yetkilileri Ankara'daki Mısır Büyükelçisi ile bir görüşme yaparak, Türkiye'nin konuya ilişkin tutum ve endişelerini dile getirmişlerdir. Bu çerçevede; GKRY'nin Kıbrıs Adası'nın tamamını temsil etmediği, Kıbrıs adına deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına

¹⁰³ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EGY_1958_Decision.pdf, 12.07.2006.

¹⁰⁴

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EGY_1958_Decree.pdf, 12.07.2006.

Madde -5 Cumhuriyetin kararsuları, iç suların ötesinde 12 deniz milini kapsar.

yönelik sözleşme imzalayamayacağı, böyle bir gelişmenin Kıbrıs'ta barışa yönelik çabaları da olumsuz etkileyebileceği, öte yandan konunun Türkiye ve diğer bölge ülkelerinin hak ve çıkarlarını da doğrudan ilgilendirdiği, bu nedenlerle Mısır'dan GKRY ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda bir anlaşma yapmaktan kaçınmasının beklendiği yinelenmiştir.

Türkiye'nin Kahire Büyükelçisi de, 16 Şubat 2003 tarihinde Mısır Dışişleri Bakanlığı temsilcisi ile görüşerek, Türkiye'nin konuya ilişkin görüşlerini dile getirmiştir. Mısır temsilcisi, görüşmede GKRY ile MEB sınırlandırması konusunda bir anlaşma imzalanacağı haberlerini doğrulamış, ancak bu anlaşmanın teknik nitelikli bir sözleşme olduğunu ve siyasi bir yönünün bulunmadığını belirtmiştir. Ayrıca, Kıbrıs Adası ile Mısır arasında bir sınırlandırma yapılması gerektiğini, kendilerinin de bu sınırlandırmayı uluslararası alanda tanınan hükümet ile yapmak durumunda olduklarını, Kıbrıs sorununa müdahil olma gibi bir niyetleri bulunmadığını, Mısır'ın Türkiye de dahil diğer komşuları ile de benzer anlaşmalar gerçekleştirme arzusunda olduğunu, GKRY ile imzalanacak anlaşmanın Kıbrıs Adası'nın kuzey kısmını ilgilendirmediğini, anlaşmanın belirlenen sekiz noktada¹⁰⁵ orta hat esasına göre bir sınırlandırma getirdiğini ifade etmiştir.

Türkiye tarafından yapılan girişimlere rağmen, GKRY ile Mısır arasında MEB sınırlandırmasını öngören anlaşma GKRY Sanayi, Ticaret ve Turizm Bakanı ve

¹⁰⁵ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>, 12.07.2006.:

BÖLÜM I

Münhasır Ekonomik Bölgenin Sınırlandırmasına İlişkin Mısır Arap Cumhuriyeti ve Kıbrıs Arasında Akdedilen Anlaşmaya Göre Tespit Edilen 8 Noktanın Coğrafi Koordinat Listesi

Nokta	Enlem (Kuzey)	Boylam (Greenwich'in Doğusu)
1.	33°45' 00"	30°05' 00"
2.	33°34' 00"	30°28' 30"
3.	33°30' 40"	30°36' 40"
4.	33°21' 20"	31°07' 00"
5.	33°11' 30"	31°36' 30"
6.	33°07' 20"	32°01' 20"
7.	33°00' 40"	32°31' 00"
8a/	32°53' 20"	32°58' 20"

Mısır Dışişleri Bakanı tarafından 17 Şubat 2003 tarihinde imzalanmıştır¹⁰⁶. GKRY ve Mısır basınında, söz konusu andlaşmaya “Ortak Ticaret Bölgesi” Andlaşması olarak atıfta bulunulmuştur. Bu andlaşmanın 1. maddesine göre, iki ülke arasındaki MEB sınırları, Kıbrıs ile Afrika sahilleri arasındaki eşit uzaklık çizgisi esas alınarak tespit edilmiştir¹⁰⁷.

Akabinde, 19 Temmuz 2005 tarihinde Mısır Petrol Bakanı ile GKRY Ticaret, Sanayi ve Turizm Bakanı arasında “Anlayış Memorandumu” ve 8 Eylül 2005 tarihinde, memorandumun uygulanmasını hedefleyen Akdeniz’de petrol yataklarının aranmasını da öngören “Petrol Araştırmaları İş Birliği Protokolü” imzalanmıştır¹⁰⁸. Yaşanan bu gelişmelere istinaden T.C. Dışişleri Bakanlığı’na diplomatik girişimlerde bulunulmuştur.

IV. GÜNEY KIBRIS RUM YÖNETİMİ

GKRY, kara suları genişliğinin oniki deniz mili olduğunu ve iki yüz metre derinlik ya da işletilebilirlik esasında Kıta Sahanlığına sahip bulunduğunu öngören kanun düzeyinde bir iç hukuk düzenlemesine sahiptir¹⁰⁹. Ayrıca Başsavcılık tarafından 1972’de verilen bir mütalaada Uluslararası Adalet Divanı’nın 1969 Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı uyuşmazlığında verdiği kararın ışığında, iki yüz metre derinliğin ötesindeki deniz alanlarının, eğer GKRY’nin deniz altında doğal uzantısını oluşturuyorlarsa Kıta Sahanlığı olarak görülebileceği bildirilmiştir. Anılan kanunda, GKRY ile sahilleri karşılıklı olan Devletler arasındaki Kıta Sahanlığı dış sınırının, GKRY ile ilgili Devlet tarafından aksine karar verilmedikçe, orta hattın ötesine geçmeyeceği hüküm altına alınmıştır.

¹⁰⁶ Detaylı bilgi için bkz. <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>, 12.07.2006.

¹⁰⁷ Detaylı bilgi için bkz. <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>, 12.07.2006.

¹⁰⁸ KİPE (Kıbrıs Haber Ajansı), 20.07.2005.

¹⁰⁹ 1964 tarihli Karasuları Yasası ve 5 Nisan 1974 tarihli Kıta Sahanlığı Yasası (Territorial Sea Law No. 45 of 1964 and Continental Shelf Law No. 8 of 5 April 1974), metin için bakınız, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CYP_1964_Law.pdf, 18.08.2006.

GKRY'nin yürürlükte olan iki kanunu daha mevcuttur. Bunlar “Kıbrıs Cumhuriyetinin Bitişik Bölgesi İlânına Dair Kanun” ve “Kıbrıs Cumhuriyetinin Münhasır Ekonomik Bölge İlânına Dair Kanun”dur. GKRY, 5 Nisan 2005 tarihinde Resmi Gazetesinde yayımlanarak yürürlüğe giren bu kanunlarla yirmi dört deniz mili genişliğinde “Bitişik Bölge” ve iki yüz deniz mili genişliğinde MEB ilân etmiştir. Her iki kanunda da; bölgedeki Devletlerin karşılıklı kıyıları söz konusu olduğunda, bu Devletler arasında anlaşma sağlanana kadar “orta hattın” geçerli olacağı hususu belirtilmektedir. GKRY aynı zamanda söz konusu kanunları 21 Mart 2003 tarihinden itibaren geriye dönük olarak uygulamaya koyarak, Annan Planı ekinde yer alan Federel Kanunların etkisini azaltmaya çalışmıştır¹¹⁰.

Bu kanunlarda dikkat çeken en önemli husus, MEB ilân etmeye ilişkin 11. maddedir. Bu maddeye göre; Bakanlar Kurulu, bu kanunun maddelerinin daha iyi hayata geçirilmesi için aşağıdaki konularda kurallar çıkarabilecektir. Bunlar;

- a. MEB'in canlı kaynaklarının korunması,
- b. Bu bölgenin çevresinin korunması,
- c. Yabancı gemilerle ilgili olarak, balıkçılık bölgelerinin, tipinin, boyutunun, teçhizat miktarının, kullanılacak balıkçılık gemilerinin modelinin, büyüklüğünün ve sayısının düzenlenmesi,
- d. Denizde bilimsel araştırmanın düzenlenmesi,
- e. Yabancı gemilere ziyaret, Cumhuriyetin egemenlik haklarının kullanımı ile ilgili olarak tutuklama ve el koymanın kontrolü ve
- f. MEB'de uygulanan herhangi bir izin verilme süreci.

Yukarıdaki düzenleme ile “yabancı gemiler” kapsamında savaş gemileri de dahil olmak üzere bütün Devlet gemilerini içerdiği mütalaa edilmektedir. Bilindiği üzere, bir Devletin karasularından yabancı Devletlerin gemilerinin geçiş hakkı, iki karşıt

¹¹⁰ Konuya ilişkin kanunî düzenlemeler Ek'te sunulmuştur.

çıkarın bağdaştırılmasını gerektiren bir hakır¹¹¹. Uluslararası hukuk, bir yandan geçiş hakkı tanımak suretiyle deniz ulaştırmasının olabildiğince serbestçe gerçekleştirilmesini sağlamaya çalışarak yabancı Devletlerin çıkarlarını korurken, öte yandan da, bu geçişin kıyı Devletine zarar vermektan kaçınmaya çaba göstererek ilgili kıyı Devletinin çıkarlarını gözetmek zorundadır. Bu iki karşıt çıkar, uygulanan uluslararası hukukta, “zararsız geçiş hakkı” kavramı aracılığıyla sağlanmaktadır.

Uygulanan Uluslararası Hukuk, denize kıyısı bulunan ve bulunmayan bütün Devletlerin gemilerine kara sularından “zararsız geçiş” hakkı tanımaktadır. Ayrıca, kanunda geçen “Yabancı gemilere ziyaret, Cumhuriyetin egemenlik haklarının kullanımı ile ilgili kanunun sağlama alınmasınmasında tutuklama ve el koymanın kontrolü” ifadesi, BMDHS’ne aykırılık teşkil etmektedir. BMDHS 56. maddesine göre kıyı Devleti, MEB’de deniz yatağının üzerindeki suların ve deniz yatağının ve bunun toprak altının canlı ve canlı olmayan doğal kaynaklarını araştırma ve işletme, muhafaza ve idare etme amacıyla ve sudan, akıntılardan ve rüzgardan enerji elde edilmesi gibi bölgenin diğer ekonomik işletme ve araştırma faaliyetleri hususunda egemen haklara sahiptir. Yani, kıyı Devleti sınırlandırılmış MEB alanında sınırlı egemen haklara sahiptir. GKRY’nin bu maddenin hükümlerini görmezden gelerek ülkesel egemenliğini tam olarak MEB’de uygulamaya çalışması BMDHS’nin 56. maddesi ile bağdaşmamaktadır.

GKRY, Yunanistan’ın Rodos-Meis-Kıbrıs hattının güneyinde Türkiye’nin Kıta Sahanelığı haklarını elinden alma politikasına paralel bir tutum sergilemektedir. GKRY bu bağlamda, Kıbrıs’ın Kıta Sahanelığı sınırlandırmasını Türkiye’yi dışlayarak halletmeye çalışmaktadır. GKRY Hükümet Sözcüsü, Kıbrıs deniz alanlarındaki petrol yatakları konusunda Hükümetinin Suriye ve Mısır’dan sonra, Lübnan, İsrail ve muhtemelen Libya ile temaslarda bulunacağını ifade etmiştir¹¹².

¹¹¹ Pazarıcı, H.: *Uluslararası Hukuk Dersleri*, B. 5, C. IV/II, Ankara 1998, sh. 346.

¹¹² “Papapetru ve Rolandis’in Petrol Yatakları Konusundaki Açıklamaları”, Yunanistan’ın Makedonya Haber Ajansın (MDE), 24.08.2001.

Ocak 2001'den itibaren GKRY basınında geniş şekilde yer almaya başlayan Kıbrıs'ın güneyinde petrol bulunduğu ilişkin haberler¹¹³, bölgeye olan ilgiyi arttırmaktadır. Türkiye ve Yunanistan'ın yanı sıra; İsrail, Suriye, Mısır ve Lübnan'ın da petrol yataklarıyla yakından ilgilendikleri görülmektedir. GKRY Sanayi, Ticaret ve Turizm Bakanı, 11 Eylül 2002 tarihinde basına yaptığı açıklamada, MEB ile ilgili olarak hazırlanan taslağın GKRY Bakanlar Kurulu'nda uygun görüldüğünü ve bu tasarı ile ilgili olarak Mısır ile görüşmelerde bulunulacağını ve andlaşmanın muhtemelen önümüzdeki dönemde imzalanacağını ifade etmiştir. Türkiye tarafından yapılan girişimlere rağmen, GKRY ile Mısır arasında MEB sınırlandırmasını öngören andlaşma, GKRY Sanayi, Ticaret ve Turizm Bakanı ve Mısır Dışişleri Bakanı tarafından 17 Şubat 2003 tarihinde imzalanmıştır¹¹⁴. GKRY ve Mısır basınında, söz konusu andlaşmaya "Ortak Ticaret Bölgesi" Andlaşması olarak atıfta bulunulmuştur. Bu andlaşmanın 1. maddesine göre, iki ülke arasındaki MEB sınırları, Kıbrıs Adası ile Afrika sahilleri arasında belirlenen sekiz nokta¹¹⁵ ile ana kara statüsünde ve coğrafi açıdan üstün olan Mısır'ın Doğu Akdeniz'deki hakları erozyona uğratarak "eşit uzaklık çizgisi" esasında tespit edilmiştir¹¹⁶. Türkiye,

¹¹³ Kıbrıs'ın Güneyinde Petrol Ve Doğalgaz Bulunmasına İlişkin Belirtiler Cesaret Verici, Kıbrıs Haber Ajansı, 16.05.2006.

¹¹⁴ Detaylı bilgi için bkz. <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>, 12.07.2006.

¹¹⁵ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>, 12.07.2006.:

BÖLÜM I

Münhasır Ekonomik Bölgenin Sınırlandırmasına İlişkin Mısır Arap Cumhuriyeti ve Kıbrıs Arasında Akdedilen Anlaşmaya Göre Tespit Edilen 8 Noktanın Coğrafi Koordinat Listesi

Nokta	Enlem (Kuzey)	Boylam (Greenwich'in Doğusu)
1.	33°45' 00"	30°05' 00"
2.	33°34' 00"	30°28' 30"
3.	33°30' 40"	30°36' 40"
4.	33°21' 20"	31°07' 00"
5.	33°11' 30"	31°36' 30"
6.	33°07' 20"	32°01' 20"
7.	33°00' 40"	32°31' 00"
8a/	32°53' 20"	32°58' 20"

¹¹⁶ Detaylı bilgi için bkz.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>, 12.07.2006.

Mısır-GKRY MEB Sınırlandırma Andlaşması'nı 2 Mart 2004 tarihinde Birleşmiş Milletler nezdinde protesto etmiş ve tanımamıştır.

Akabinde, 19 Temmuz 2005 tarihinde Mısır Petrol Bakanı ile GKRY Ticaret, Sanayi ve Turizm Bakanı arasında “Anlayış Memorandumu”nun imzalanması ve 8 Eylül 2005 tarihinde, memorandumun uygulanmasını hedefleyen Akdeniz'de petrol yataklarının aranmasını da öngören “Petrol Araştırmaları İşbirliği Protokolü” imzalanmıştır¹¹⁷. Son olarak, GKRY Dışişleri Bakanı 17 Ocak 2007 tarihinde Lübnan'a yapmış olduğu ziyaret esnasında, Lübnan ile GKRY arasında eşit uzaklık esasına dayanan “GKRY ve Lübnan Arasında Münhasır Ekonomik Bölgenin Sınırlandırmasına İlişkin Anlaşma” imzalanmıştır¹¹⁸.

GKRY Parlamentosu GKRY-Mısır ve GKRY-Lübnan MEB Antlaşması imzalandıktan sonra 26 Ocak 2007 tarihinde bir yasa kabul ederek Kıbrıs Adası'nın güneyinde çizilen sınırların ötesinde, Kıbrıs Adası güneyinde 13 adet petrol arama ruhsat sahası ilan etmiştir¹¹⁹. Bunun üzerine Türk Dışişleri Bakanlığı, konunun siyasî ve hukukî boyutlarına bir kez daha dikkat çeken bir açıklama yapmıştır¹²⁰. Söz konusu Petrol Arama Ruhsat Alanlarından 5 saha (saha 1, saha 4, saha 5, saha 6 ve saha 7), Türkiye'nin kıta sahanlığı ile çakışmaktadır. Diğer sahalarda da Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC)'nin hakları bulunmaktadır.

GKRY'nin son zamanlarda Doğu Akdeniz'de, diğer sahildevletleri uluslararası hukuktan doğan haklarını dikkate almayan statükoyu bozucu faaliyetleri ve tek taraflı hareketleri gözlenmekte; GKRY'nin bölgede kendi lehine siyasî coğrafyadan istifade edip tek taraflı fiili uygulamaları ile Doğu Akdeniz'de inisiyatif

¹¹⁷ KİPE (Kıbrıs Haber Ajansı), 20.07.2005.

¹¹⁸ http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/index_en/index_en?OpenDocument, 18.01.2007.

Anlaşma metni, GKRY resmi internet sitesinde yayınlanmamıştır; ancak, yapılan açıklamalardan bahse konu anlaşmanın “eşit uzaklık” esasına göre yapıldığı anlaşılmaktadır. Yapılan bu anlaşma halen Lübnan Meclisinde onaylanmamış ve Birleşmiş Milletlere tevdi edilmemiştir. Bu nedenle anlaşmanın hukukî geçerliliği söz konusu değildir.

¹¹⁹ Politis Gazetesi, Deniz dibindeki petrol ve doğal gaz yataklarının aranması ve bu yataklarda istifadeyi düzenleyen yasa, Rum Meclisinden 26 Ocak 2007 tarihinde geçirildi. Ruhsat Bölgelerinin koordinatları için bkz. <http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/All/DF23BB4BF4FA614CC22572AE00220E5A?OpenDocument>, 10.02.2007.

¹²⁰ Türkiye Dışişleri Bakanlığı'nın “Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin Doğu Akdeniz'deki ülkelerle deniz yetki alanlarını ilgilendiren ikili antlaşmalar yapma gayretleri hakkındaki” açıklaması.

ele alma gayretleri, bölgeyi bugün ve yakın gelecekte bir sorunlar denizine götürmektedir. GKRY'nin gerçekleştirdiği uluslararası hukuka aykırı tek taraflı fiili uygulamaları, BMDHS hükümleri ile bağdaşmamaktadır.

“Kıyıları Karşı Karşıya ve Yan Yana Olan Devletler Arasında MEB'in ve Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılması”nı düzenleyen BMDHS'nin 74¹²¹ ve 83¹²². maddelerine göre, kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan Devletler arasında MEB.in ve Kıta Sahaneliğinin sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletlerarası Adalet Divanı Statüsü'nün 38. maddesinde zikredilen milletlerarası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir.

BMDHS'nde yer alan her iki düzenleme, MEB ve Kıta Sahaneliği sınırlandırmalarının, kıyılan karşı-karşıya veya yan-yana olan Devletler arasında yapılacak bölgesel nitelikli bir anlaşma ile gerçekleştirilmesi gerektiğine işaret etmektedir. Ayrıca, BMDHS'nin 300. maddesine göre Devletler, BMDHS'ne göre üstlenilen yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirecekler, BMDHS'nde tanınmış olan

¹²¹ Madde 74- Kıyıları Karşı Karşıya ve Yan Yana Olan Devletler Arasında Münhasır Ekonomik Bölgenin Sınırlandırılması

1. Kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan Devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletlerarası Adalet Divanı Statüsü'nün 38 inci maddesinde zikredilen milletlerarası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir.
2. Makül bir zaman periyodu içinde hiçbir anlaşmaya varılmazsa, ilgili Devletler Kısım XV'de öngörülen prosedüre başvuracaklardır.
3. Birinci paragrafta öngörülen anlaşmaya varılincaya kadar ilgili Devletler pratik bir nitelik taşıyan geçici düzenlemeler yapmak ve bu geçici dönem boyunca nihai anlaşmaya varılmasını tehlikeye koymamak veya onu engellemek için bir anlayış ve iş birliği ruhu içinde her çabayı sarfedeceklerdir. Bu düzenlemeler, nihai sınırlandırmaya hanel getirmeyecektir.
4. İlgili Devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması ile ilgili sorunlar, o anlaşmanın hükümlerine göre karara bağlanacaktır.

¹²² Madde 83 - Kıyıları Karşı-Karşıya veya Yan-Yana Olan Devletler Arasında Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılması :

1. Kıyılan karşı-karşıya veya yan-yana olan Devletler arasında Kıta Sahaneliğinin sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletler arası Adalet Divanı Statüsü'nün 38 nci maddesinde zikredilen milletler arası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir.
2. Makul bir zaman periyodu içinde hiçbir anlaşmaya varılamazsa, ilgili Devletler Kısım XV'de öngörülen prosedüre başvuracaklardır.
3. Birinci paragrafta öngörülen anlaşmaya varılincaya kadar ilgili Devletler pratik bir nitelik taşıyan geçici düzenlemeler yapmak ve bu geçici dönem boyunca nihai anlaşmaya varılmasını tehlikeye koymamak veya onu engellemek için bir anlayış ve iş birliği ruhu içinde her çabayı sarf edeceklerdir. Bu düzenlemeler nihai sınırlandırmaya hanel getirmeyecektir.
4. İlgili Devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa Kıta Sahaneliğinin sınırlandırılmasıyla ilgili sorunlar o anlaşmanın hükümlerine göre karara bağlanacaktır.

hakları, yetkileri ve özgürlükleri, hakkın suistimalini teşkil etmeyecek bir tarzda kullanacaklardır. GKRY'nin, BMDHS'nin hükümlerinin aksine, Doğu Akdeniz'de diğer kıyıdaş Devletlerin haklarını ve özgürlüklerini suistimal ederek yapmış olduğu girişimleri, uluslararası hukuka aykırıdır.

Yunanistan Hükmet Sözcüsü ve GKRY Dışişleri Bakanı'nın¹²³ "GKRY'nin 146 ülke ile imzaladığı ancak Türkiye'nin imzalamadığı Deniz Hukuku ile ilgili uluslararası sözleşmelere karşı sorumlu ve bağlı olduğuna ve dolayısıyla yapılan anlaşmaların geçerli olduğuna ilişkin" açıklamalarına katılmak hukuken mümkün değildir. 149 Devletin taraf olduğu ve uzlaşmayı sağladığı BMDHS'de bilindiği üzere deniz ve deniz yatağına ilişkin uyuşmazlıklarda uzlaşmayı¹²⁴ düzenlemektedir. Böylece Devletler Sözleşmeye taraf olarak Sözleşmenin bütün hükümlerini bir bütün halinde uygulamaya yönelik olarak büyük bir sorumluluk ve mükellefiyet altına girmiş bulunmaktadır. Dolayısıyla Sözleşmeye taraf bir Devlet salt bir maddeye dayanarak hukuka uygun davrandığını iddia edemez.

Bu kapsamda, BMDHS'nin "Sahilleri Bitişik veya Karşı Karşıya Olan Devletler Arasında Kara Sularının Sınırlandırması" na ilişkin 15. maddesi¹²⁵, "Sahilleri Bitişik veya Karşı Karşıya Olan Devletler Arasında Münhasır Ekonomik Bölge Sınırlandırması"na ilişkin 74. madde, "Sahilleri Bitişik veya Karşı Karşıya Olan Devletler Arasında Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırması"na ilişkin 83. madde, "Yarı Kapalı Denizler" ilişkin 122. ve 123. maddeler¹²⁶, "Sözleşmenin uygulanmasında

¹²³ 06 Şubat 2007 tarihli Fileleftheros Gazetesi ve 07 Şubat 2007 tarihli Kıbrıs Haber Ajansının (KİPE) internet sayfası.

¹²⁴ Danilenko, G.M.: "International Jus Cogens: Issues of Law-Making", <http://www.ejil.org/journal/Vol2/No1/art3.html>, 09.11.2006.

¹²⁵ Madde 15- Kıyıları karşı-karşıya veya yan-yana olan Devletler arasında karasularının sınırlandırılması

İki Devletin kıyısının karşı-karşıya veya yan-yana (bitişik) olduğu durumlarda, iki Devletin hiçbirisi, aralarında aksini öngören bir anlaşma olmadıkça, kara sularını, her noktası iki Devletin her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan hattın ötesine geçirmeye yetkili değildir. Bununla beraber, tarihî bir hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki Devletin karasularını bu hükümle bağdaşmayan bir şekilde sınırlandırmasının gerekli olduğu yerlerde, yukarıdaki hüküm uygulanmaz.

¹²⁶ Madde 122- Tarif

Bu Sözleşmenin amaçları bakımından, "kapalı veya yarı-kapalı deniz", iki veya daha fazla Devlet tarafından etrafı çevrilmiş ve başka bir denize veya okyanusa dar bir çıkışla bağlanan veya tamamen veya esas itibarıyla iki veya daha fazla sayıdaki kıyı Devletin karasuları ve münhasır ekonomik bölgesinden oluşan bir körfez, havza veya deniz mâsinâ gelirdir.

hakkın kötüye kullanılmamasını” içeren 300.¹²⁷ ve 311.¹²⁸ maddeleri aynı zamanda uluslararası kamu düzeni (*Jus cogens*) kurallarını oluşturmaktadır. Bu bağlamda Sözleşmeye taraf Devletler salt Sözleşmenin bir maddesine dayanarak diğer hükümlerini uygulamaktan imtina edemezler. Bu durum uluslararası zorunluluk ve mükellefiyetin bir gereğidir. Ayrıca, Türkiye, GKRY’nin Kıbrıs’ın tamamını temsil etmediğini Birleşmiş Milletler dahil uluslararası her platformda dile getirmektedir.

Madde 123- Kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olan Devletlerin iş birliği

Kapalı veya yarı kapalı bir denize kıyısı olan Devletler, bu Sözleşme’den doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile iş birliği etmelidir. Bu amaçla, doğrudan doğruya veya uygun bir bölge teşkilatı aracılığı ile:

- a. Denizin canlı kaynaklarını idaresi, muhafazası, araştırılması ve işletilmesinin eşgüdümünü yapmak;
- b. Deniz çevresinin korunması ve muhafazası konusundaki hak ve görevlerinin yerine getirilmesinin eşgüdümünü yapmak;
- c. Bilimsel çalışma politikalarının eşgüdümünü yapmak ve uygun olduğu yerlerde bölgede müşterek ilmî araştırmaları deruhte etmek;
- d. Bu maddenin hükümlerini daha da geliştirmek için yerine göre ilgili Devletlerle veya milletlerarası örgütlerle iş birliği yapmak için onları davet etmek hususunda çaba sarf edeceklerdir.

¹²⁷ Madde 300- İyiniyet ve hakların suistimal edilmesi

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 kullanacaklardır.

¹²⁸ Madde 311- Diğer Uluslararası Sözleşme ve Andlaşmalarla İlgili İlişkiler

1. İşbu Sözleşme, Taraf Devletlerarasında, Deniz Hukuku hakkında 29 Nisan 1958 Cenevre Sözleşmesi yerine geçecektir.
2. İşbu Sözleşme, kendisine aykırı olmayan ve diğer Taraf Devletlerin Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklarda yararlanmalarına ve Sözleşmeden doğan haklardan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hâlel getirmeyen diğer andlaşmalardan doğan hak ve yükümlülüklerini herhangi bir şekilde değiştirmeyecektir
3. İki veya ikiden fazla Taraf Devlet işbu Sözleşmenin hükümlerinin uygulanmasını değiştiren veya askıya alan ve sadece karşılıklı ilişkilerinde uygulanacak anlaşmalar akdedebilirler; yeter ki, bu anlaşmalar, Sözleşmenin, riayet edilmemesi onun konusunun ve amacının gerçekleştirilmesine aykırı düşecek bir hükmüne ilişkin olmasın ve yine aynı şekilde, yeter ki bu anlaşmalar, Sözleşmede belirtilen temel ilkeleri etkilemesin; ve ne de diğer Taraf Devletlerin Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve ne de Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hâlel getirsin.
4. paragrafta öngörülen bir anlaşmayı akdetmeyi amaçlayan Devletler, işbu Sözleşmenin tevdi makamı aracılığı ile diğer tarafları anlaşma akdetme niyetlerinden haberdar edecekler ve aynı zamanda işbu Sözleşmenin, değiştirilmesini veya uygulanmasının askıya alınmasını düşündükleri hükümlerini bildireceklerdir.
5. İşbu madde, işbu Sözleşmenin diğer maddeleri ile açıkça izin verilen veya muhafaza edilen uluslararası anlaşmalara hâlel getirmez.
6. Taraf Devletler, 136’ncı maddede ifadesini bulan insanlığın ortak mirasına ilişkin temel prensipte herhangi bir değişiklik yapılmayacağını ve bu prensipten sapan hiçbir anlaşmaya taraf olmayacaklarını kabul ederler.

Bu kapsamda, GKRY tarafından çıkarılan yasaların ya da diğer taraflarla yaptığı anlaşmaların Türkiye Cumhuriyeti açısından ve diğer Devletler açısından bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır. Hukukun üstünlüğünü tanıyan Devletlerin ve uluslararası örgütlerin, GKRY'nin Doğu Akdeniz'e yönelik olarak gerçekleştirmekte olduğu hukuka aykırı girişimlerine ortak olmamaları ve Doğu Akdeniz'de barışı ve istikrarı bozacak eylemlere iştirak etmemeleri uluslararası hukuk ve kamu düzeninin gereklerindedir.

V. KUZAY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ

Mısır ve GKRY arasında akdedilen "MEB" Anlaşmasına ilişkin olarak, KKTC Cumhurbaşkanı, konunun taşıdığı önem karşısında KKTC'nin tutumunu ortaya koymuştur. Cumhurbaşkanı, GKRY basınına göre, üçüncü taraflarla yapılan görüşmelerde kendisinin de görüşmeci olması gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, temasta bulunduğu petrol şirketlerinin yetkililerine ve yabancı temsilcilere, bölgede petrol veya doğal gaz yatakları bulunması durumunda, KKTC'nin bu kaynaklardan % 50 pay alması gerektiğini bildirmiştir.

Kıta Sahanelığı sınırlandırması ile ilgili GKRY-Suriye ilişkileri karşısında Denktaş, KKTC'nin pozisyonunu daha ayrıntılı olarak ortaya koymuştur. Suriye Doğal Kaynaklar ve Petrol Bakanı'nın GKRY'ye gerçekleştirdiği ziyaret sırasında yapılan açıklamalar üzerine, KKTC Cumhurbaşkanı bir açıklama yaparak; "Kıbrıs Adası'nın MEB'i ve Kıta Sahanelığının sınırlandırılmadığını, her şeyden önce bu sınırlandırmanın Uluslararası Hukuka uygun olarak, Türkiye de dahil bölgedeki tüm ilgili ülkelerle yapılacak karşılıklı anlaşmalarla gerçekleştirilmesi gerektiğini, bu sınırlandırmanın öncelikle KKTC ile bir anlaşmaya varılmadan mümkün olamayacağını, güneydeki Rum İdaresinin tek başına sınırlandırma anlaşması akdetme yetkisi bulunmadığını ve KKTC ile birlikte hareket etme mecburiyeti olduğunu, aksi halde KKTC'nin haklarını gerektiği gibi savunacağını, Rum İdaresi'nin bölgede yeni bir kriz kaynağı olabilecek sorumsuz davranışlar içine

girmeyeceğini ve ilgili Devletlerin buna fırsat vermeyeceklerini ümit ettiğini” beyan etmiştir¹²⁹.

KKTC, ayrıca uygulamada da Kıta Sahaneliğine ilişkin haklarını kullanmakta ve korumaktadır. NIMA (National Imagery & Mapping Agency, Maritime Safety Information Center) tarafından yayınlanan 2474/2002 (54) East Mediterranean sayılı Hydrolant Mesajı ile Türk bayraklı MTA SİSMİK-I gemisinin, 11-16 Kasım 2002 tarihleri arasında 36°02'K – 032°48'D, 36°34'K – 035°24'D, 34° 42'K – 034°55'D, 34°53'K – 034°27'D, 35°07'K – 034°16'D, 35°12'K – 033°54'D, 35°12'K – 033°54'D, 35°24'K – 032°55'D koordinatları arasında sismik araştırma yapacağı ilân edilmiştir. Araştırma, Türkiye Cumhuriyeti adına ve KKTC ile iş birliği halinde yapılmıştır¹³⁰.

KKTC'nin kara suları, “Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kara suları Kanunu”nun 3. maddesine göre oniki deniz milidir¹³¹.

Son olarak, KKTC tarafından Annan Planı kapsamında deniz yetki alanlarına ilişkin kanun, 14 Kasım 2005 tarihinde KKTC Meclisi'nde oy birliği ile kabul edilerek 28 Kasım 2005 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanmış ve 21 Mart 2003 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere yürürlüğe girmiştir¹³². Söz konusu Kanunda BMDHS'ne açık olarak atıfta bulunulmakta ve bu husus Kanun metni içinde de sık sık kullanılmaktadır. Bilindiği üzere Türkiye, BMDHS'ne taraf değildir. KKTC ise

¹²⁹ Suriye Doğal Kaynaklar ve Petrol Bakanı Muhammed Mahir Cemal'in GKRY'ye gerçekleştirdiği ziyaret sırasında, Rum yetkililer ile Kıbrıs Adası'nın MEB'i ve Kıta Sahaneliğinin sınırlandırılması konusunu da ele aldığı duyulması üzerine, KKTC Cumhurbaşkanı Rauf Denktaş tarafından 9 Ağustos 2001 tarihinde yapılan yazılı açıklama.

¹³⁰ Başeren, S.H.: age, sh.111.

¹³¹ http://www.kktcbasbakanlik.com/mevzuat_goster2.php?L=TR&ygno=2265&ymno=2252, 18.08.2006.: Sayı:42/2002 “Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Karasuları Yasası”.

Kara sularının Genişliği	3. Başka herhangi bir yasada aksine kural bulunup bulunmadığına bakılmaksızın, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kara suları Bakanlar Kurulunca tespit edilecek hatlardan itibaren ölçülen 12 (oniki) deniz mili genişliğinde bir deniz kuşağıdır.
Kara sularının Sınırı	4. Esas hatların kara tarafında kalan suları ve körfez suları, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti iç sularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanların kara tarafında kalan suları ve dış limanlar iç sulara dahildir.

¹³² http://www.kktcbasbakanlik.com/mevzuat_goster2.php?L=TR&ygno=2931&ymno=2913, 18.08.2006.: Konuya ilişkin yasal düzenleme Ek'te sunulmuştur.

Birleşmiş Milletler nezdinde tanınmamakta olup, bu çerçevede Sözleşmeye taraf olması mümkün değildir.

63/2005 sayılı “Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Deniz Yetki Alanları Kanunu”nun 7. maddesine göre, Bakanlar Kurulunun önerisi üzerine Meclisin alacağı karar ile esas hatlardan itibaren yirmi dört deniz milini geçmeyecek ve sınırları Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’ne karşılıklı veya yan yana kıyısı bulunan ülkelerle andlaşma ile belirlenecek şekilde “bitişik bölge” ilân edilebilir. Sınırlandırma andlaşması, bölgenin tüm özellikleri dikkate alınarak, “hakkaniyet ilkesi” çerçevesinde Uluslararası Hukuka uygun şekilde yapılacaktır. Ayrıca aynı maddenin II. fıkrası gereğince, Bakanlar Kurulu’nun önerisi üzerine Meclisin alacağı karar ile esas hatlardan itibaren iki yüz deniz milini geçmeyecek ve sınırları Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’ne karşılıklı veya yanyana kıyısı bulunan ülkelerle andlaşma ile belirlenecek şekilde münhasır ekonomik bölge ilân edilebilir. Sınırlandırma andlaşması, yine bölgenin tüm özellikleri dikkate alınarak, hakkaniyet ilkesi çerçevesinde Uluslararası Hukuka uygun şekilde yapılacaktır.

VI. SURIYE

Suriye’nin, iki yüz metre ya da işletilebilir derinliğe kadar Kıta Sahanelığına sahip olduğunu hüküm altına alan 28 Aralık 1963 tarihli bir düzenlemesi bulunmaktadır. 16 Ağustos 1981 tarihinde kara sularının genişliğini otuz beş deniz miline çıkarmıştır. Ancak, bu konu ile ilgili olarak “Suriye’nin Kara Sularında Ulusal Egemenliğinin Belirlenmesi”ne ilişkin Kanunun, 8 Kasım 2003 tarihinde Suriye Halk Meclisi tarafından kabul edildiği ve 19 Kasım 2003 tarihinde Devlet Başkanı tarafından onaylandığı bilinmektedir. Söz konusu Kanunun 4 maddesinde¹³³, Suriye kara sularının esas hatlardan itibaren oniki deniz mili olduğu ve 21. maddesine göre¹³⁴ iki yüz deniz milinin dışına çıkmayacak şekilde açık denizlere doğru uzanan bölgenin MEB olarak belirlendiği ifade edilmiştir.

¹³³ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SYR.htm>, 01.09.2006.:

Madde -4 Suriye Cumhuriyetinin kara suları, esas hatlardan itibaren 12 deniz milini kapsar.

¹³⁴ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SYR.htm>, 01.09.2006.

Suriye, bu kanun ile otuz beş deniz mili olarak ilân ettiği kara sularını sadece oniki deniz miline indirmekle kalmamış; ayrıca “Bitişik Bölge”, “Kıta Sahanelığı” ve “MEB” ilân etmiş ve bu alanlar bakımından çeşitli düzenlemeler getirmiş bulunmaktadır. Kanunun başlığında belirtilenin ötesinde, yalnızca kara sularını değil, aynı zamanda “İç Sular”, “Bitişik Bölge”, “Kıta Sahanelığı” ve “Münhasır Ekonomik Bölge”ye ilişkin rejimi de düzenlediğı görülmektedir. Bu alanların sınırlarıyla ilgili olarak ise, esas hatlardan itibaren ölçülecek mesafeler verilmek suretiyle dış sınırlarının tespit edildiğı; komşu bir ülkeyle yan sınırların tespiti sorununa değinilmediğı dikkat çekmektedir.

Kanunda yan sınırların tespiti hakkında bir hükme yer verilmemiş olmasının, ilgili ülkeler arasında konunun müzakere edilmesi ihtiyacını ortadan kaldırmayacağı, aksine kıyıları yan yana olan ülkeler bakımından bir sınırlandırma anlaşması yapılmasını gerekli kılacağı değerlendirilmektedir. Suriye’nin deniz yetki alanlarıyla ilgili yapmış olduğu bu tek taraflı tasarrufun, Türkiye ve KKTC’nin Doğu Akdeniz’deki deniz yetki alanlarına ilişkin egemenlik hakları ve çıkarlarına önemli yansımaları olacaktır.

VII. İSRAİL

İsrail’in, 5 Şubat 1990 tarihli Kara Suları Kanunu mevcuttur. Oniki deniz mili kara suları genişliğine sahip İsrail, ülkesinin kara suları dışında üzerindeki suların derinliğinin doğal kaynakların işletilmesine izin verdiği yere kadar, sahillerine bitişik deniz yatağı alanlarını ve toprak altını içeren bir Kıta Sahanelığına sahip olduğunu bildiren bir kanuna da sahiptir¹³⁵.

İsrail’in Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanları sınırlandırmasına ilişkin olarak bölgedeki ilgili ülkelerle yapmış olduğu herhangi bir anlaşma yoktur. Bunun tek istisnası, İsrail ile Ürdün Krallığı arasında olup, 18 Ocak 1996 tarihinde Doğu

135

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ISR_1990_AmendmentLaw.pdf, 01.09.2006.

Akdeniz dışında Kızıl Deniz’de bulunan “Akaba Körfezi”nde Deniz Alanlarının sınırlandırmasına ilişkindir¹³⁶.

VIII. LÜBNAN

07 Eylül 1983 tarihli Kara Suları Kanununun¹³⁷ 1. maddesine göre Lübnan’ın kara suları oniki deniz milidir¹³⁸. Lübnan’ın Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanları sınırlandırmasına ilişkin olarak GKRY dışında, bölgedeki ilgili ülkelerle yapmış olduğu herhangi bir andlaşma bulunmamaktadır. GKRY Dışişleri Bakanı, 17 Ocak 2007 tarihinde Lübnan’a yapmış olduğu ziyaret esnasında, Lübnan ile GKRY arasında “GKRY ve Lübnan Arasında Münhasır Ekonomik Bölgenin Sınırlandırmasına İlişkin Anlaşma” imzalanmıştır¹³⁹. Ancak, söz konusu andlaşma halen Lübnan tarafından onaylanmamıştır.

Diğer taraftan, Lübnan’ın 1970–1975 yılları arasında Rus, İngiliz ve ABD’li uzmanlara denizde ve karada petrol yatakları ile ilgili çalışmalar yaptırdığı, etüt sonuçlarına göre petrol çıkarma maliyetinin petrolden elde edilecek gelirden fazla olması nedeniyle, petrol arama faaliyetlerine son verdiği; 1975–1990 yılları arasında da iç harp ile uğraştığı için hiçbir petrol arama faaliyetinde bulunmadığı ve başka ülkelerin faaliyetlerine de katılmadığı görülmektedir.

1990 yılından itibaren, gerek dini cemaatler esasına göre oluşturulan koalisyon hükümetlerinin başarısızlığı, gerekse İsrail işgali ve bu nedenle teşkil edilen silahlı örgütlerin varlığı gibi istikrarı olumsuz etkileyen nedenlerle, stratejik kararlar alınmadığı ve Devletin ekonomik gücünün büyük yatırımlar için yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca istikrarsızlık ortamından endişe duyan büyük şirketlerin de yatırımdan ziyade ticarete yönelmesi nedeniyle, petrol arama gibi uzun zaman ve

¹³⁶ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ISR-JOR1996MB.PDF>, 07.11.2006.

¹³⁷ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LBN_1983_Decree.pdf, 07.11.2006.

¹³⁸ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LBN_1983_Decree.pdf, 07.11.2006.

¹³⁹ http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/index_en/index_en?OpenDocument, 18.01.2007.

Anlaşma metni, GKRY resmi internet sitesinde yayınlanmamıştır.

büyük finansa ihtiyaç gösteren girişimlerde bulunulamadığı görülmüştür. İzah edilen zafiyetler ve Suriye'nin enerji alanında Lübnan'ı kendisine tâbi kılma istekleri nedeniyle, Lübnan'ın Suriye'den bağımsız hareket etmesi beklenmemelidir. Bu durum karşısında Suriye–GKRY Kıta Sahanlığı sınırlandırmalarını etkileyen siyasî faktörlerin, dolaylı olarak Lübnan'ı da etkileyeceği düşünülebilir¹⁴⁰.

IX. LİBYA

18 Şubat 1959 tarihli Kara Suları Kanuna göre Libya'nın kara sularının genişliği oniki deniz milidir¹⁴¹. Libya, 1 Nisan 2005 tarihinde kara sularının dış sınırından itibaren altmışiki deniz mili genişliğinde bir balıkçılık koruma alanı ilân etmiştir. Libya bu ilânı hakkında Birleşmiş Milletler'e bildirim yapmıştır¹⁴².

Libya'nın hem Tunus Cumhuriyeti, hem Malta ile arasında Kıta Sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin olarak iki adet uluslararası yargı kararı bulunmaktadır. Libya'nın 1968, Tunus'un 1972 yılından itibaren kendilerine ait kabul ettikleri, ancak Libya–Tunus deniz sınırında yer alan deniz alanları üzerinde araştırma ve işletme ruhsatları vermeleri; iki Devletin birbirlerini protesto etmelerine ve karşılıklı protestolar sonucunda uyuşmazlığın çözümü için Uluslararası Adalet Divanı'na gitmeyi öngören 10 Haziran 1977 tarihli tahkimnameyi imzalamalarına sebebiyet vermiştir. UAD'ye başvurmak üzere yapılan tahkimname sonucunda Tunus, 25 Kasım 1978'de, Libya ise 14 Şubat 1979 tarihinde Divana başvurmuştur. İki Devlet UAD'ye üye olmadıklarından, Devletler “*ad hoc*” yargıç atamışlardır¹⁴³. UAD, hakça ilkelere dayanan bir sınırlandırmaya gitmiştir¹⁴⁴. Ancak, hakça ilkelerin

¹⁴⁰ Başeren, S. H.: age, sh. 113

¹⁴¹ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LBY_1959_Act.pdf, 07.11.2006.

¹⁴² <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/293/85/PDF/N0529385.pdf?OpenElement>, 07.11.2006.

¹⁴³ <http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/itl/itl-isummary-19810414.htm>, 8.01.2006.

¹⁴⁴ <http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/itl/itl-isummary-19810414.htm>, 8.01.2006.:

Tunus ve Libya, Uluslararası Adalet Divanı'ndan;

Sınırlandırma işleminde uygulanabilecek uluslararası hukuk ilkeleri ve kurallarının neler olduğunu, bu davada pratik uygulamanın ne olabileceğinin cevaplandırılmasını istemişlerdir.

Ayrıca tarafların 1982 BMDHS'de ortaya çıkan yeni kurallara göre, hakça ilkeler ve özel şartlar kapsamında davanın değerlendirilmesi talepleri de bulunmaktadır.

Her iki Devletin iddiaları arasında, Kıta Sahanlığının belirlenmesinde karanın denize doğal uzanımının temel unsur olduğu bulunmaktadır. Ancak iki Devletin birbirinden ayrıldıkları önemli bir doğal uzanım kavramı farklılığı mevcuttur. Libya'nın kara kütesinin doğal uzanımını savunmasına karşılık, Tunus kıyı ülkesinin karasının doğal uzanımının esas alınması gerektiği görüşündedir. Bu görüş ayrılığı Libya'nın, Afrika Kıtası'nın doğal uzanımının kuzeye doğru olduğu ve dolayısıyla doğal uzanımın kuzeye doğru olması gerekçesiyle, Kıta Sahanlığını sınırlandıran çizginin da kuzeye doğru uzanması gerektiği görüşünden ve kıyısının genel istikameti güney-kuzey yönünde olan Tunus için dezavantajlı bir durum yaratmasından kaynaklanmaktadır. Bunun tersini savunan Tunus ise, tartışmalı deniz alanındaki eş derinlik eğrilerinin genel gidişinin güney-kuzey doğrultusuna meyilli olduğuna dikkati çekerek, coğrafyanın değiştirilmesinin mümkün olmadığını ve jeomorfolojik verilerin ağırlık taşıdığını ileri sürmektedir.

Taraflar ileri sürdükleri görüşlerde uyuşmazlık alanının jeolojik, jeomorfolojik, batimetrik ve coğrafi özelliklerini ısrarla kendi açılarından değerlendirmektedirler. Söz konusu alan, tarafların "Pelagian Block" deyiimiyle adlandırdıkları jeomorfolojik birimin bir kısmını teşkil etmekte ve Hammamet Körfezi'nin güneyinde kalan Tunus kara ülkesinin doğusunu ve Tunus'un güneydoğusu ile Libya'nın kuzeyinde bulunan Jeffara Sahrasını kapsamaktadır. Libya, bu alanın Kuzey Afrika'nın kuzey yönünde doğal uzantısı olduğunu ve doğal uzantının yönünü Kıta karasının belirlediğini ve Tunus kara ülkesi ile Libya kara ülkesinin jeolojik tarihinin farklılıklarından kaynaklanan bir jeolojik ayırımın bulunduğunu ifade etmektedir. Tunus ise, kara ülkesinin jeolojik bölgelerinin doğuya doğru uzanan deniz alanlarına yayıldığını, Afrika Kıt'ası ile Palegian Block arasında jeolojik farklılık olduğunu, Tunus'un güneyinden ve Libya'nın kuzeyinden geçen bir jeomorfolojik bölge nedeniyle Palegian Block'un doğuya doğal uzantısının bulunduğunu ısrarla belirtmektedir.

UAD sorunun çözümüne, doğal uzantı kavramının tarafların ileri sürdüğü gibi sınırlandırmada bir kıstas olup olmadığını araştırmakla başlamıştır. Divan tarafların görüşlerindeki farklılıkları değerlendirerek, Kıta Sahanlığı kavramının temelini oluşturan doğal uzantı kavramının "zorunlu olarak yeterli veya uygun" olamayacağını bildirmiştir. Zira Divana göre, doğal uzantı kavramının Kıta Sahanlığının sınırını belirtmekten çok, kıyı Devletinin deniz altında uzanan alan üzerindeki hak ve yetkilerini açıklamak ve geçerli kılmak amacına yönelik bir ilkeyi oluşturduğu değerlendirilmiştir. Bu açıdan doğal uzantının sınırlandırmaya etkisinin öncelikle hakça ilkelere saygı gösterilerek, coğrafi sınırlandırma açısından önemli bir rol oynayacak kıstas olarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Divan, Kıta Sahanlığının tek başına veya esas itibarıyla jeolojik verilere dayanılarak saptanamayacağını, hukukun ve dolayısıyla Divanın görevinin jeolojiden yararlanmak olduğunu, ancak uzak geçmişteki oluşumların değil, bunların sonuçlarının belirlenmesinin önemli olduğunu bildirmiştir.

UAD her iki Devlet tarafından da ileri sürülen detaylı jeolojik, jeomorfolojik ve coğrafi delillerin birbirlerinin tezlerine üstünlüğünü belirleyecek ve somut uyuşmazlıkta kullanılacak şekilde kanıtlarının bulunmadığını, İngiltere ile Fransa arasındaki davada dahi Hurd Çukuru gibi bir olgunun değerlendirilmediğini ve değerlendirilebilecek tek jeolojik yapının (Tripolitan Furrow), sınırlandırılacak alan dışında kaldığını ifade ederek; sınırlandırmanın fiziksel verilerin dışında, uluslararası hukuk kriterlerine göre yapılması gerektiğine karar vermiştir. Ancak Divan'ın bu değerlendirmesi, doğal uzantı ile ilgili iddialar kapsamındadır. Aksi taktirde fiziki verilerin tamamen iptal edildiği şeklinde bir yorumda bulunmamıştır. Çünkü sınırlandırma yapılırken iki ülkenin kıyı uzunlukları, Tunus'un kıyı yapısının Ras Ajdir'den başlayarak Libya kıyıları ile aynı yönde belirli bir noktaya kadar devam ettikten sonra güneybatıdan kuzeydoğuya doğru uzanması ve Kıta Sahanlığı üzerinde Tunus'un Cerbe ve Kerkennah Adalarının bulunması göz önüne alınmıştır.

Divan, hakça ilkeler ve bölgeye özgü koşullar çerçevesinde ve Tunus'un Kıta Sahanlığı alanının bazı bölgeleri üzerinde tarihsel haklar kazandırdığını ileri sürmesi nedeniyle; tarihsel haklara da saygı gösterilmesi gerektiğini ifade ederek, iki Devlet arasında kabul edilen kara sınırının Kıta Sahanlığının sınırlandırılmasındaki etkisini de değerlendirmiştir. UAD son olarak ekonomik etkenlerin, uygulanacak ilke ve kurallara etkisini incelemiştir. Ekonomik faktörler ile ilgili olarak, Libya'nın petrol zenginliklerine sahip olmasına karşılık, daha geniş bir alanın Tunus'a verilmesi gibi sonucu etkileyecek bir unsur gösterilmemiştir.

tespitinde farklı alanlar ve koşullar olması itibarıyla, değişik durumlar ortaya çıkmıştır. Sınırlandırma kara sınırının devamına göre yapılmış ve adaların konumu Manş Denizi Kıta Sahanlığı davasında olduğu gibi hakça ilkeler kapsamında kısmen değerlendirilmiştir¹⁴⁵. Doğal uzantı uygulamasında, Divan bu davada oldukça farklı bir yaklaşım içine girerek, doğal uzantının tek başına yeterli olmadığı ve hatta uygun bir esas olmadığı sonucuna varmıştır. UAD'nin kararında değindiği ve zaten tarafların talebine istinaden değerlendirmeye aldığı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'nda ortaya çıkan yenilikler ile ilgili olarak, Kıta Sahanlığının coğrafi temelini oluşturan doğal uzantı ilkesinden sapılmış olduğuna dikkat çekilmiş ve Konferans'ta öngörülen Kıta Sahanlığı dış sınırı ile ilgili bir talep bulunmadığından, genişlik kriterine göre karar verilemeyeceği belirtilmiştir¹⁴⁶.

Libya ve Malta Kıta Sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin uyuşmazlıkları konusunda UAD'ye başvuru tarihi 23 Mayıs 1976 olmasına rağmen, UAD ancak, 3 Haziran 1985 tarihinde uyuşmazlığı karara¹⁴⁷ bağlayabilmiştir¹⁴⁸. Akabinde,

Divan, ilke ve kuralların belirlenmesi sorusunu cevapladıktan sonra, somut uyuşmazlığın sınırının belirlenmesinde bölgenin coğrafi şartlarını değerlendirerek; kıyılara yakın sektörde, kıyıları yan yana olan Devletlerin yan sınırının saptanmasında uygulanan bir yöntem olarak kıyıya dik bir çizginin kullanılmasına karar vermiştir. Kıyılara uzak sektörde ise, Libya kıyılarına doğru daha dar bir açı yapan bir çizginin iki ülke arasındaki Kıta Sahanlığı sınırını oluşturacağını bildirmiştir. Bu davada Kerkennah Adalarına yarım etki tanıyan UAD, hem Tunus kıyılarından hem de Kerhennah Adalarından itibaren çizilen hattın ortasının bulunmasıyla, kıyılara uzak sektörün paralellliğini sağlamıştır.

UAD 1969 ve 1977 davalarında olduğu gibi, hakça ilkelere dayanan bir sınırlandırmaya yönelik karar vermiştir. Ancak hakça ilkelerin tespitinde farklı alanlar ve farklı koşullar olması itibarıyla, değişik durumlar ortaya çıkmıştır. Sınırlandırma kara sınırının devamına göre yapılmış ve adaların konumu Manş Denizi Kıta Sahanlığı davasında olduğu gibi hakça ilkeler kapsamında kısmen değerlendirilmiştir. Doğal uzantı uygulamasında, Divan bu davada oldukça farklı bir yaklaşım içine girerek, doğal uzantının tek başına yeterli olmadığı ve hatta uygun bir esas olmadığı sonucuna varmıştır. UAD'nin kararında değindiği ve zaten tarafların talebine istinaden değerlendirmeye aldığı 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı'nda ortaya çıkan yenilikler ile ilgili olarak, Kıta Sahanlığının coğrafi temelini oluşturan doğal uzantı ilkesinden sapılmış olduğuna dikkat çekilmiş ve Konferans'ta öngörülen Kıta Sahanlığı dış sınırı ile ilgili bir talep bulunmadığından, genişlik kriterine göre karar verilemeyeceğini belirtilmiştir.

Divan'ın kararında hukuka katkı açısından diğer bir önemli nokta ise, eşit uzaklık ilkesinin hakça ilkelere uygun bir çözüme götürdüğü durumlarda uygulanabilen bir metot olduğu, aksi takdirde başka metotların kullanılmasının zorunlu olduğunun ifade edilmesidir.

¹⁴⁵ Adaların, kıyının genel istikameti saptanırken ihmal edilebileceği veya tam etki tanınmayabileceği şeklinde bir değerlendirmenin bulunduğu kabul edilmektedir. Manş Denizi'ndeki adalar da Kıta Sahanlığı uyuşmazlığında değerlendirmeye alınmamıştır.

¹⁴⁶ <http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/itl/itl-isummary-19810414.htm>, 8.01.2006.

¹⁴⁷ UAD'nin vermiş olduğu karar, Kıta Sahanlığı kavramının gelişimi açısından oldukça önemli ve tartışmaya açık bir karardır. Divan iki Devlet arasındaki mesafenin 400 deniz milinden az olması

10 Kasım 1986 tarihinde Libya ve Malta arasında Kıta Sanlığının sınırlandırmasında özel düzenlemeye ilişkin bir andlaşma akdedilmiş ve koordinatlar tespit edilmiştir¹⁴⁹.

Divan, ülkelerin çoğunluğunca tarafından kabul edilmiş olan BMDHS'nin büyük öneme sahip olduğunu, dolayısıyla taraflar istemde bulunmasalar dahi, bu Sözleşmenin maddelerinin Uluslararası Teamül Hukuku kuralı olarak tarafları bir ölçüde bağlayıcı nitelikte olduğunu belirtmiştir¹⁵⁰.

sebebiyle, çöküntü kuşağının doğal bir sınırlı gibi Malta Kıta Sahanlığının güneye doğru uzantısını kesen veya Libya'nın doğal uzantısını kesintiye uğratan bir kopukluk olmadığı sonucuna varmıştır. Divanın 200 millik alanda jeolojik faktörlerin tarihe mal olduğunu ifade etmesi, önceki içtihatların güncelliğini yitirdiği anlamına gelmektedir.

Divan Libya - Malta uyuşmazlığına kadar olan dönemde yapmış olduğu içtihadından, MEB'in etkisi ile vazgeçmiştir. Eski kararlarında "özel şartlar" kapsamında sürekli zikrettiği ve Kıta Sahanlığı kavramının ruhunda bulunan doğal uzantı kavramından, ölçülmeye başlandığı yerden itibaren 200 deniz millik alan içinde vazgeçmiştir. Bu nedenle, söz konusu mesafe dahilinde doğal uzantı ve jeolojik kriterlerden uzaklaşmıştır.

Divan, Libya'nın temel bir devamlılığın varlığını kanıtlamadığını ileri sürerek, fiziksel ağırlıklı bir doğal uzantı ölçütünü kullanamayacağını belirtmiştir. Öte yandan, Malta'nın mesafe kriterinin öncelik kazandığı şeklindeki tezine de katılmadığını belirten UAD, eşit uzaklık yönteminin hiç değilse bir ilk adım olarak çizilmesinin şart olduğu görüşünün benimsenemeyeceğini savunmaktadır. Divan kararında, hakkaniyet ilkesine göre kararını oluşturduğunu vurguladıktan sonra, 200 milden dar olan Kıta Sahanlığında fiziksel anlamdaki doğal uzantının bir ölçüt olamayacağı kanısını belirtmiştir.

¹⁴⁸ <http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/ilm/ilm-issummaries/ilm-issummary-19840321.htm>,

17.01.2006.

¹⁴⁹ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/LBY-MLT1986ICJ.PDF>, 07.11.2006.:

MADDE 1

Kıta Sahanlığı Sınırlandırmasına İlişkin Libya Halkçı Sosyalist Arap Cemahiriyesi ve Malta Cumhuriyeti Arasında Akdedilen Anlaşmaya Göre 13°50' Doğu ve 15°10' Doğu Meridyenleri içinde Tespit Edilen 11 Noktanın Coğrafi Koordinat Listesi aşağıda olduğu gibidir:

Nokta	Enlem (Kuzey)	Boylam (Greenwich'in Doğusu)
1.	34°40' 46"	13°50' 00"
2.	34°40' 10"	13°52' 31"
3.	34°39' 16"	13°56' 09"
4.	34°37' 11"	14°04' 15"
5.	34°37' 02"	14°05' 14"
6.	34°35' 20"	14°15' 37"
7.	34°34' 07"	14°23' 54"
8.	34°33' 07"	14°31' 29"
9.	34°32' 18"	14°37' 24"
10.	34°31' 20"	14°49' 07"
11.	34°29' 53"	15°10' 00"

¹⁵⁰ <http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/ilm/ilm-issummaries/ilm-issummary-19840321.htm>, 17.01.2006.

X. TUNUS

2 Ağustos 1973 tarihli Kara Suları Kanununa göre Tunus'un kara sularının genişliği oniki deniz mili olarak tespit edilmiştir¹⁵¹. Tunus ve İtalya Hükümetleri arasında Kıta Sahanelığının sınırlandırmasına ilişkin 20 Ağustos 1971 tarihli ikili bir andlaşma mevcut olup konuya ilişkin detaylı bilgi aşağıda sunulmuştur¹⁵². Ayrıca, Tunus ve Cezayir arasında Batı Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırmasına ilişkin 11 Şubat 2002 tarihli ikili andlaşma mevcuttur¹⁵³.

Son olarak, yukarıda açıklandığı gibi Tunus ve Libya arasındaki Kıta Sahanelığı sınırlandırılmasına ilişkin uyuşmazlığa istinaden UAD'nin vermiş olduğu bir yargı kararı bulunmaktadır.

XI. MALTA

Malta'nın "Kara Suları ve Bitişik Bölge" ye ilişkin 10 Aralık 1971 tarihli bir Kanunu bulunmaktadır¹⁵⁴. Bu Kanunun 3. maddesine göre kara sularının genişliği oniki deniz milidir¹⁵⁵. Aynı Kanunun 4. maddesi II. fıkrasına göre "Bitişik Bölge", kara sularının ölçülmeye başlandığı düz esas hatlardan itibaren yirmidört deniz milidir¹⁵⁶.

Malta ve Libya arasındaki Kıta Sahanelığı sınırlandırılmasına ilişkin uyuşmazlığa istinaden UAD'nin vermiş olduğu bir yargı kararı bulunmaktadır.

¹⁵¹ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUN_1973_Act.pdf, 07.11.2006.

¹⁵² <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ITA.htm>, 07.11.2006.

¹⁵³ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ITA.htm>, 07.11.2006.

¹⁵⁴ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT_1971_Act.pdf, 07.11.2006.

¹⁵⁵ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT_1971_Act.pdf, 07.11.2006.

¹⁵⁶ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT_1971_Act.pdf, 07.11.2006.

XII. İTALYA

İtalya, “Kara Suları” ve “Bitişik Bölge”ye ilişkin hukukî düzenlemelere sahiptir¹⁵⁷. 359 Sayılı Kanuna göre kara sularının genişliği oniki deniz mili¹⁵⁸, 1424 Sayılı Kanuna göre “Bitişik Bölge” genişliği yirmidört deniz milidir. İtalya 816 sayılı 1977 Başkanlık Kanununa göre kara sularının sınırlandırmasında “düz esas hatlar”ı benimsemiş ve koordinatlarını tespit etmiştir.

İtalya’nın Akdeniz’e kıyıdaş Devletlerle ve özellikle Doğu Akdeniz’in bir kolu olan Adriyatik Denizi’ne kıyıdaş tüm Devletlerle deniz alanlarında sınırlandırmaya gittiği görülmektedir¹⁵⁹. İtalya, Mayıs 1989’da Fransa ile Batı Akdeniz’de kara sularının sınırlandırmasına ilişkin bir andlaşma akdetmiştir¹⁶⁰. Kasım 1980’de

¹⁵⁷

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_1977_Decree.pdf, 08.11.2006.

¹⁵⁸

http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Italy.doc, 08.11.2006.

¹⁵⁹

http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Italy.doc, 08.11.2006.:

Deniz Sınırlandırması	Ocak 68	Anlaşma	Yugoslavya (Croatia, Slovenia, Serbia and Montenegro) ile Kıta Sahanelığına İlişkin Anlaşma imzalandı.
	Kasım 75	Anlaşma	Yugoslavya (Slovenia) ile Kara sularının Sınırlandırmasına İlişkin Anlaşma imzalandı.
	Kasım 78	Anlaşma	İspanya ile Kıta Sahanelığına İlişkin Anlaşma imzalandı.
	Aralık 78	Anlaşma	Tunus ile Kıta Sahanelığına İlişkin Anlaşma imzalandı.
	Kasım 80	Anlaşma	Yunanistan ile Kıta Sahanelığına İlişkin Anlaşma imzalandı.
	Mayıs 89	Anlaşma	Bonifacio Boğazı Bölgesinde Fransa ile Kara sularının Sınırlandırmasına İlişkin Anlaşma imzalandı.
	Aralık 92	Anlaşma	Arnavutluk (Albenia) ile Kıta Sahanelığına İlişkin Anlaşma imzalandı.

¹⁶⁰

http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Italy.doc, 08.11.2006.:

Nokta	Kuzey Enlemi	Doğu Boylamı
1	41° 15’ 31.2”	08° 48’ 49.2”
2	41° 19’ 09.0”	09° 08’ 09.1”
3	41° 17’ 34.2”	09° 16’ 15.0”
4	41° 20’ 13.8”	09° 19’ 03.0”
5	41° 24’ 27.0”	09° 27’ 03.6”
6	41° 26’ 04.8”	09° 37’ 54.0”

Yunanistan ile “Kıta Sahanlığı”na¹⁶¹, 10 Kasım 1975 de Slovenya [Eski (Former) Yugoslavya] ile “Kara Sularının Sınırlandırması”na¹⁶² ve 20 Ağustos 1971 tarihinde Tunus ile “Kıta Sahanlığı”na ilişkin birer andlaşma akdetmiştir. Tunus ile yapılan sınırlandırma andlaşmasında yaklaşık yirmialtı nokta seçilmiş ve koordinatları belirlenmiştir. Ayrıca, İtalya, Yugoslavya ile 8 Ocak 1968¹⁶³ ve Arnavutluk ile 18 Aralık 1992 tarihinde¹⁶⁴ “Kıta Sahanlığı”nın sınırlandırmasına ilişkin birer andlaşma yapmıştır, bunlar halen yürürlüktedir.

¹⁶¹ http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Italy.doc, 08.11.2006.:

İTALYA-YUNANİSTAN DENİZ SINIR
KOORDİNATLARI

Nokta	Kuzey Enlemi	Doğu Boylamı
1	39° 57.7'	18° 57.5'
2	39° 52.4'	18° 56.1'
3	39° 49.0'	18° 54.9'
4	39° 17.3'	18° 55.6'
5	39° 02.0'	18° 54.0'
6	38° 30.0'	18° 43.9'
7	37° 52.0'	18° 28.6'
8	37° 21.3'	18° 17.0'
9	36° 59.5'	18° 19.1'
10	36° 54.4'	18° 19.2'
11	36° 45.0'	18° 18.6'
12	36° 26.5'	18° 18.0'
13	36° 24.1'	18° 17.7'
14	36° 11.0'	18° 15.7'
15	36° 09.0'	18° 15.7'
16	35° 34.2'	18° 20.7'

¹⁶² http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Italy.doc, 08.11.2006.:

Nokta	İTALYA KOORDİNATLARI ÇİZELGE NO. 39		YUGOSLAVYA KOORDİNATLARI ÇİZELGE NO. 100-15	
	KUZEY ENLEMİ	DOĞU BOYLAMI	KUZEY ENLEMİ	DOĞU BOYLAMI
1	45° 35'.65"	13° 43'.15"	45° 35'.70"	13° 43'.40"
2	45° 35'.90"	13° 42'.75"	45° 35'.95"	13° 43'.00"
3	45° 37'.80"	13° 37'.80"	45° 37'.91"	13° 38'.00"
4	45° 32'.70"	13° 18'.75"	45° 32'.80"	13° 19'.00"
5	45° 27'.20"	13° 12'.70"	45° 27'.20"	13° 12'.90"

¹⁶³ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ITA-YUG1968CS.PDF>, 08.11.2006.

¹⁶⁴ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ALB-ITA1992CS.pdf>, 08.11.2006.

XIII. SLOVENYA

1991’de bağımsızlığını kazanan Slovenya, Avrupa’nın genç denizci Devletlerinden biridir¹⁶⁵. 2001 tarihli bir Denizcilik Kanununa sahiptir. Slovenya, Yugoslavya ardılı bir Devlet olduğu için 10 Kasım 1975 de İtalya ile akdedilen kara sularının sınırlandırmasına ilişkin bir andlaşmaya göre kara suları oniki deniz milidir. Kıta Sahaneliğinin sınırlandırmasına ilişkin İtalya ile yapılmış 8 Ocak 1968 tarihli andlaşma da bulunmaktadır.

XIV. HIRVATİSTAN

27 Ocak 1994 tarihli Denizcilik Kanununun¹⁶⁶ 19. maddesine göre Hırvatistan’ın kara suları, esas hatlardan itibaren oniki deniz milidir¹⁶⁷.

Hırvatistan Parlamentosunun, Denizcilik Kanununun ilgili maddeleri ve BMDHS’nin 55. maddesi temelinde “Hırvatistan’ın Adriyatik Denizde Deniz Yetki Alanları”na ilişkin 3 Ekim 2003 tarihinde aldığı bir kararı bulunmaktadır¹⁶⁸. Bu kararda, Adriyatik Denizin “yarı kapalı” bir deniz olduğu vurgulanarak, 1994 tarihli Denizcilik Kanununun 33 ilâ 42. maddelerinde yer alan MEB’e ilişkin kanuni düzenlemelerin uygulaması belirlenmiştir¹⁶⁹. Yine, bu karar ile ikiyüz deniz miline kadar ekolojik ve balıkçılık koruma alanlarının kurulacağı da kararlaştırılmıştır¹⁷⁰. Ayrıca, İtalya ve Yugoslavya arasında yapılan 8 Ocak 1968¹⁷¹ tarihli “Kıta

¹⁶⁵ Pavliha, M.: “Maritime Law, Jurisprudence and The Implementation of International Conventions”,
<http://www.fpp.edu/~mlas/slo/files/MARITIME%20LAW,%20JURISPRUDENCE%20AND%20THE%20IMPLEMENTATION%20-%20IL%20DIRITTO%20MARITIMO.pdf>, 08.11.2006.

¹⁶⁶ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HRV_1994_Code.pdf, 08.11.2006.

¹⁶⁷ http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Croatia.doc, 10.11.2006.

¹⁶⁸ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HRV_2003_Decision.pdf, 10.11.2006.

¹⁶⁹ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HRV_2003_Decision.pdf, 10.11.2006.

¹⁷⁰ http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Croatia.doc, 10.11.2006.

¹⁷¹ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ITA-YUG1968CS.PDF>, 08.11.2006.

Sahanlığı'nın sınırlandırmasına ilişkin andlaşma, Yugoslavya ardılı Hırvatistan tarafından onaylanmış olup halen yürürlüktedir.

XV. SIRBİSTAN

23 Temmuz 1987 tarihli (Yugoslavya'nın çıkarmış olduğu) "Kıyı Suları ve Kıta Sahanlığına İlişkin Kanun"u bulunmaktadır¹⁷². Bu Kanunun 16. maddesine göre Sırbistan'ın kara suları esas hatlardan itibaren açık denize doğru oniki deniz milidir. Yine aynı Kanunun 23. maddesine göre Kıta Sahanlığının tespiti, yapılacak uluslararası anlaşmalara bağlanmıştır. Bu kapsamda, İtalya ile yapılan ve halen yürürlükte bulunan "Kıta Sahanlığı"nın sınırlandırmasına ilişkin andlaşma¹⁷³ bulunmaktadır.

XVI. ARNAVUTLUK

Arnavutluk 4650 sayılı ve 9 Mart 1990 tarihli "Devlet Sınırları"nın düzenlenmesine ilişkin bir kanuna sahiptir¹⁷⁴. Bu kanunun 1. maddesine göre kara suları, kıyı şeridinden itibaren oniki deniz milidir.

İtalya ile 18 Aralık 1992 tarihinde¹⁷⁵ "Kıta Sahanlığı"nın sınırlandırmasına ilişkin bir andlaşma yapmış olup, bu andlaşma halen yürürlüktedir. Söz konusu andlaşmanın 1. maddesine göre Kıta Sahanlığı onyededi noktada belirlenmiş ve koordinatları tespit edilmiştir¹⁷⁶.

¹⁷² http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/YUG_1987_Act.pdf, 12.11.2006.

¹⁷³ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ITA-YUG1968CS.PDF>, 08.11.2006.

¹⁷⁴ http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ALB_1990_7366.pdf, 15.11.2006.

¹⁷⁵ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ALB-ITA1992CS.pdf>, 08.11.2006.

¹⁷⁶ <http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ALB-ITA1992CS.pdf>, 08.11.2006.

ARNAVUTLUK-İTALYA KITA SAHANLIĞI KOORDİNATLARI

Nokta	Kuzey Enlemi	Doğu Boylamı
1	41° 16' 39"	18° 27' 43"
2	41° 11' 37"	18° 32' 34"
3	41° 08' 01"	18° 34' 37"

§-3. DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARININ SINIRLANDIRMASINA UYGULANACAK HUKUKÎ ARAÇLAR

I. ASLÎ HUKUKÎ ARAÇLAR

Uluslararası deniz hukukunun asli kaynakları UAD.nin 38. maddesinde sayılmıştır¹⁷⁷:

A. ULUSLARARASI ANDLAŞMALAR

Uluslararası hukukun ilk kaynağı uluslararası andlaşmalardır. Ancak bir andlaşmanın bir devlete uygulanabilmesi için o devletin o andlaşmaya taraf olması gereklidir. Bu bağlamda Türkiye BMDHS'ye taraf olmadığından bu sözleşmeyle uluslararası anlaşma olarak bağlı değildir.

AB Komisyonunun 7 Haziran 2006 tarihinde kabul ettiği “Birliğin Gelecekteki Denizcilik Politikasına Doğru: Okyanuslar ve Denizlere Yönelik Avrupa Vizyonu” başlıklı Yeşil Belge (Green Paper), AB'nin gelecekteki denizcilik siyasasını

4	41° 06' 29"	18° 35' 42"
5	40° 55' 03"	18° 39' 31"
6	40° 53' 06"	18° 39' 34"
7	40° 50' 50"	18° 40' 16"
8	40° 43' 59"	18° 42' 40"
9	40° 40' 10"	18° 44' 23"
10	40° 38' 46"	18° 44' 43"
11	40° 35' 38"	18° 45' 35"
12	40° 30' 44"	18° 47' 45"
13	40° 23' 17"	18° 51' 05"
14	40° 21' 30"	18° 51' 35"
15	40° 18' 50"	18° 52' 48"
16	40° 12' 13"	18° 57' 05"
17	40° 07' 55"	18° 58' 38"

¹⁷⁷ Madde 38- 1. Ödevi, kendisine havele edilen uyuşmazlıkları Devletlerarası hukukuna uygun olarak çözmek olan Divan:

1. Uyuşmazlık halinde Devletlerce tahsisen kabul edilmiş kaideler koyan genel, gerek milletlerarası anlaşmalar,
2. Hukuk kaidesi olarak kabul edilmiş olan umumî bir tatbikatın beyyinesi olarak milletlerarası teamülü,
3. Medenî milletlerce kabul edilen genel hukuk prensiplerini,
4. 59. madde hükmü mahfuz kalmak şartıyla, hukuk kaidelerinin tâyininde yardımcı vasıta olarak muhtelif milletlerin adli kararları ile en yetkili müelliflerin doktrinlerini, tatbik eder.

oluşturmakta ve söz konusu belgede sık sık BMDHS'ne atıf yapılmakta, AB Komisyonu uygulamakta olduğu ve uygulayacağı denizcilik politikalarını bu Sözleşmeye dayandırmaktadır. Bilindiği üzere, Türkiye Cumhuriyeti BMDHS'ne taraf değildir. Avrupa Topluluğu (AT)¹⁷⁸, 1998 yılında verdiği bir deklarasyon ile BMDHS'yi ve bu Sözleşme'nin deniz yatağının işletilmesine ilişkin bölümünün uygulanmasına dair 1994 Andlaşmasını resmen teyit (*formal confirmation*) ederek taraf olmuştur. Zira Müzakere Çerçeve Belgesi'nin Müzakerelerin İçeriği başlığı altında yer verilen maddesinde de, “*Topluluğun yaptığı andlaşmaların AB müktesebatına dahil olduğu*” ifadesine yer verilmiştir.

Ancak, AB'nin tüzel kişiliği yoktur ve uluslararası sözleşmelere katılma yetkisi Avrupa Topluluğunun yetkisindedir. Bununla beraber AT'nin BMDHS'ne ilişkin yetkileri sınırlıdır. BMDHS'nin 9. EK'inde Uluslararası Kuruluşların Sözleşmeye katılımı ve yetkileri düzenlenmektedir. EK'in 4. maddesine göre, bir uluslararası kuruluş Sözleşmeye, yine aynı EK'in 5. maddesinde öngörülen bildirimler, tebliğler veya ihbarnameler uyarınca sahip olduğu yetkiler ölçüsünde taraf olacaktır. 5. maddeye göre, bir uluslararası kuruluşun resmi teyid veya katılma belgesi işbu Sözleşmeye taraf bulunan üye Devletlerinin hakkında kedisine yetki devrettiği, Sözleşmenin düzenleme konularını belirten bir bildiriye ihtiva edecektir. Hangi işlem daha sonra ise onun tarihi esas olmak üzere; bir uluslararası kuruluşa üye bulunan bir Devlet, Sözleşmeyi onayladığı veya ona katıldığı sırada veya kuruluş resmi teyid veya katılma belgesini tevdi ettiği sırada, Sözleşmede düzenlenen konulardan kuruluşa yetki devrettiklerini belirten bir bildiriye bulunacaktır. Bu bildiri ile açık bir şekilde belirtmedikleri takdirde Sözleşmenin düzenlediği bütün konularda yetkileri olduğu varsayılacaktır. Eğer, üye Devlet açık bir şekilde topluluğa yetki vermediğini beyan ederse, topluluk Sözleşmenin üye Devletler tarafından uygulanmasını isteyemeyecektir. Bu bağlamda, Müzakere Çerçeve Belgesinde Topluluğun yaptığı

¹⁷⁸ AB'yi kuran 1992 Maastricht Andlaşması ile Birlik, “Ekonomik ve Parasal Birlik”, “Ortak Dış ve Güvenlik Politikası”, “Adalet ve İçişlerinde İşbirliği” konularından oluşan üç ayaklı bir yapı üzerine oturtulmuştur. Türkiye'deki yaygın inanışın aksine, AT, AB haline gelmemiştir. AT, “Ekonomik ve Parasal Birlik” ayağında hukuki varlığını halen sürdürmektedir. AB ise, diğer iki alanın bünyesinde yer almaktadır. AT tüzel kişiliğe sahipken; AB değildir; bu çerçevede andlaşmalara taraf olma yetkisine sadece AT sahiptir.

andlaşmaların AB müktesebatına dahil olduğu ifade edilse de BMDHS'nin, AB müktesebatına dahil olması hususu tartışmalıdır.

Uluslararası andlaşmalar iki veya çok taraflı olabilir. Her ne kadar iki taraflı andlaşmalar ileriye dönük olarak hukukun kaynağı olma şansına çok fazla sahip değil iseler de kısa dönemde bir ihtiyacı karşılamak için yapıldıklarından o süre için iki taraf arasındaki ilişkileri düzenleyici bir işlev görür¹⁷⁹.

Bu kapsamda, Doğu Akdeniz'de Kıta Sahanelığı ve MEB gibi deniz yetki alanlarına ilişkin kıyıdaş ülkelerin tamamının üzerinde mutabakata varmış olduğu uluslararası bir andlaşma bulunmamaktadır. Ancak, bölge ülkeleri ikili ya da çok taraflı andlaşmalar ile kendi aralarında Kıta Sahanelığı ve MEB sınırlandırması yapmakta, yer altı zenginlikleri konusunda ortak araştırma faaliyetlerini yürütmektedirler.

Bu kapsamda, Doğu Akdeniz'de kıyıları karşı-karşıya veya yan-yanaya olan Devletler, öncelikle üzerinde mutabık kalacakları bölgesel nitelikli bir anlaşma ile Doğu Akdeniz'de Kıta Sahanelığı ve MEB sınırlarını belirlemelidirler.

B. ULUSLARARASI TEAMÜLLER

Uluslararası hukukun ikinci önemli kaynağı, uluslararası teamüllerdir (*international customs*). Teamüller yazılı olmayan kurallardır. Uluslararası hukukta teamüller en az andlaşmalar kadar geçerli ve etkilidir. Teamül, Devletlerin uluslararası hayatı ilgilendiren belli konulardaki hukukî inançlarını yansıtan uygulama ve örflerinden doğar¹⁸⁰. Bir başka ifade ile, Devletlerin uzun zamandan beri hukuk olduğu inancı ile riayet ettikleri uygulama ve örfleri milletlerarası teamülü oluşturur. Teamülün sıradan alışkanlık (*habits*) ve adetlerden (*usages*), nezaket kurallarından (*courtesy*) farkı, hukukî bir inancı yansıtmalarıdır¹⁸¹.

Bir uluslararası teamülün, bir Devleti bağlayabilmesi, uluslararası uygulamayı kabul etmesine bağlıdır. Ancak, teamülün oluşması bakımından susma kabul

¹⁷⁹ Gündüz, A.: age, sh. 16-17.

¹⁸⁰ Gündüz, A.: age, sh. 18.

¹⁸¹ Gündüz, A.: age, sh. 18.

anlamına geldiğinden, hakkında bir teamülün oluşmasını istemeyen Devletin uygulamaya sürekli itirazda bulunması gerekir.

Doğu Akdeniz'e kıyıdaş Devletlerden Türkiye, Suriye, Libya ve İsrail, BMDHS'ne taraf değildirler¹⁸². Ancak, UAD'nın Libya ve Malta'ya ilişkin vermiş olduğu 3 Haziran 1985 tarihli kararda Divan, Devletlerin büyük bir çoğunluğu tarafından kabul edilmiş olan BMDHS'nin büyük öneme sahip olduğunu, dolayısıyla taraflar istemde bulunmasalar dahi, bu Sözleşmenin maddelerinin Uluslararası Teamül Hukuku kuralı olarak tarafları bir ölçüde bağlayıcı nitelikte olduğunu belirtmiştir. Bu saptama Türkiye bakımından geçerli değildir; zira Türkiye BMDHS'ye sürekli itiraz eden bir Devlet konumunda olup, bu itirazını uluslararası her ortamda ortaya koymaktadır. Lakin, Türkiye'nin itirazları BMDHS'nin bütününe yönelik olmayıp, sadece belli bazı düzenlemeleri hakkındadır.

BMDHS'nin;

1. "Kıyıları Karşı-Karşıya veya Yan-Yana Olan Devletler Arasında Kara Sularının Sınırlandırılması" na ilişkin 15. maddesi¹⁸³,
2. "Kıyıları Karşı-Karşıya veya Yan-Yana Olan Devletler Arasında Münhasır Ekonomik Bölge Sınırlandırması"na ilişkin 74. maddesi¹⁸⁴,
3. "Kıyıları Karşı-Karşıya veya Yan-Yana Olan Devletler Arasında Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırması"na ilişkin 83. maddesi¹⁸⁵,
4. "Yarı Kapalı Denizler"e ilişkin 122 ve 123. maddeleri¹⁸⁶ ile
5. "Sözleşmenin Uygulanmasında Hakkın Kötüye Kullanılmamasını" içeren 300.¹⁸⁷ maddesi,

¹⁸² 29 Aralık 2006 tarihi itibarıyla Devletlerin ilan etmiş oldukları deniz yetki alanları konulu tablo hakkında bkz. http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/claims_2005.pdf, 01.04.2007.:

¹⁸³ Bkz. yukarıda dn. 125.

¹⁸⁴ Bkz. yukarıda dn. 121.

¹⁸⁵ Bkz. yukarıda dn. 122.

¹⁸⁶ Bkz. yukarıda dn. 126.

Türkiye bakımından da hassasiyetle göz önünde bulundurması gereken uluslararası teamül kurallarıdır.

Bu kapsamda, Doğu Akdeniz’de Deniz alanlarının sınırlandırılmasında uygulanması gereken teamül hukuku kuralı, *deniz sınırlarının tek taraflı olarak saptanamayacağı ve yapılacak sınırlandırmanın hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşmak üzere gerçekleştirilmesidir*. Bu nedenle Türkiye’nin, Doğu Akdeniz’deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında, *bölgesel görüşmeler sonucunda gerçekleştirilecek bir andlaşma ile konunun çözülmesi gerektiğini savunması uygun olur*. Bu görüş Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı sırasında Türk Heyeti tarafından ileri sürüldüğü gibi, Türkiye’nin 26 Ağustos 1976 tarihinde Ege Kıta Sahanlığı Davasına ilişkin olarak sunduğu gayri resmi görüşmelerde de yer almaktadır. Türkiye'nin andlaşma yoluyla sınırlandırma görüşü, uyuşmazlıkları çözmeye uygulanan bir yöntem olmasının yanında, ayrıca Kıta Sahanlığı ve MEB sınırlandırmasının karmaşıklığı nedeniyle, sınırlandırmanın ilkelerini en kabul edilebilir bir biçimde saptayan öze ilişkin bir ilke olarak da ortaya çıkmaktadır.

C. GENEL HUKUK İLKELERİ

Uluslararası Hukukun yazılı olmayan ikinci kaynağı medenî milletlerce kabul edilen genel hukuk ilkeleridir. Genel Hukuk ilkeleri denildiği zaman, gerek ulusal, gerek uluslararası hukuk düzeninin ortaklaşa kabul etmiş olduğu hukukî esaslar hatıra gelir. Bunlara başlıca iyi niyet (*Bona Fides*), verilen söze bağlılık (*Pacta sunt servanda*), kazanılmış haklara saygı, hakkın kötüye kullanılmaması, kimsenin sahip olduğu haklardan fazlasını devredemeyeceği kuralı, verilen zararların tazmini, kimse kendi davasında yargıç olamaz kuralı, kesin hüküm, gecikme faizi ve zaman aşımı¹⁸⁸ örnek olarak gösterilebilir.

Tunus ve Libya, UAD’dan; sınırlandırma işleminde uygulanabilecek uluslararası hukuk ilkeleri ve kurallarının neler olduğunu, bu davada pratik uygulamanın ne olabileceğinin cevaplandırılmasını istemişlerdir. Divan, ilke ve kuralların

¹⁸⁷ Bkz. yukarıda dn. 127.

¹⁸⁸ Gündüz, A.: age, sh. 29.

belirlenmesinde “Hakça İlkeler”in esas alındığını belirtmiş, ancak bu ilkelerin neler olduğunu açıklamaktan kaçınmıştır.

Bu kapsamda, Türkiye'nin hukuksal görüşlerinden birisi de, Kıta Sahanlığı ve MEB sınırlandırmasında hakça çözümün esas olduğu ve bu nedenle hakkaniyet ilkelerinin uygulanması gerektiği olabilir. 1969 Kuzey Denizi Davası'nda UAD, Kıta Sahanlığı sınırlandırmasında zorunlu olarak uygulanması gereken hukuk kuralının “hakkaniyet ilkesi” olduğunu belirtmiştir. Divan, Kıta Sahanlığı sınırlandırmasını, “bütün ilgili şartları dikkate alarak, hakkaniyet prensibinin uygulanması ile hakkaniyete uygun bir çözümün bulunması” şeklinde ifade etmiştir.

Sınırlandırmanın, ilgili bütün koşullar dikkate alınarak ve hakkaniyet prensibi temelinde yapılması gereği ile 1958 KSS'nin 6. maddesindeki sınırlandırma kuralının sonuçta hakkaniyete uygun çözümü amaçladığı, yargı kararlarında tartışmasız bir biçimde kabul edilmiştir. ABD ile Kanada arasındaki Maine Körfezi Davası'nda UAD, sınırlandırmanın hakkaniyet prensibi ve bölgenin coğrafi ve diğer özellikleri çerçevesinde, hakça bir çözüm oluşturmak üzere yapılması gerektiğini şu şekilde ortaya koymuştur:

“Kıyıları bitişik veya karşılıklı Devletler arasında hiç bir deniz sınırlandırması, bu Devletlerden biri tarafından tek taraflı olarak yapılamaz. Sınırlandırma, iyi niyetle ve gerçekten olumlu bir sonuç elde etme arzusu ile yürütülecek müzakereler sonunda, taraflar arasında yapılacak bir andlaşma ile gerçekleştirilmelidir. Bununla beraber, böyle bir andlaşma gerçekleştirilemediği takdirde sınırlandırma, gerekli yetkiye sahip bir üçüncü tarafa başvurmak sureti ile yapılmalıdır. Her iki halde de sınırlandırma, hakkaniyet ilkelerinin uygulanması ile, bölgenin coğrafi biçimi ve diğer ilgili durumlar dikkate alınarak, hakça bir çözüm sağlayabilecek pratik metotların kullanılması sureti ile yapılır.”¹⁸⁹

Milletlerarası hukukta hakça ilkelerin, çeşitli veriler göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi gerekmektedir. Uluslararası yargı kararlarında ve uygulamalarında,

¹⁸⁹ <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=346&code=cigm&p1=3&p2=3&case=67&k=6f&p3=5>, 21.03.2007.

deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda üzerinde durulan hakkaniyet ölçütleri; jeolojik, jeomorfolojik ve topografik unsurlar, kıyıların durumu, adalar, körfezler, adaların Kıta ülkesine ve diğer ülkeye mesafesi, boyutları, ekonomik ve beşerî durumu, söz konusu deniz alanında başka deniz sınırlarının varlığı, güvenlik, seyri sefer, petrol yatakları ve tarihsel hakların varlığıdır.

II. YARDIMCI HUKUKÎ ARAÇLAR: ULUSLARARASI YARGI KARARLARI VE DOKTRİN

A. GENEL OLARAK

UAD Statüsünün 38. maddesi 1. paragrafının (d) bendinde, "Hukuk kaidelerinin tayininde yardımcı vasıta olarak çeşitli ulusların yargı kararları ile en yetkili yazarlarının doktrinleri"nden söz edilmiştir. Bu hükümden anlaşılacağı gibi; Divan, bir uyuşmazlığı doğrudan içtihatlarla ya da doktrine dayanarak çözemez. Divanın görevi anlaşmazlıklara uluslararası andlaşmaları ve teamül kurallarını uygulamak, bunlarda hüküm bulamazsa, genel hukuk ilkelerini bunların yerine ikame ederek çözüm bulmaktır. Divan yardımcı kaynaklara ancak, uygulayacağı andlaşma hükmünü ya da teamül kuralını araştırmak, bulmak ve yorumlamak için başvurabilir. Uluslararası Hukukun yardımcı kaynağı olarak mahkeme içtihatları denilince akla ilk gelebilecek olan uluslararası mahkemelerin yargı kararlarıdır. Bunun yanı sıra, "uluslararası hakem kararları" ile "ulusal mahkemelerin yargı kararları" da birer yardımcı vasıta olarak Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırmasına ilişkin kurallarının tayininde faydalı olabilir.

Uluslararası hukuk yazarları ile hukuk bilginlerinin fikirleri ve yayınları doktrini meydana getirir. Doktrinin asıl önemli rolü, Uluslararası Hukukun oluşumuna ve gelişimine, bu hukukun mahkemeler tarafından uygulanmasına katkıda bulunmasıdır.

Uluslararası hukuk çerçevesinde, hem andlaşmalar hukuku, hem de teamül hukuku olarak ortaya çıkmış ve Doğu Akdeniz'e de uygulanabilecek sınırlandırma prensipleri mevcuttur. Bu prensiplerin temel özelliği, oldukça genel ve soyut nitelikte olmasıdır. Bu nedenle, bu prensiplerin herhangi bir sınırlandırma uyuşmazlığında nasıl uygulanması gerektiği, daha çok UAD'ye ve bu maksatla kurulmuş hakem

heyetlerine düşmüş ve günümüze kadar, deniz alanlarının sınırlandırılması ile alakalı onbir adet uluslararası yargı kararı verilmiştir.

Şüphesiz ki uluslararası yargı makamlarının önüne gelmiş ve karara bağlanmış sınırlandırma uyuşmazlıklarının ilgili olduğu coğrafi alanlar arasında fizikî benzerlikler mevcuttur. Bu coğrafi alanlar, kimi özellikleri ile Doğu Akdeniz'dekilerle benzerlik göstermektedir. Bu davalardaki kararlar, genel sınırlandırma ilkelerini açıklayan spesifik prensipler ve metotlar oluşturmasının yanı sıra, ilgili alanların Doğu Akdeniz'e benzerliklerinden dolayı, Türkiye'nin tezlerine ve Doğu Akdeniz'de Kıta Sahanelığı ve MEB sınırlandırmasına özgü yansımalar da içermektedir. Bu yansımalar, temel olarak hakkaniyetin somut meselelere nasıl uygulanması gerektiğine ve bu kavramların pratikte ne ifade ettiğine ilişkindir.

Deniz Yetki Alanları Sınırlarını belirlemek üzere uluslararası uygulamada; Hakkaniyet, Eşit Uzaklık, Oransallık, Coğrafyanın Üstünlüğü, Kapatmama (non-encroachment), Özel Koşullar, Beşeri Koşullar, gibi genel prensipler veya bu prensiplerin birbirleriyle kombinasyonu kullanılabilir. Sınırlandırmanın hakkaniyet prensipleri temelinde ve bütün ilgili unsurlar dikkate alınarak yapılması kuralı, uluslararası hukuka tartışmasız bir biçimde yerleşmiştir. Yargı kararlarında ön plana çıkan prensip, "coğrafyanın üstünlüğü" prensibidir. Kuzey Deniz Davası'nda bu prensip Uluslararası Adalet Divanı (UAD) tarafından, "coğrafyanın yeniden şekillendirilmesi söz konusu olamaz" biçimde ifade edilmiştir. İngiltere-Fransa Davası'nda coğrafyanın üstünlüğü prensibi "eşit uzaklık ya da başka herhangi bir sınırlandırma metodunun uygunluğunu coğrafi şartlar belirler" biçiminde özetlemiştir. Bu prensip, Tunus-Libya Davası kararında "kara denize hakimdir" şeklinde ifade edilmiştir. Ayrıca, Libya-Malta Davası kararında " tarafların kıyıları başlama çizgisini oluşturur" ifadesi kullanılmıştır. Hem Kıta Sahanelığı hem de MEB alanlarının tek bir davada sınırlandırıldığı kararlarda da, "coğrafyanın üstünlüğü" prensibi aynı şekilde ön plana çıkarılmıştır. Kanada-Fransa Saint Pierre & Miquelon Davası'nda Mahkeme, coğrafi unsurların sınırlandırmanın esasını oluşturduğunu ifade etmiştir. Özellikle Kıta Sahanelığı genişliğinin tespitinde mesafe unsurunun kabul edilmesiyle birlikte, sınırlandırma çizgisinin, diğer bir ülkenin deniz yetki alanlarını kısıtlaması veya kapatması hususu ortaya çıkmıştır. Bir ülkenin anakarası

ile bütünlük arz eden deniz alanının diğer bir ülkeye ait deniz yetki alanı ile kısıtlanmasının hakkaniyet prensibine aykırı olduğu UAD'nın Kanada-Fransa Mahkemesine ilişkin kararında vurgulanmıştır. Bu kapsamda, Kanada-Fransa Davasında Mahkeme, Kanada sahillerine yakın Fransız Adalarına günmeybatı yönünde uzanacak bir deniz alanı vermemiştir. Gerekçe olarak da bu durumun, Kanada kıyılarının deniz alanlarını keseceğini (cut-off) göstermiştir. Yargı kararlarına göre, bu ilgili unsurlardan başta geleni, bölgede mevcut “adalar ve diğer coğrafi formasyonlar”dır.

Uluslararası Hukuk, adalara Kıta Sahaneliğine sahip olma hakkını açıkça tanımaktadır, ancak iddiaların aksine bu durum, adaların sınırlandırma esnasında anakara ülkeleri ile aynı statüde oldukları manasına gelmemektedir. Sonuçta adalar; coğrafi konumları, ekonomik ve sosyal nitelikleri gibi faktörler çerçevesinde sınırlandırma çizgisini ya hiç etkilememekte ya da sınırlı bir biçimde etkilemektedirler. Kendi ülkesinin kıyılarına yakın adaların rolü ile ilgili örneği, Tunus-Libya Davası'nda Tunus'un Kerkannah Adaları oluşturmuştur. Mahkeme bu adalara yarı etki (half-effect) tanımış, bölgedeki diğer unsurların daha nemli olduğunu belirterek Jerba Adası'nı ise tümünden ihmal etmiştir. Gine-Gine Bissau Davası'nda Mahkeme, kıyı uzunlukları belirgin şekilde farklı olmayan, kıyı coğrafyası benzer olan iki taraf arasındaki sınırlandırmada, bu tür adaların sınırı önemli bir derecede etkilememesi gerektiğini belirtmiştir. Hakem Mahkemesi, Alcatraz Adaları'nın kuzey kesimlerine doğru bu adalara, 12 millik kara sularının ötesinde hiç Kıta Sahaneliği veya MEB vermemiştir.

Bir ülkenin, başka bir ülke kıyılarına yakın konumdaki adalarının sınırlandırmadaki rolü, İngiltere-Fransa Davası'nda gündeme gelmiştir. İngiltere'nin Kanal Adaları sınırlandırma sonucunda sadece 12 mil genişliğinde çerçeveslenmiş bir Kıta Sahaneliğine sahip olabilmişlerdir. Şayet bu adalara daha önceden 12 mil genişliğinde Münhasır Balıkçılık Bölgesi tanınmış olmasa idi, bu rakam daha da küçük olabilirdi. Bu tür adalar için Mahkeme, coğrafi konumlarının Kıta Sahaneliği elde etmeleri açısından ciddi bir negatif faktör oluşturduğunu belirtmiştir. Davada bu adaların ihmal edilmemelerinin sebebi, sosyal ve ekonomik açıdan önemli oluşları ve İngiltereden kısmen ayrı bir statüye sahip olmalarıdır.

Bir başka Devletin kıyılarına yakın olmayan, ancak iki anakara arasındaki eşit uzaklık çizgisi dikkate alındığında diğer ülkeye yakın konumda olan adaların durumu, son zamanlara kadar gündeme gelmemiştir. Ancak, bu adaların sınırlandırmadaki rolünün de, diğer konumdaki adalar için etkili olan faktörler çerçevesinde değerlendirileceği, Katar-Bahreyn Davası'nda ortaya çıkmıştır. Bahreyn'e ait Qit'at Jaradah Adası'nın, iki ülke arasındaki eşit uzaklık çizgisi civarında bulunan küçük ve sosyal hayata elverişsiz bir doğal yapıya sahip olduğu vurgulanmıştır. Mahkeme bu özelliklerinden dolayı adaya, bölgenin genel durumu dikkate alındığında bir etki tanımının hakkaniyete uygun olmayacağını belirtmiş ve bu adayı ihmal etmiştir.

B. HAKKANİYET İLKESİ VE EŞİT UZAKLIK

1969 Kuzey Denizi Davası'nda Almanya, adil ve hakkaniyetli bir paylaşım yapılmasını savunmuş, Hollanda ve Danimarka ise “eşit uzaklık” ilkesinin Kıta Sahanelığı sınırlandırmasında uygulanması zorunlu olan bir ilke olduğunu ve bu sınırlandırmada da eşit uzaklık çizgisinin¹⁹⁰ uygulanması gerektiğini iddia etmişlerdir. Ancak UAD, her iki iddiayı da reddetmiştir. Divan'a göre, “hakkaniyete uygun bir şekilde sınırlandırma, sınırları belli olmayan bir alanın adil ve hakkaniyetle paylaşılarak dağıtılması değildir”; yine eşit uzaklık ta, “hakkaniyet ilkelerinin uygulanmasıyla makul bir sonuca ulaşılmasını sağladığı” takdirde esas alınabilecek metotlardan sadece biridir. Sınırlandırma, tüm ilgili durumlar göz önüne alınarak ve hakkaniyet ilkesi uyarınca gerçekleştirilmelidir.

1958 Cenevre Kıta Sahanelığı Sözleşmesi'nin kıyıları karşı karşıya ve yan yana olan Devletler arasında Kıta Sahanelığı sınırlandırması ile ilgili 6. maddesi¹⁹¹,

¹⁹⁰ 1958 Cenevre Kara suları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 12. maddesi, eşit uzaklık çizgisini “Her noktası iki Devletten her birinin kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan orta hat” olarak tanımlar.

¹⁹¹ 1958 Cenevre KSS Madde 6 : Aynı Kıta Sahanelığının, kıyıları karşı karşıya olan iki ya da daha fazla Devletin ülkesine bitişik olduğu yerlerde, bu Devletlere ait Kıta Sahanelığının sınırı bu Devletler arasında anlaşma ile tespit edilecektir. Anlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınır hattını haklı kılmıyorsa, sınır, her noktası her bir Devletin kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarına eşit uzaklıkta olan orta hattır.

Aynı Kıta Sahanelığının kıyıları yan yana olan iki Devletin ülkesine bitişik olduğu yerlerde, Kıta Sahanelığının sınırı bu Devletler arasında anlaşma ile tespit edilecektir. Anlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınır hattını haklı kılmıyorsa, sınır, her bir Devletin kara sularının genişliğinin

Almanya'nın bu Sözleşmeye taraf olmaması nedeniyle bu davada uygulanamamış, bu yüzden teamül hukuku esas alınmıştır. Temel norm olarak kabul edilen ve her Kıta Sahanelığı sınırlandırmasına uygulanması gereken teamül hukuku kuralı, "deniz sınırlarının tek taraflı olarak saptanamayacağı ve gerek andlaşma ile gerekse üçüncü merci tarafından yapılacak sınırlandırmanın ise hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşmak üzere gerçekleştirilmesi" şeklinde ortaya konmuştur.

UAD, 1969 Kuzey Denizi Davası'nda eşit uzaklık metodunun, uygulanması zorunlu bir hukuk kuralı olmadığını belirtmiştir. Zira 1958 Sözleşmesinin ilgili maddesi, henüz her Devleti bağlayan bir teamül kuralı haline gelmemiştir. Eşit uzaklık metodunun uygulanması zorunlu bir kural olmadığı anlayışı, takip eden yargı kararlarında da sıkça vurgulanmıştır.

1977 tarihli İngiltere - Fransa Davası'nda¹⁹² Hakem Heyeti, her iki Devletin de taraf olduğu 1958 KSS'nin 6. maddesi ile teamül hukuku arasında bir fark olmadığını ve her iki hukukun da eşit uzaklık prensibinin uygulanmasını zorunlu kılmadığını vurgulamıştır. Heyet, 6. maddedeki "eşit uzaklık" ilkesinin mutlak bir kural olarak değil, "eşit uzaklık / özel durumlar" prensibi olarak algılanması gerektiğini belirtmiş ve soyut olarak hakkaniyet ilkesinin ne olduğundan çok, somut olayda nasıl uygulanabileceği üzerinde durmuştur. Her ne kadar bu "özel durumlar"ın neler olduğu maddede belirtilmemişse de, özel koşulların varlığı durumunda bunların dikkate alınarak uygun bir sınırlandırma metodunun uygulanması gerektiği vurgulanmıştır. Heyete göre "hakkaniyete uygun bir sınırlandırma gerçekleştirmek amacıyla eşit uzaklık metodunun veya herhangi bir başka metodun uygunluğu, her

ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından itibaren eşit uzaklık ilkesinin uygulanması suretiyle tespit edilecektir.

¹⁹² Her iki tarafın da 1958 Cenevre KSS'ne taraf olduğu bu davada Fransa, Manş Denizi sektöründe çekinceleri sebebiyle ve Atlantik sektöründe kıyıların ne karşı karşıya ne de yan yana olduğu iddiasıyla Sözleşmenin 6. maddesinin uygulanamayacağını ileri sürmüş ve sınırlandırmanın olanaklar ölçüsünde doğal uzantısının verilmesi kuralınca yapılması gerektiğini iddia etmiştir. İngiltere ise, 6. maddenin taraflar arasında uygulanacağını ve sınırlandırma ilkesinin eşit uzaklık olduğunu, özel durumların ise bu kuralın sadece istisnası olduğunu savunmuştur. Hakem Heyeti, Fransa'nın çekinceleri nedeniyle Manş Denizi'nde Kanal Adalarının bulunduğu sektörde örf ve adet kurallarının, Atlantik bölgesinde ise 6. maddenin uygulanacağına hükmetmiştir. Ancak 6. maddedeki özel durumların istisna değil, "eşit uzaklık / özel durumlar" şeklinde birleşik bir kural olduğunu belirtmiştir.

bir muayyen olayın coğrafi ve diğer ilgili durumlarının bir fonksiyonu veya yansımasıdır.”¹⁹³

“Hakkaniyet İlkesi”nin anlamını en ayrıntılı şekilde inceleyen kararın, ABD ile Kanada arasındaki Maine Körfezi Davası’nda¹⁹⁴ verildiği söylenebilir. UAD bu davada kullanılacak temel normu, “bölgenin coğrafi biçimi ve diğer ilgili koşullar çerçevesinde hakkaniyete uygun bir sonucu gerçekleştirecek şekilde, hakkaniyete uygun kriterler uygulanarak ve pratik metotlar kullanılarak yapılması” şeklinde açıklamıştır. Kriterlerin hakkaniyete uygunluğu, her olayın ilgili durumlarına göre saptanacak, pratikte uygulanacak metot ise, bu kriterleri gerçekleştirebilme kabiliyetine göre belirlenecektir.

Genel uluslararası hukuk, her sınırlandırmaya uygulanabilecek, belirli ve doğrudan sınırı çizecek hazır bir formül içermeyip, kural olarak yalnızca bu temel normdan hareket etmektedir. Dolayısıyla, hakkaniyet ilkesi, sınırlı sayıda kesin uygulanabilir kurallardan oluşan bir listeden ibaret değildir; sınırlandırma işlemine uygulanacak usulü veya süreci ifade eden ve genel çatıyı belirten prensiptir. Bu süreç, sınırlandırılacak alanın niteliğiyle ilgili olarak kabul edilen durumların, olaya özgü şartlara yansıtılarak, o sınırlandırmada kullanılması uygun olan kriterlerin belirlenmesi ve bu kriterleri gerçekleştirmeye en uygun metodun tespit edilerek uygulanmasını içerir.

Sınırlandırmada hakkaniyet ilkesinin uygulanmasını kabul eden Libya - Malta Davası’nda¹⁹⁵ UAD, hakkaniyet ilkesi içerisinde;

¹⁹³ Özbek, D.: *Ege Kıta Sahalığı ve İlişekli Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, TÜDAV Yayını, İstanbul 2002, sh. 46.

¹⁹⁴ Bu davada taraflar hem Kıta Sahalığının hem de MEB’in tek bir çizgi ile sınırlandırılmasını talep etmişlerdir. Kanada eşit uzaklık kullanılarak sınırlandırılma yapılmasını zorunlu olduğunu savunmuş, ABD ise Maine Körfezi’nin esas kıyısını teşkil ettiğini iddia ettiği kendi kıyısına ağırlık verecek şekilde, kara sınırının hizasından kıyıya bir dik çizgi çekilerek sınırlandırma yapılmasını öne sürmüştür.

¹⁹⁵ İlk defa tamamı karşı karşıya olan kıyıları arasında bir Kıta Sahalığı sınırlandırılmasının yapıldığı bu davada Malta, Kıta Sahalığı haklarının artık mesafe ölçütüne göre kazanıldığına dayanarak eşit uzaklığın zorunlu hale geldiğini öne sürmüş, Libya ise jeolojik ve jeomorfolojik anlamda doğal uzantı ilkesine uygun olarak bir sınırın çizilmesini savunmuştur. Divan her iki tarafın da iddialarını reddetmiş, fakat zorunlu olmamakla birlikte eşit uzaklık çizgisi ile başlayıp, tarafların kıyı uzunlukları arasındaki farkı ve Malta’nın Akdeniz’in coğrafi olarak bütünü içinde küçük bir

1. Coğrafyanın yeniden biçimlendirilmesinin söz konusu olmaması,
2. Taraflardan birinin doğal uzantısına diğerrince tecavüz edilmemesi,
3. Tüm ilgili durumlara gerekli özenin gösterilmesi,
4. Hakkaniyetin mutlaka eşitlik anlamına gelmediğı ve
5. Adil paylaşırmanın söz konusu olmaması,

hususlarını gözönünde bulundurmuştur¹⁹⁶.

Grönland ve Jan Mayen Arasındaki Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Davası'nda UAD, Jan Mayen Adası (Norveç) ile Grönland (Danimarka) arasındaki Kıta Sahaneliğini ve balıkçılık bölgesini iki ayrı çizgi ile sınırlandırmıştır. "Eşit uzaklık" çizgisini başlangıç noktası olarak uygun bulan Divan, 1958 Cenevre KSS'nin 6. maddesindeki "eşit uzaklık / özel durumlar" kuralına atıf yapmıştır. Divan kararında, "karşı karşıya kıyılar arasındaki sınırlandırmada, 6. maddenin etkisi ile hakkaniyet ilkesine dayanarak sınırlandırma yapılmasını gerektiren teamül hukukunun etkisi arasında, özlerine ilişkin bir fark bulmak güçtür" demiştir.

Eritre - Yemen kararında "eşit uzaklık / özel koşullar" kuralı birleşik olarak uygulanmıştır. Bu tarafların talepleri doğrultusunda ortaya çıkan bir sonuç olmakla beraber, kıyıları karşılıklı Devletler arasındaki deniz sınırlandırmasında birleşik "eşit mesafe / özel koşullar" kuralının uygulanması; BMDHS, Devletlerin uygulamaları ve içtihat hukuku kurallarına göre uygun görülmüştür. Bu husus, Eritre - Yemen kararındaki en önemli noktalardan birisini oluşturmaktadır¹⁹⁷.

Özel durumların kapsamına gelince, Katar - Bahreyn Davası'nda ağırlıklı olarak adalar ve cezir yükseltilerinin ele alındığı görülmektedir. Ancak coğrafi özel durumlara dayanılarak yapılan ayarlamaların çokluğu nedeniyle, nihai sınır ilk aşamadaki eşit uzaklık çizgisinden oldukça farklılaşmıştır. Bizzat bu sonuç bile, eşit

oluşum olduğunu göz önüne alarak, bu çizginin tamamını kuzeye Malta'ya doğru kaydırarak ayarlamıştır.

¹⁹⁶ <http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=a8&case=68&code=lm&p3=5>, 25.03.2007.

¹⁹⁷ Başeren, S. H.: age. sh. 102.

uzaklık metodundan vazgeçmek yerine düzeltmelerle uygulanmasının, bazı coğrafi durumlarda hakkaniyete uygun sonuca ulaşmak için yaratacağı zorluklara işaret etmektedir.

Divan'ın, Katar-Bahreyn Davası'nda eşit uzaklığa verdiği önemin ve özel durumları önceki içtihadına nazaran daha kısıtlı olarak ele almasının sebebi; tarafların zor bir coğrafyaya sahip olmasıdır. Dolayısıyla, yapılacak sınırlandırmada doğrudan "eşit uzaklık" metodunun kullanılması taraflar arasında hakkaniyeti sağlamayacaktı. Diğer taraftan, tarafların deniz dibini tarama, kuyu açma ve diğer ekonomik amaçlı faaliyetleri ile bölgenin fiziksel oluşumlarının da sınırlandırmada rolü büyük olmuştur.

UAD'nin deniz alanlarının sınırlandırılması hakkında verdiği son karara, 10 Ekim 2002 tarihli Kamerun ve Nijerya arasındaki Kara ve Deniz Sınırı Davası'nda (Kamerun-Nijerya Davası) rastlanmaktadır. Kamerun'un tek taraflı başvurusu üzerine görülen davada, her iki taraf da tek bir sınır çizilmesini talep etmiştir. Kara sularının sınırlandırılmasının söz konusu olduğu bölgedeki sınırın, 1913 tarihli Anglo-Alman Andlaşması, taraflar arasındaki 1971 Yaounde II Deklarasyonu ve 1975 tarihli Maroua Deklarasyonu ile belirlendiğine karar verilmiş; kara sularının ötesindeki deniz alanlarının sınırlandırılması için ise, her iki Devletin de taraf olduğu BMDHS'nin 74¹⁹⁸ ve 83¹⁹⁹. maddelerinin uygulanacağı belirtilmiştir.

Bu davada Divan, hakkaniyet ilkesinin uygulanma sürecini dikkate almaksızın, sınırlandırmaya doğrudan eşit uzaklık çizgisi ile başlayıp, daha sonra bu sınırın ayarlanmasını, yani tadilini gerektiren durumlar olup olmadığını incelemiştir. Esasen Kamerun - Nijerya Davası'nda da Divanın, yakın tarihli içtihadında olduğu gibi, deniz alanlarının sınırlandırılmasında hakkaniyetin kavramsal olarak rolünü incelemektense, somut olaydaki uygulamasına eğilmeyi tercih ettiği görülmektedir.

Kamerun-Nijerya Davası'nda sınırlandırmanın yapıldığı bölgede eşit uzaklığın çizilmesine etki edecek taraflara ait adalar bulunmadığı için, pratik uygulamada coğrafi özel durumların pek rolü olmamıştır. Bununla birlikte, başlangıçta çizilen eşit

¹⁹⁸ Bkz. yukarıda dn. 121.

¹⁹⁹ Bkz. yukarıda dn. 122.

uzaklığın ayarlanmasını gerektirebilecek durumlar olarak, tarafların bölgede verdiği “petrol arama ve çıkarma izinleri” incelenmiştir.

Sonuç olarak, bugün her sınırlandırmada uygulanması gereken temel normun, sonucun hakkaniyete uygun olmasıdır. Bu kapsamda “eşit uzaklığın”, yapılacak sınırlandırmada hakkaniyeti sağlayacak şekilde ve özel durumlar ışığında ayarlanması usulüne doğru bir değişiklik geçirdiği söylenebilir. Özellikle, UAD ve Hakem Heyeti kararlarında “eşit uzaklık”ın uygulanacak yegane metot olmadığı fikri benimsenmiş, bu çerçevede “eşit uzaklığın” bir hakkaniyet ilkesi kapsamındaki alt ilkelere sadece biri olduğu kabul edilmiştir.

Dolayısıyla, “eşit uzaklık / özel durumlar” birleşik kuralının hakkaniyetli sonuca ulaşmak için yetersiz kaldığı bir durumda, “eşit uzaklığın” kullanımından tamamen vazgeçilmesi de mümkündür. Nitekim, 1969 Kuzey Denizi Davası’nda UAD, Kıta Sahanelığı sınırlandırmasında zorunlu olarak uygulanması gereken hukuk kurallarının “hakkaniyet ilkesi”nde saklı olduğunu belirtmiştir.²⁰⁰.

Sınırlandırmanın, bütün ilgili koşulları dikkate alarak hakkaniyet ilkesi temelinde yapılması gereği ve 1958 KSS’nin 6. maddesindeki sınırlandırma kuralının sonuçta hakkaniyete uygun çözümü amaçladığı, yargı kararlarında tartışmasız bir biçimde kabul edilmiş ve vurgulanmıştır.

BMDHS’nin 74²⁰¹ ve 83²⁰². maddeleri, uluslararası yargı ve hakemlik kararlarındaki anlayışı aynen yansıtmaktadır. Bu maddeler, hem Kıta Sahanelığı hem de MEB sınırlandırması için “kıyıları karşı-karşıya ya da yan-yanan olan Devletler arasında kıta sahanlığı sınırlandırması Uluslararası Adalet Divanı Statüsü’nün 38. maddesinde belirtildiği şekli ile uluslararası hukuk kurallarına dayanan bir anlaşma ile ve hakça çözüm bulmak maksadı ile yapılır” prensibini kabul etmektedirler.

²⁰⁰ Özbek, D.: agm., sh. 54-55

²⁰¹ Bkz. yukarıda dn. 121.

²⁰² Bkz. yukarıda dn. 122.

C. COĞRAFYANIN ÜSTÜNLÜĞÜ

Sınırlandırmanın hakkaniyet prensipleri temelinde ve bütün ilgili unsurlar dikkate alınarak yapılması kuralı, uluslararası hukuka tartışmasız bir biçimde yerleşmiştir. Halen devam eden tartışma konusu ise, hakkaniyet ilkesinin neleri kapsadığıdır. Hakkaniyet ilkesinin ne anlama geldiği, deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası yargı kararlarında tespit edilmiştir.

Yargı kararlarında ön plana çıkan prensip, “coğrafyanın üstünlüğü” prensibidir. Kuzey Denizi Davası’nda bu prensip UAD tarafından, “*coğrafyanın yeniden şekillendirilmesi söz konusu olamaz*” biçiminde ifade edilmiştir. İngiltere - Fransa Davası’nda coğrafyanın üstünlüğü prensibi, “*eşit uzaklık ya da başka herhangi bir sınırlandırma metodunun uygunluğunu coğrafi şartlar belirler*” biçiminde özetlenmiştir. Bu prensip, Tunus-Libya Davası kararında “*kara denize hâkimdir*” şeklinde ifade edilmiştir. Ayrıca, Libya - Malta Davası kararında “*tarafaların kıyıları başlama çizgisini oluşturur*” ifadesi kullanılmıştır.

Kıta Sahaneliği ve MEB alanlarının birlikte tek bir davada sınırlandırıldığı kararlarda da, “coğrafyanın üstünlüğü” prensibi aynı şekilde ön plana çıkarılmıştır. Kanada - Fransa Saint Pierre & Miquelon Davası’nda, coğrafi unsurların sınırlandırmanın esasını oluşturduğu ifade edilmiştir. Norveç - Danimarka Jan Mayen Davası’ndaki kararda, benzer bir biçimde, sınırlandırma ilgili bölgenin coğrafi çerçevesine dayandırılmıştır. Katar - Bahreyn Davası’nda UAD, “*kara denize hâkimdir*” prensibini tekrarlamış ve bu prensibin Devletin kara ülkesi üzerindeki egemenliğinin bir sonucu olduğunu vurgulamıştır.

Coğrafyanın üstünlüğü prensibinde “coğrafya” ile kastedilen, iki ülke arasında sınırlandırmaya konu olan alandaki anakara coğrafyasıdır. Bu bağlamda en önemli unsur, anakara kıyılarının uzunluğudur ve kural olarak kıyı uzunluğu, elde edilecek deniz alanını belirleyen en önemli coğrafi faktördür.

Bir başka önemli coğraf unsur, kıyı çizgisi üzerindeki kıvrımlar, girintiler ve çıkıntılardır. Kuzey Denizi Davası kararında açıkça belirtildiği gibi, dikkate alınacak coğrafi şekiller, bölgenin coğrafi yapısı göz önüne alındığında önemsiz sayılmayacak

unsurlar olmalıdır. Katar-Bahreyn Davası'nda UAD, iki ülkenin kuzey kıyılarının uzunluk ve şekil açısından benzer olduğunu belirtmiştir.

İşte bütün bu faktörler, bir sınırlandırma işleminde başlangıçta çizilen ve daha sonra ayarlanacak olan temel sınırlandırma çizgisini belirleyen unsurlardır. Neredeyse bütün sınırlandırma davalarında yargı makamları, sınırlandırma işlemine başlarken önce iki anakara ülkesi arasında, anakara ülkelerinin coğrafi özelliklerini yansıtan bir sınırlandırma çizgisi belirlemişler veya en azından böyle bir çizgiyi referans noktası kabul etmişlerdir. Bu sınır çoğu kez, iki anakara ülkesinin coğrafi ilişkisini en iyi yansıttığı için, iki ülke arasındaki eşit uzaklık çizgisi olmuştur.

İngiltere-Fransa Davası'nda Mahkeme, önce İngiltere ile Fransa arasında bir sınırlandırma çizgisi belirlemiş ve bu çizginin Fransa tarafında kalan İngiliz Kanal Adaları'na sadece sınırlı bir Kıta Sahanelığı vermiştir. Zira bu adaların varlığı, iki ülke arasındaki coğrafi dengeyi bozan bir özellik göstermekteydi. UAD tarafından Libya - Malta Davası'nda Kıta Sahanelığının belirlenmesinde mesafe prensibine yapılan vurgu, sınırlandırmaya kıyı coğrafyasını en iyi yansıtan eşit uzaklık çizgisi ile başlanmasına yol açmıştır. Aynı şekilde Jan Mayen Davası'nda, sınırlandırmaya eşit uzaklık çizgisi ile başlanmış ve bunun da coğrafyanın üstünlüğünden kaynaklandığı belirtilmiştir. Maine Körfezi Davası'nda da açıkça, sınırlandırmaya anakaralar arasındaki eşit uzaklık çizgisi ile başlanması gerektiği, zira bunun söz konusu bölgenin coğrafi özelliklerini en iyi yansıttığı vurgulanmıştır. 1999 Eritre - Yemen Davası'nda sınırlandırmaya eşit uzaklık çizgisi ile başlanmamıştır, çünkü üzerinde her iki tarafın da anlaştığı bir tarihi çizgi sınırlandırmanın başlangıcına esas alınmıştır.

Bu değerlendirmelerin ışığında, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki Kıta Sahanelığı ve MEB sınırlandırması kapsamında coğrafi açıdan karşılıklı konumda bulunan Anadolu ve Mısır anakaraları arasında deniz yetki alanı sınırları saptanırken, "eşit uzaklık" çizgisinin başlangıç çizgisi olarak alınabileceği ve ilgili diğer koşullar göz önüne alınarak bu çizginin ayarlanması gerektiği söylenebilir.

D. DİĞER FAKTÖRLERİN DİKKATE ALINMASINA İLİŞKİN PRENSİPLER

Sınırlandırmada hakkaniyetin, sadece coğrafi faktörlerin esas alınmasıyla sağlanamayacağı ve diğer ilgili bütün unsurların göz önünde bulundurulması gerektiği uluslararası yargı kararlarında ayrıca vurgulanmıştır. 1969 yılında UAD, sınırlandırmada dikkate alınacak unsurları sayıca kısıtlamamıştır. Ancak takip eden bütün yargı kararlarında, göz önünde bulundurulması gereken unsurların sadece Kıta Sahanelığı ve MEB kavramları ile ilgili olması gerektiği kabul edilmiştir.

1. Adalar ve Diğer Coğrafi Formasyonlar

Yargı kararlarına göre, ilgili unsurlardan başta geleni, bölgede mevcut “adalar ve diğer coğrafi formasyonlar”dır. Uluslararası hukuk, adalara Kıta Sahanelığına sahip olma hakkını açıkça tanımaktadır, ancak bu tanıma, adaların sınırlandırma esnasında anakara ülkeleri ile aynı statüde oldukları manasına gelmemektedir. Sonuçta adalar; ancak coğrafi konumları, ekonomik ve sosyal nitelikleri gibi faktörler çerçevesinde sınırlandırma çizgisini etkilemektedir²⁰³.

Kendi ülkesinin kıyılarına daha yakın adaların, kıyı uzunlukları belirgin bir biçimde farklı olmayan, kıyı şekilleri benzer olan iki taraf arasındaki sınırlandırmada sınırı önemli bir oranda etkilemelerine izin verilmemektedir. Özellikle de, söz konusu adalar kurak ve sosyal hayata elverişsiz ise, tümünden göz ardı edilmektedir. Kendi ülkesinin kıyılarının hemen yakınında yerleşmiş bu tür kıyı adalarına bazen sadece, deniz alanlarının ölçümüne esas teşkil eden kıyı çizgisinin belirlenmesinde sınırlı bir etki tanınmaktadır. Bunun örneğini, Tunus - Libya Davası’nda Tunus’un *Kerkennah Adaları* oluşturmuştur. Mahkeme bu adalara “yarım etki” tanımış, bölgedeki diğer unsurların daha önemli olduğunu belirterek *Jerba Adası*’nı ise hiç dikkate almamıştır²⁰⁴.

Gine - Gine Bissau Davası’nda, kıyı uzunlukları belirgin şekilde farklı olmayan, kıyı coğrafyası benzer olan iki taraf arasındaki sınırlandırmada, bu tür adaların sınırı

²⁰³ Acer, Y.: “Deniz Hukuku: Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Hukuku”, <http://www.usagundem.com/makale.php?id=143>, 20.04.2007.

²⁰⁴ <http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/itl/itl-isummary-19810414.htm>, 8.01.2006.

önemli bir derecede etkilememesi gerektiğini belirtilmiştir. Hakem Heyeti, *Alcatraz Adaları*'nın kuzey kesimlerine doğru bu adalara, oniki deniz millik kara sularının ötesinde Kıta Sahanlığı veya MEB vermemiştir.

Mahkeme Eritre-Yemen Davası'nda, *Dahlak Adaları*'na önemli bir etki tanırken, daha güneydeki kıyı adalarını esas almaktan kaçınmıştır. Özellikle kurak ve sosyal hayata elverişsiz olmaları nedeniyle, Yemen'in *Jabal al-Tayr* ve *Zubayr Adaları*'na hiç etki verilmemiştir.

Kendi ülkesinin kıyılarının yakınında bulunan bu tür kıyı adaları bazen sadece, deniz alanlarının ölçümüne temel teşkil eden esas hatların oluşturulmasında bir etkiye sahip olmaktadır. Ancak, çoğu kez esas hatları, işgal ettikleri yerden daha az etkilemelerine izin verilmekte, yani sınırlı bir fonksiyon tanınmaktadır. İngiltere-Fransa Davası'nda, İngiltere'nin kıyı adası *Scilly Isles* ile Fransa'nın kıyı adası *Ushant*, esas hatların oluşturulmasında baz alındıkları takdirde hakkaniyete aykırı sonuç doğuracaklarından, kıyı çizgisini kısmen etkilemelerine izin verilmiştir.

Bir ülkenin, başka bir ülke kıyılarına yakın konumdaki adalarının sınırlandırmadaki rolü, İngiltere-Fransa Davası'nda gündeme gelmiştir. İngiltere'nin *Kanal Adaları* sınırlandırma sonucunda sadece oniki deniz mili genişliğinde çerçevelenmiş bir Kıta Sahanlığına sahip olabilmiştir. Şayet bu adalara daha önceden oniki deniz mili genişliğinde münhasır balıkçılık bölgesi tanınmış olmasa idi, bu rakam daha da azalabilirdi. Bu tür adalar için Mahkeme, coğrafi konumlarının Kıta Sahanlığı elde etmeleri açısından ciddi bir negatif faktör oluşturduğunu belirtmiştir. Davada bu adaların göz önünde bulundurulmama sebebi, sosyal ve ekonomik açıdan önemli ve İngiltere'den kısmen ayrı bir statüye sahip olmalarıdır.

Bir başka Devletin kıyılarına yakın olmayan, ancak iki anakara arasındaki eşit uzaklık çizgisi dikkate alındığında diğer ülkeye daha yakın konumda olan adaların durumu, son zamanlara kadar gündeme gelmemiştir. Ancak bu adaların sınırlandırmadaki rolünün de, diğer konumdaki adalar için etkili olan faktörler çerçevesinde değerlendirileceği, Katar - Bahreyn Davası'nda ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda, Bahreyn'e ait *Qit'at Jaradah Adası*'nın, iki ülke arasındaki eşit uzaklık çizgisi civarında bulunan küçük ve sosyal hayata elverişsiz bir doğal yapıya sahip

olduğu vurgulanmıştır. Mahkeme bu özelliklerinden dolayı adaya, bölgenin genel durumu dikkate alındığında bir etki tanınmanın hakkaniyete uygun olmayacağını belirtmiş ve bu adayı ihmal etmiştir²⁰⁵.

Yapılan değerlendirmeler neticesinde, Türkiye kıyılarına yakın mesafede bulunan Yunanistan'a ait *Meis* ile *Kıbrıs*'ın kara suları dışında herhangi bir Kıta Sahanlığı ve MEB'e sahip olamayacağı ve deniz alanlarının sınırlandırılmasında yok sayılması gerektiği sonucuna ulaşılır. Coğrafi olarak yanlış tarafta bulunan adalar statüsünde olan *Rodos Adası*'na ise, Türkiye'nin doğal uzantısı üzerinde yer alması, Anadolu sahillerine oranla oldukça az kıyı uzunluğuna sahip olması ve Aksaz Deniz Üssü'nden dolayı Türkiye'nin güvenliğini tehdit etmesi nedeniyle, sadece batıya doğru *kısmi etki* tanınması hakkaniyete uygun bir çözüm olacaktır.

2. Deniz Tabanının Jeolojik ve Jeomorfolojik Özellikleri

Adalar dışında dikkate alınması gereken bir diğer faktör, “deniz tabanının jeolojik ve jeomorfolojik özellikleri”dir. Bunlar deniz tabanının doğal uzantısının yapısını tanımlar. Her ne kadar Kuzey Denizi Davası'nda UAD, “doğal uzantı” kavramına sınırlandırmada büyük bir önem vermişse de, sonraki yargı kararlarında doğal uzantı faktörünün etkisinin mutlak değil, nispi olduğu kabul edilmiştir. Özellikle Kıta Sahanlığı ve MEB alanlarının birlikte sınırlandırıldığı durumlarda, sadece Kıta Sahanlığı açısından önem taşıyan ama MEB kavramı ile bir ilgisi olmayan jeolojik öğeler sınırlandırma esnasında neredeyse tamamen etkisini yitirmektedir.

Sonuç olarak, jeolojik ve jeomorfolojik unsurlar sınırlandırma çerçevesinde ikincil faktörler kapsamında değerlendirilmekte ve mutlak değil ancak nispi bir etkiye sahip olmaktadır²⁰⁶.

3. Doğal Kaynaklar

Sınırlanılacak bölgelerdeki “doğal kaynaklar” dikkate alınması gereken bir diğer ilgili faktördür. Varlığı bilinen doğal kaynakların sınırlandırmada dikkate

²⁰⁵ Acer, Y.: agm., sh. 70-71.

²⁰⁶ Acer, Y.: agm., sh. 72.

alınacağı, yargı kararlarında kesin bir biçimde ifade edilmiştir. Bu kaynaklar canlı türler olabileceği gibi, madenler ve diğer mineraller de olabilmektedir. MEB sınırlandırması söz konusu olduğu zaman, enerji kaynağı akıntı ve rüzgar gibi doğal unsurlar da ilgili faktörler arasında yer almaktadır.

Uluslararası yargı kararlarından ortaya çıkan sonuç, bölgedeki mevcut doğal kaynakları orantısız biçimde paylaştıran bir sınırın, hakkaniyete uygun bir sınır olarak kabul edilemeyeceğidir. Kıta Sahanelığı ve MEB kavramlarının asıl varlık sebebinin, bu doğal kaynaklar üzerinde kıyı Devletine münhasır haklar sağlamak olduğu hatırlanırsa, bu sonuç şaşırtıcı değildir. Eritre-Yemen Davası'nda, ülkelerin balıkçılığa bağımlılıkları Hakem Heyetinin kararında önemli bir rol oynamıştır. Bu etkinin bir diğer nedeni de, balıkçılık üzerindeki tarihi hakların korunması çabasıdır. Jan Mayen Davası'nda Mahkeme, bölgedeki balıkçılık alanlarının dengeli dağılımına büyük önem vermiş ve sınırlandırma çizgisinde bu maksatla ayarlamalar yapmıştır. UAD Katar - Bahreyn Davası'nda, denizden inci çıkarma faaliyetinin artık sona ermiş olması nedeniyle bu unsuru dikkate almamıştır. Ancak, bu faaliyet sona ermemiş olsaydı, dikkate alınması gereken bir unsur olacağını da belirtmiştir.

Ülkelerin birbirlerine göre nispi ekonomik gelişmişlik seviyeleri ise, sınırlandırmada dikkate alınan bir unsur değildir. Yargı kararlarında, bu gibi unsurların zamanla değişken ve oldukça göreceli kavramlar oldukları vurgulanmıştır. Ancak, adaların dikkate alındığı durumlarda, bu adaların ekonomik ve sosyal durumları ile denize bağımlılıkları, adaların sınırlandırmadaki etkilerinin belirlenmesinde önemli bir yer tutmaktadır²⁰⁷.

4. Bölgesel Sınırlar

Bölgedeki mevcut veya muhtemel sınırlar da, iki Devlet arasındaki sınırlandırmayı etkileyen faktörler arasında yer almaktadır. Tunus-Libya Davası'nda UAD, taraflarla üçüncü Devletler arasındaki sınırlandırma durumlarını da göz önünde bulundurmuştur. Yine bu davada ve Eritre-Yemen Davası'nda, tarafların balıkçılık veya petrol arama alanları gibi daha önceden belirledikleri sınırlar da dikkate alınmıştır. Kamerun-Nijerya Davası'nda ise Divan, davaya taraf olmayan

²⁰⁷ Acer, Y.: agm., sh. 73.

Ekvator Gine'nin haklarını etkileyebilecek herhangi bir karar alamayacağını belirtmiş ve sadece taraflar arasındaki deniz sınırının takip etmesi gereken genel istikameti tarif etmiştir.

5. Savunma ve Güvenlik

“Savunma ve güvenlik” unsurlarının Kıta Sahaneliği ve MEB kavramları ile ilgilerinin azlığı nedeni ile, sınırlandırmada sınır çizgisini değiştiren bir etkiye sahip olamayacakları yargı kararlarında belirtilmiştir. Kuzey Denizi Davası'nda UAD, bu faktörlerin sınırlandırma çizgisini etkileyen değil, ancak destekleyen ya da güçlendiren unsurlar olacağını belirtmiştir. Divan Libya-Malta Davası'nda da, bu unsurların sınırlandırma ile tamamen ilgisiz olmadığını belirtmesine rağmen, bunların sınırı etkileyen unsurlar olabileceğinden bahsetmemiştir. Gine - Gine Bissau Davası'nda Mahkeme, savunma ve güvenlik unsurlarını, diğer faktörler çerçevesinde varılan sonuçları destekleyici unsurlar olarak değerlendirmiştir. İngiltere - Fransa Davası'nda da, bu unsurların sınırlandırmaya negatif veya pozitif bir etkisi olmayacağı ifade edilmiştir²⁰⁸.

E. ORANSALLIK PRENSİBİ

Şu ana kadar üzerinde durulan prensipler, sınırlandırmanın belirli bir hukuksal çerçeve içerisinde yapıldığını ve bu çerçeveye göre coğrafi unsurların sınırlandırma çizgisini temel olarak belirlediğini, bazı ilgili faktörlerin ise hakkaniyet sağlanması açısından bu sınır üzerinde kısmi etkiler sağladıklarını ortaya koymuştur. Ancak, bu hukuksal çerçeve içerisinde bazı faktörlerin birbirine oranla sınırlandırmadaki etkilerinin ne olacağı ve hakkaniyeti bozmadan ne dereceye kadar etkili olacakları net bir biçimde belirlenmiş değildir.

Yargı kararlarında, bu konuları düzenleyen bazı prensipler ortaya konmuştur. Bu prensiplerden birincisi “oransallık” prensibidir. Bu prensibe göre, iki Devletin kıyı uzunlukları arasındaki oran ile bu ülkelere verilen Kıta Sahaneliği ve MEB alanları arasındaki oranın birbirine yakın olması gerekir. Dolayısıyla oransallık, yukarıdaki çerçeve ile sonuçlanan sınırlandırmanın hakkaniyete uygulunu test eden bir nihai

²⁰⁸ Acer, Y.: agm, sh. 73-74.

kontrol prensibi işlevi görmektedir. Sonuç itibarıyla bu faktör, kıyı uzunlukları arasındaki oranın sınırlandırmaya yansımaları önemli ölçüde değiştirecek bir etkiye sahip olmaktadır. Sınırlandırmada anakara coğrafyasının üstünlüğü göz önüne alındığında, bunun son derece mantıklı bir sonuç olduğu ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıyılarının uzunluğu 570 mil, Mısır'ın Doğu Akdeniz'deki kıyı uzunluğunun 522 mil olduğu ve iki Devlet arasındaki kıyı uzunlukları oranının yaklaşık 1/1 olduğu görülür. Dolayısıyla, Türkiye - Mısır Kıta Sahaneliği sınırı tespit edilirken, Anadolu sahilleri ile Afrika kıtası arasında yer alan ve ortalama olarak 33° 40' K enleminden geçen eşit mesafe çizgisinin sınır olarak kabul edilmesinin, hakkaniyete uygun sonuç doğuracağı söylenebilir.

Türkiye ile Suriye arasındaki deniz yan sınırının kıyı esas çizgisinden itibaren tespitinde, kıyıların genel olarak kuzey-güney istikametinde uzandığı gerçeğinden hareketle sınırın kuzey-güney doğrultusuna dik bir şekilde oluşturulması gerektiği düşünülebilir. Üstelik, kıyı uzunlukları değerlendirildiğinde, Türkiye'nin Mersin açıklarına kadarki kıyı şeridinin ilgili bölgeye projeksiyonu olan, yani sınırlandırmada dikkate alınması gereken kıyı şeridi olduğu kabul edilmelidir.²⁰⁹ Bu çerçevede değerlendirildiğinde tarafların kıyı uzunluklarının birbirlerine yaklaşık olduğu görülmektedir.

Ancak, sınırın kuzey-güney doğrultusuna dik bir çizgi ile örtüşmesinin hakça olmayacağını gösteren bazı coğrafi unsurların bulunduğunu kabul etmek gerekmektedir. İskenderun Körfezi'nden başlamak üzere, Akdeniz'in doğu kıyılarının genel doğrultusu kuzey-güney doğrultusudur. Ancak, bu doğrultu dikkate alındığında Türkiye kıyıları üzerinde denize doğru bir kara çıkıntısı mevcuttur. Bu çıkıntı, Türk kıyıları üzerinde, Türkiye-Suriye kara sınırının denizle birleştiği noktadan kuzeye doğru Akıncı (Hınzır) Burnu'na kadar uzanan kara parçasıdır. Bölgenin genel coğrafi çerçevesi dikkate alındığında bu unsurun önemsiz sayılacak derecede küçük bir formasyon olduğu söylenemez. Zira, Türkiye-Suriye kara sınırının denizle birleştiği noktadan kuzeye doğru Akıncı Burnu'na kadar olan

²⁰⁹ Örneğin, *Jan Mayen* Davası kararında UAD, Danimarka'nın Grönland Adası'nın ilgili kıyılarını tespit ederken sadece karşı taraf olan İzlanda'nın Jan Mayen Adası'na bakan kıyısını değil, sınırlandırma alanını gören bütün kıyılarını hesaba katmıştır.

bölgede kıyı doğrultusu sürekli denize doğru bir girinti yapmaktadır ki, bu deniz yan sınırı üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.²¹⁰

Suriye kıyısı üzerinde ise nispeten oldukça küçük bir çıkıntının (Basit Burnu) olduğu da bir gerçektir. Basit Burnu'ndan güneyine doğru ise, Suriye kıyıları bir miktar denize doğru girinti yapmaktadır. Ancak, bu Türkiye kıyıları üzerindeki formasyonla karşılaştırıldığında sınırlı kalmaktadır. Özellikle de Basit Burnu, genel coğrafi çerçevede önemli bir formasyon olarak gözükmemektedir. Ancak, bu formasyonun da tamamen göz ardı edilmesi mümkün değildir. Bu sebeple, Basit Burnu ve onun güney kesimindeki çıkıntının sınırlandırmada belirli bir oranda dikkate alınması uygun olacaktır.²¹¹

Bütün bu veriler bir arada değerlendirildiğinde, oniki deniz mili uzunluğunda olacak kara suları yan sınırının kıyıya dik olması kabul edilebilir. Özellikle Türkiye kıyısı üzerindeki coğrafi formasyon dikkate alındığında aynı şey Kıta Sahanelığı ve MEB yan sınırı için söylenemez. Kıta Sahanelığı ve MEB yan sınırının, kara suları sınırının bittiği noktadan itibaren sınırın bir miktar güney-batı doğrultusunda, yani Türkiye'ye bir miktar daha fazla deniz alanı bırakacak şekilde tespit edilmesi daha uygun olacaktır.

Bunun tam olarak ne kadar bir kayma gerektirdiği ise başka şartların da dikkate alınması ile ortaya konmalıdır. Önerilen sınırın konumunu belirginleştirecek bir coğrafi unsur, Türkiye'nin Suriye ile olan kara sınırından Mersin açıklarına kadar

²¹⁰ Devletlerarası uygulama örneklerinde kıyıların yandaş olduğu durumlarda şayet kıyıların şekilleri birbirlerinden farklı ise sonuç eşit uzaklıktan farklı olabilmektedir. Federal Almanya-Hollanda (1971), Danimarka-Demokratik Almanya (1988), Kolombiya-Panama (1976) ve Fransa-İspanya (1974) andlaşmaları bazı örnekleri oluşturmaktadır. *Gulf of Maine* (Kanada-ABD) Davası Kararı da yargı kararlarından bir örnek olarak verilebilir. Bkz., par. 174, 184.

²¹¹ Devletlerarası uygulamada bu türden unsurların, aşırı etkilerini sınırlamak için ihmal edildiği veya kısmi etki tanındığı örnekler mevcuttur. Gambiya-Senegal Andlaşması (1975) Atlantik Okyanusu'nda yan sınır belirlenmesini konu almıştır ve söz konusu deniz alanı oldukça geniş olmasına rağmen sınır Senegal'in Vert Burnu ve Manvel Burnu'nun etkilerini neredeyse tamamen ihmal etmiştir. Bu alanda özellikle Manvel Burnu genel coğrafi görünüm içerisinde önemsiz bir konum ve büyüklüğe sahip gözükmemektedir. Yine aynı deniz alanına ilişkin olan Cape Verde-Senegal Andlaşmasında (1993), adalardan oluşan Cape Verde karşısında Senegal'in Vert Burnu'nun etkisi sınırlandırılmıştır. Ayrıca, bkz, *Kuzey Denizi Davaları Kararı*, par. 57, 98.

olan kıyı bölgesidir. Türkiye'nin Mersin açıkları ile İskenderun Körfezi arasındaki kıyı şeridinin bir referans noktası olabileceği kabul edilebilir.²¹²

Bölgede, sınır üzerinde etkili olacak büyüklükte ada ya da adacıkların bulunmadığını da görmekteyiz.²¹³ Ancak, yan sınırın belirlenmesinde bir başka unsur kara sınırının denizle birleşmeden önceki doğrultusudur.²¹⁴ Türkiye-Suriye kara sınırının denizle birleşmeden önceki genel doğrultusu, sınırın yukarıda önerdiğimiz konumunu etkileyecek bir nitelik göstermemektedir. Kara sınırı sadece en son kesiminde kıyı ile kuzey-batı doğrultusunda birleşmektedir, ama bu sınırın çok küçük bir kesimini oluşturmaktadır. Sınırın son genel kesiminin doğrultusu kıyıya dik bir konum arz etmektedir.

Son olarak, Türkiye-Suriye deniz yan sınırının tam olarak hangi noktada son bulacağına da bir açıklık getirilmesi gerekir. Şüphesiz ki bu mesele KKTC ile Suriye arasındaki deniz alanları sınırlandırılması ile ilgili bir konudur. Üç ülke arasında bir birleşim noktası belirlenmesi gerekmekte ve bu noktanın ise Suriye ile KKTC arasındaki eşit uzaklık noktası olacağı düşünülebilir. Ancak, eşit uzaklık noktası olmasını gerektiren hukuksal bir zorunluluk mevcut değildir. KKTC'nin kıyı uzunlukları bazında daha az bir deniz alanına sahip olacağı kabul edilirse, bu noktanın eşit uzaklığa göre KKTC'ye daha yakın bir konumda olacağı düşünülebilir.

F. KAPATMAMA PRENSİBİ

Sınırlandırmada dikkate alınan bir başka prensip ise, "kapatmama" prensibidir. Özellikle Kıta Sahanelığı genişliğinin tespitinde mesafe unsurunun kabul edilmesiyle birlikte, sınırlandırma çizgisinin, her ülkeye kendi kıyılarına yakın alanları bırakması gerektiği kabul edilmiştir. Dolayısıyla bir ülkenin yakınındaki deniz alanını bir başka ülkeye vermekle sonuçlanan bir sınırlandırma metodunun, hakkaniyete aykırı olduğu vurgulanmıştır. Bu kapsamda, Kanada - Fransa Davası'nda Mahkeme, Fransız

²¹² Bu çerçevede benzeri bir durum *Gulf of Maine* Davası'nda gündeme gelmiştir ve kararda Mahkeme bölgeye bakan kıyıları esas alarak eşit uzaklık sınırında bazı düzeltmeler yapmıştır. par. 174, 184. Ayrıca bkz., *Gine-Gine Bissau* Davası kararı, par. 92.

²¹³ SHOD verilerine göre, Suriye kıyılarında 9 adet küçük kıyı adası mevcuttur. Bu adaların hepsi de konumları ve diğer ilgili nitelikleri çerçevesinde ihmal edilmelidirler.

²¹⁴ *Libya-Tunus* Davası kararı, par. 81.

Adalarına güneybatı yönünde uzanacak bir deniz alanı vermekten kaçınmıştır. Gerekçe olarak, bu durumun Kanada kıyılarının deniz alanlarını kapatacağı gösterilmiştir.

Ancak, şunu da belirtmek gerekir ki, hem “oransallık”, hem “kapatmama” prensipleri mutlak değildir. Zira sınırlandırma çizgisi, sadece anakaraların kıyı uzunluklarını tam olarak yansıtan bir çizgi olsaydı, diğer ilgili faktörlere bir rol tanınmamış ve hakkaniyet sağlanmamış olurdu. Aynı şekilde, bir anakaranın deniz alanını kesmeme durumu, o bölgenin ilgili şartları bir bütün olarak değerlendirildiğinde, bazı durumlarda hakkaniyete aykırı sonuçlar doğurabilmektedir²¹⁵.

III. JUS COGENS (ULUSLARARASI KAMU DÜZENİ KURALLARI)

A. GENEL OLARAK

Bilindiği gibi iç hukukta iki türlü hukuk kuralından bahsedilir. Bunlar, emredici hukuk kuralları ve yedek kurallardır. Emredici hukuk kuralları, diğerlerinden farklı olarak aksi mukavele ile kararlaştırılmayan kurallardır.²¹⁶

Yakın zamana kadar Uluslararası Hukukta böyle bir ayırım yapılmıyordu. Devletlerin aksini mukavele kararlaştıramayacağı kural yok gibiydi. Ama, 1969’da Viyana Konferansı ile Uluslararası Hukukta “uluslararası kamu düzeni kuralları”ndan bahsedilmeye başlandı²¹⁷. Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesinin 53. maddesine göre;

“Bir bütün olarak Devletlerin milletlerarası toplumun kendisinden hiçbir surette sapmaya müsait olmayan ve ancak aynı nitelikte olan daha sonraki bir milletlerarası genel hukuk normu ile değiştirilebilecek olan bir norm olarak kabul ettiği ve tanıdığı bir normdur.”

²¹⁵ Acer, Y.: agm, sh. 74-75.

²¹⁶ Gündüz, A.: agm, sh. 34.

²¹⁷ Danilenko, G. M.: “International Jus Cogens: Issues of Law-Making”, <http://www.ejil.org/journal/Vol2/No1/art3.html>, 09.11.2006.

Bu tanım dışında *jus cogens*'i tanımlayan ve uluslararası alanda kabul edilmiş başka da bir resmi tanım yoktur. Buna göre, Uluslararası Hukuk normunun *jus cogens* olabilmesi için iki temel şartı karşılaması gerekir. Birincisi, böyle bir normun bir bütün olarak Devletler toplumu tarafından kabul edilmiş olmasıdır. İkincisi ise, bir bütün olarak Devletler toplumunun bu normu kabul ederken ve tanıırken ondan hiç bir surette sapılamayacağı kaydıyla onu kabul etmesi ve tanıması şarttır. Böylece normun biri nicel, biri de nitel iki unsuru özünde toplaması gerekir²¹⁸.

Bir kuralın *jus cogens* olmasının pratik sonuçları şunlardır: *Jus cogens*'e aykırı olarak yapılan veya daha sonra ona aykırı hale gelen anlaşmalar geçersizdir. *Jus cogens* kurallarının düzenlediği haklar, getirdiği yükümlülükler, mutlak (*erga omnes*) etkiye sahiptir, dolayısıyla herkese karşı dermeyeran edilebilir. Bu kuralların ihlâl edilmesi halinde, Devletler toplumunun her üyesinin harekete geçmek hakkı vardır.

Uluslararası yargı henüz, gelişmekte olan bir doktrin olarak ve genel hukuk ilkesi olarak *jus cogens* kurallarını saptama ve tayin etme işlevini açık bir şekilde yerine getirmiş değildir. Ancak, UAD, Statüsünün 38. maddesine göre kendisine havale edilen uyuşmazlıkları Devletler hukukuna uygun olarak çözmek zorundadır. Bu kapsamda, *jus cogens*'e de gereken önemi vermek zorundadır.

Bu güne kadar *jus cogens* kapsamında şunlar gösterilmiştir;

1. Soykırımı yasaklayan kurallar,
2. Köleliği ve köle ticaretini yasaklayan kurallar,
3. Uluslararası ilişkilerde hukuka aykırı kuvvet kullanılmasını yasaklayan kurallar,
4. Korsanlığı yasaklayan kurallar,
5. İşkenceyi yasaklayan kurallar,
6. İnsan haklarını düzenleyen kurallar.

²¹⁸ Gündüz, A.: age, sh. 34.

B. JUS COGENS VE BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ

Jus cogens, gelişmekte olan bir doktrindir²¹⁹. Uluslararası Hukukun temel ilkeleri arasına girmiş bulunmaktadır. Bu kuralların çoğalmas ve yerine getirilmesi uluslararası toplumun gelişme düzeyi ile yakından ilgilidir ve oldukça önemlidir.

149 Devletin taraf olduğu ve uzlaşma sağladığı BMDHS de bilindiği üzere deniz ve deniz yatağına ilişkin²²⁰ hususlarda bir mutabakat metnidir. Böylece, Sözleşmeye taraf olan Devletler büyük bir sorumluluk ve mükellefiyet altına girmiş bulunmaktadır. Bu kapsamda, BMDHS'nin;

1. “Kıyıları Karşı-Karşıya veya Yan-Yana Olan Devletler Arasında Kara Sularının Sınırlandırılması” na ilişkin 15. maddesi²²¹,

2. “Kıyıları Karşı-Karşıya veya Yan-Yana Olan Devletler Arasında Münhasır Ekonomik Bölge Sınırlandırması”na ilişkin 74. maddesi²²²,

3. “Kıyıları Karşı-Karşıya veya Yan-Yana Olan Devletler Arasında Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırması”na ilişkin 83. maddesi²²³,

4. “Yarı Kapalı Denizler”e ilişkin 122 ve 123. maddeleri²²⁴,

5. “Sözleşmenin Uygulanmasında Hakkın Kötüye Kullanılmamasını” içeren 300.²²⁵ maddesi,

6. “Diğer Milletlerarası Sözleşme ve Anlaşmalar ile İlişki”düzenleyen 311'nci²²⁶ maddenin 3. fıkrası,

²¹⁹ Danilenko, G.M.: “International Jus Cogens: Issues of Law-Making”, <http://www.ejil.org/journal/Vol2/No1/art3.html>, 09.11.2006.

²²⁰ Danilenko, G.M.: “International Jus Cogens: Issues of Law-Making”, <http://www.ejil.org/journal/Vol2/No1/art3.html>, 09.11.2006.:

²²¹ Bkz. yukarıda dn. 125.

²²² Bkz. yukarıda dn. 121.

²²³ Bkz. yukarıda dn. 122.

²²⁴ Bkz. yukarıda dn. 126.

²²⁵ Bkz. yukarıda dn. 127.

Jus cogens arasında değerlendirilebilir. Çünkü; yukarıdaki maddeler ile “kıyıları karşı-karşıya veya yan-yana olan Devletler arasında yapılacak deniz sınırlandırması”nda, kapalı ve yarı kapalı bir denize kıyısı olan Devletlerin bu Sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile iş birliği yapmaları²²⁷ istenmiştir. Böylece BMDHS, Devletlere bir mükellefiyet getirmiştir. Bu bağlamda, Doğu Akdeniz’e kıyıdaş Devletler, bu hukuk ilkesini, yarı kapalı deniz olan Doğu Akdeniz’de gerçekleştirilecek Kıta Sahaneliği ve MEB gibi deniz yetki alanlarının sınırlandırmasında göz önünde bulundurmalarıdır. Bunlar:

1. *Kıyıları Karşı-Karşıya veya Yan-Yana Olan Devletler Arasında Kararsularının Sınırlandırılmasında*; iki Devletin hiçbiri, aralarında aksini öngören bir anlaşma olmadıkça, kara sularını, her noktası iki Devletten her birinin kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan hattın ötesine geçirmeye yetkili değildir,

2. *Kıyıları Karşı-Karşıya ve Yan-Yana Olan Devletler Arasında Münhasır Ekonomik Bölgenin ve Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılması*; hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletlerarası Adalet Divanı Statüsü’nün 38. maddesinde zikredilen milletlerarası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir. Makul bir zaman periyodu içinde hiçbir anlaşmaya varılmazsa, ilgili Devletler Kısım XV’de öngörülen prosedüre başvuracaklardır. Anlaşmaya varılıncaya kadar ilgili Devletler pratik bir nitelik taşıyan geçici düzenlemeler yapmak ve bu geçici dönem boyunca nihai anlaşmaya varılmasını tehlikeye koymamak veya onu engellemek için bir anlayış ve iş birliği ruhu içinde her çabayı sarfedeceklerdir. Bu düzenlemeler, nihai sınırlandırmaya hanel getirmeyecektir. İlgili Devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, MEB.in ve Kıta Sahaneliğinin sınırlandırılması ile ilgili sorunlar, o anlaşmanın hükümlerine göre karara bağlanacaktır.

3. *İyiniyet ve Hakların Suistimal Edilmesi*; Taraf Devletler, Sözleşmeye göre üstlenilen yükümlülükleri iyi niyetle yerine getireceklerdir ve Sözleşmede tanınmış

²²⁶ Bkz. yukarıda dn. 130.

²²⁷ Başeren, S. H.:age, sh. 13.

olan hakları, yetkileri ve özgürlükleri, hakkın suistimalini teşkil etmeyecek bir tarzda kullanacaklardır.

4. *Diğer Uluslararası Sözleşme ve Andlaşmalarla İlgili İlişkiler*; İki veya ikiden fazla Taraf Devlet Sözleşmenin hükümlerinin uygulanmasını değiştiren veya askıya alan ve sadece karşılıklı ilişkilerinde uygulanacak anlaşmalar akdedebilirler; yeter ki, bu anlaşmalar, Sözleşmenin, riayet edilmemesi onun konusunun ve amacının gerçekleştirilmesine aykırı düşecek bir hükmüne ilişkin olmasın ve yine aynı şekilde, yeter ki bu anlaşmalar, Sözleşmede belirtilen temel ilkeleri etkilemesin; ve ne de diğer Taraf Devletlerin Sözleşme dolayısıyla elde ettikleri haklardan yararlanmalarına ve ne de Sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmelerine hâlel getirsin.

Diğer taraftan, Devletler insanlığın ortak mirasına ilişkin temel prensipte herhangi bir değişiklik yapılmayacağını ve bu prensipten sapan hiçbir anlaşmaya taraf olmayacaklarını kabul etmişlerdir.

Ancak, Doğu Akdeniz'e kıyısı bulunan Yunanistan, Mısır, Lübnan ve GKRY'nin, Doğu Akdeniz'de, Uluslararası Hukukun *Jus cogens* niteliğindeki kurallarına aykırı bir şekilde uluslararası hukuk düzenlemelerine gittikleri ve özellikle GKRY'nin bölgede fiilî uygulamalarda bulunduğu gözlenmektedir. Her ne kadar iki veya daha fazla Taraf Devlet, Sözleşmenin hükümlerinin işleyişini değiştiren veya askıya alan anlaşmalar yapabilirlerse de, bu gibi anlaşmaların, kendisinden sapılması bu Sözleşmenin konu ve amacına etkin bir şekilde yerine getirilmesi ile bağdaşmayan bir hükme ilişkin olmaması gerekir ve ayrıca bu gibi anlaşmaların, diğer Devletlerin Sözleşmeden doğan haklarını kullanmalarını veya yükümlülüklerini yerine getirmelerini etkilememesi gerekir.

Sonuç olarak, uluslararası kamu düzenini yakından ilgilendiren BMDHS hükümlerinin Devletler tarafından "hiç bir surette sapılamayacağı kaydıyla kabul edilmesi ve uygulanması" önem arz etmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ'DE SORUN TEŞKİL EDEN DİĞER HUSUSLAR

§-1. DOĞU AKDENİZ'DE EMNİYET

I. GENEL OLARAK

11 Eylül 2001 olayı göstermiştir ki, Dünyadaki hiçbir Devlet, terörizmden bağışık değildir ve gemicilik faaliyetleri de bu tehlikeden hariç tutulamaz. Herhangi bir geminin kendisi silâh olarak kullanılabilceği gibi, kendisinden kitle imha silâhlarının taşınmasında bir vasıta olarak da. Denizde emniyet, pek çok yoldan tehdit edilebilir. Bu tehditler, yalnızca terörist hareketleri ve bunların mali kaynaklarını, kitle imha silâhları ve konvansiyonel silâhların gemilerle naklini değil, uyuşturucu ve göçmen kaçakçılığı, korsanlık ve silâhlı soygunu da kapsar.

Afganistan'a müdahale sonucunda, Taliban ve El Kaide'nin kurtulan kuvvetlerinden dağılan bazı kişiler, deniz yoluyla kaçmıştır. El Kaide'nin, terörist faaliyetlerde kullanabileceği para, mal veya bomba taşıyabilecek şileplerinin mevcudiyetinden şüphe edilmektedir.²²⁸ Bazı Devletlerin, deniz vasıtalarını, teröristlere tahsis edilebilecek konvansiyonel silâhları taşımak için kullandığı da anlaşılmıştır. Devletler ve Devlet olmayan aktörler, kitle imha silâhlarını ve bunların esaslı parçalarını, kitle imha silâhları yapımında kullanılan tehlike maddeleri nakletmek üzere aynı vasıtaları kullanabilmektedir.

Bu konudaki mevcut milletlerarası düzenlemeler, yetki ve yargılama meselelerine ilişkindir. Yoksa kaçırılan yükün, muhtemel kullanım şekilleri veya nakline dair göndermede bulunmamaktadır.²²⁹ Bu gelişmelerin odağında, yük konteynerlerinin taşınması sisteminde sergilenen tehdit unsuru vardır. Yakın zamanlarda transit geçen veya limanlardaki gemilere karşı artan sayıda ve ciddi saldırıların yaşanmış olması da, deniz güvenliğine dair kaygıları arttırmıştır.

²²⁸ Roach, A.: "Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea", Marine Policy 2004, sh. 41-66.

²²⁹ Mellor, J.S.C.: "Missing the Boat, The Legal and Practical Problems of the Prevention of Terrorism", 18 American University International Law Review 2002, sh.87.

Meselâ, Şubat 2000’de bir Filipin feribotunun bombalanması, Ekim 2002’de patlayıcı paketleriyle doldurulan küçük bir balıkçı teknesinin, bir Fransız tankeri olan *Limburg*’a, Yemen kıyılarından oniki mil uzaklıkta çatmasıyla yaşanmıştır. İlk olayda, bombalama kırkbeş kişinin ölümüne neden olmuş; ikinci olayda, patlama, tanker içinde bir delik oluşturarak, yangın çıkarmış ve mürettebatın bazıları ölmüş, kimi de yaralanmıştır. Bu olayların, sadece yarattıkları can kaybı ve maddî hasar bakımından değil, ekonomik, siyasî ve stratejik sonuçları itibarıyla da gözönüne alınması ve incelenmesi gereklidir. Yine bu olaylar, çatma riskini ve deniz ticaretinin barışçıl bir şekilde yürütülmesini tehdit ederek, çevreye verilen zararı da arttırmaktadır. Suçlular bir gemiyi ele geçirdiklerinde gerçek bayrağını çıkartmakta ve başka bir Devletin bayrağını çekmektedir. Dolayısıyla bu durum, sadece bayrak Devleti için değil, kanunî mürettebat, koruma ve tazminat klüpleri, gemi sahibi ve kıyı Devletleri için de bir sorun oluşturmaktadır.

Gemi, yolcu ve mürettebatın güvenliğini tehdit eden hukuka aykırı eylemlere ilişkin endişeler, 1980’li yıllar boyunca, mürettebatı ve kendisi zorla kaçırılan, kasıtlı olarak karaya oturtulan, patlayıcılarla patlatılan gemilerin rapor edilmesiyle artmıştır. Yolcular, tehdit edilmiş ve bazıları öldürülmüştür. 1985 yılında yaşanan *Achille Lauro* olayı, dikkatleri meseleye çekerek konunun Uluslararası Denizcilik Teşkilâtı’ (IMO)nun 14. Genel Kurulu’nda ele alınmasına yol açmıştır. Yapılan bir önerinin desteklenmesi sonucunda A/584(14) sayılı karar kabul edilmiş ve hukuka aykırı eylemlerin önlenmesi için tedbirler alınması kararlaştırılmıştır. IMO Deniz Güvenlik Komitesi, ayrıntılı, pratik ve teknik önlemlerin geliştirilmesi için yönlendirilmiştir. 1985’te Birleşmiş Milletler de, IMO’yu “*gemide veya gemiye karşı*” terörizm sorunu üzerinde çalışmak üzere göreve davet etmiştir²³⁰. Bu gelişmeler, *Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (SUA)*²³¹ ve *Protokolü*’nün kabul edilmesiyle sonuçlanmıştır.

11 Eylül 2001 terör olaylarından sonra, Devletler, ilân etmiş oldukları ya da kendilerini ilgili gördükleri deniz yetki alanlarını, denizden gelebilecek risk ve

²³⁰ Tütüncü, A.: “Denizde Güvenliğin Arttırılması İle İlgili Milletlerarası Hukuk Düzenlemelerinde Yeni Gelişmeler Ve Türk Boğazlarından Geçişin Bu Çerçeve de Değerlendirilmesi”, Deniz Hukuku Sempozyumu, Ankara 2004, sh. 4-1

²³¹ Türkiye, Konvansiyon ve Protokol’ün tarafı olmuştur: RG 26 Ocak 1998 - S. 23242.

tehditlere karşı bir emniyet ve güvenlik çemberi olarak görmüşler ve bu deniz alanlarında hatta açık denizlerde dahi deniz emniyeti-güvenliğine ilişkin ulusal menfaatleri doğrultusunda bir çok tedbir almak ihtiyacı hissetmişlerdir. Bu kapsamda, batılı Devletler liderliğinde denizde denetim uygulamaları başlatılmıştır. Ayrıca, Birinci Körfez Savaşı ve Adriyatik'te icra edilen "Sharp Guard" harekâtı²³² ile gündeme gelen abluka harekâtı, açık denizlerde "seyir serbestisinin" ve Uluslararası Deniz Hukuku'nun temin ettiği diğer hakların çatışmasına neden olmuştur. "Seyir serbestisi" ilkesinin bu yeni güvenlik ortamında yeniden gündeme geldiği görülmektedir. İlginç bir örnek olarak İran-İrak savaşı esnasında ABD, bayrağı altındaki gemilerin açık denizlerde İran tarafından harp kaçağı malzeme kontrolü maksadıyla aranmasına müsaade etmişti²³³.

Yeni emniyet anlayışında denizlerde emniyet, aslı bir koşuldur. Küreselleşmenin etkisiyle denizler üzerinde başta terör olmak üzere yasadışı faaliyetler ve kitle imha silahlarının yayılma riski artmıştır.

Bu çerçevede, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi tarafından terörle mücadele için 1373 ve 1566, kitle imha silahlarının yayılması ile mücadele için 1540 sayılı kararlar çıkarılmış; Afganistan'da Taliban'a karşı icra edilen "*Sonsuz Özgürlük*", Irak'ta icra edilen "*Irak'a Özgürlük*" harekâtı, Akdeniz'de icra edilen NATO'nun "*Active Endeavour*" harekâtı, Türkiye'nin "*Akdeniz Kalkanı*" harekâtı kapsamında açık deniz alanlarında ticaret gemilerini sorgulama ve şüpheli gemilere çıkma, Deniz Kuvvetleri unsurlarının güncel uygulamasına dönüşmüştür.

Bu gelişmelere ilaveten yasadışı göçle mücadeleye imkan tanıyan 15 Kasım 2000 tarihli Palermo Protokolü, 19 Aralık 1988 tarihli uyuşturucu ve psikotrop maddelerinin kaçakçılığına karşı Birleşmiş Milletler Viyana Sözleşmesi ve

²³² http://www.globalsecurity.org/military/ops/sharp_guard.htm;

<http://www.afsouth.nato.int/operations/SharpGuard/SharpGuardFactSheet.htm>, 21.04.2007.: Sharp Guard Harekâtı, 15 Haziran 1993 tarihinde NATO/WEU (Kuzey Atlantik Teşkilatı/Batı Avrupa Birliği) tarafından başlatılmıştır. NATO ve WEU, Adriyatik'te 3 yıldan fazla hem Sırbistan-Montenegro'ya karşı ekonomik yaptırım, hem de askeri ambargo uygulamıştır. Sharp Guard Harekâtı esnasında, 18 Haziran 1996'ya kadar, 74.000 gemi izlenmiş, 6.000 den fazla gemi aranmış ve 1.400 den fazla gemi rotalarından saptırılmıştır.

²³³ Dyke, J. M. V.: "The Disappearing Right to Navigational Freedom In The Exclusive Economic Zone", University of Hawaii at Manoa, Hawaii-USA 2004.

son olarak 10-14 Ekim 2005 tarihlerinde IMO'da bir diplomatik konferansla²³⁴ teröre ve kitle imha silahlarının yayılmasına muhatap olan ticaret gemilerine çıkmaya izin verecek şekilde revize edilen 1988 tarihli “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme ve Protokolü” (SUA ve Protokolü; *Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation Protocol*), bayrak Devleti rızası alınarak gemiye çıkma uygulamalarında, yeni dönemde sıklıkla kullanılan hukukî araçlar haline dönüşmüştür²³⁵.

SUA Sözleşmesinde; özellikle terörist maksatlarla bir ülkenin güvenliğine karşı eylem yapılmasının hedeflenmesi ve bu maksatla deniz yolunun kullanılması aşamasında oluşacak suç unsurları ve bu suç unsurlarına istinaden gemiye çıkılması (*boarding*) konularında önemli ilerlemeler sağlanmıştır.

Bu çerçevede, suç unsurlarının ortaya çıkması halinde taraf Devletlerin bir ticarî gemiye çıkmasına, yine ticarî gemiyi, eşyayı/yükünü ve gemide bulunanları aramasına ve Sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenip işlenmediğini veya işlenmek üzere olup olmadığını belirlemek için gemide bulunanları sorgulamasına imkan ve yetki sağlamaktadır. Anlaşmaya taraf ülke, bir geminin Sözleşme

²³⁴ 10-14 Ekim 2005 tarihlerinde Londra'da düzenlenen Diplomatik Konferansta “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşmeye Ait 2005 Protokolü” ve “Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformlarının Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Protokolüne Ait 2005 Protokolü” yoğun geçen çalışmalar neticesinde tamamlanmış ve 14 Ekim 2005 tarihinde kabul olunmuştur.

²³⁵ SUA Sözleşmesi ve Protokolü, Ülkemiz tarafından 10 Mart 1988 tarihinde Roma'da imzalanmış ve 1998 yılında Resmi Gazetede yayınlanmak suretiyle yürürlüğe girmiş olup, bahse konu Sözleşme ve Protokolünde, 11 Eylül 2001 terör saldırılarından sonra terörün önlenmesine yönelik girişimler kapsamında, daha önce sadece denizde seyir emniyetine yönelik olan SUA Sözleşmesine emniyet boyutunu da ilave edilen değişiklik çalışmaları büyük bir önem kazanmıştır. IMO Hukuk Komitesi'nin 83 ncü dönem toplantısı sırasında SUA Sözleşmesi ve Protokolünde değişiklikler için konu Hukuk Komitesinin gündemine alınmış ve 84 ncü dönem Komite çalışmalarında müzakerelere başlanmıştır. Türkiye bu çalışmalara başından itibaren aktif ve eş katılımcı ülke olarak iştirak etmiş, konuya ilişkin ilk öneri sunan ülkelerden biri olmuştur. Türkiye sunduğu yazılı öneride; Sözleşmenin adının terörist eylemlerin önlenmesi hususunu da kapsayacak şekilde değiştirilmesi; 11 Eylül sonrası Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi (BMGK) tarafından alınan 1368 ve 1373 sayılı kararların Sözleşmede belirtilmesi ve; bu kararlar çerçevesinde suç fiillerinin kapsamının genişletilmesi istenmiştir. Türkiye'nin önerileri büyük destek bulmuş, BMGK kararlarının dahil edilmesi ile suç unsurlarının genişletilmesi konularında bugün gelinen durum itibarı ile önemli ilerlemeler kaydedilmiştir.

Protokoller, 12 Devletin kendi iç hukuklarında yürürlüğe girmesi ve akabinde IMO Genel Sekreterliğine bildirmelerini takip eden 90 günün sonunda yürürlük kazanacaktır. Bu bağlamda, Türkiye'nin de bu 12 Devlet ile birlikte bahse konu Protokollerini kendi iç hukukunda yürürlüğe sokarak IMO Genel Sekreterliğine bildirmesi, uluslararası teröre karşı mücadelede öncü rolümüzün vurgulanması açısından faydalı olacaktır.

kapsamında bir suça dahil olduğuna kanaat getirdiğinde gemiye çıkmak için bayrak Devletinden talepte bulunmakta ve talepte bulunan Devlet, geminin kendi tâbiyetinde olduğunu doğruladığı takdirde, şartlar dahilinde gemiye çıkılabilmektedir. Ancak Sözleşmeye, “gemiye çıkmak” isteyen Devletin, bayrak Devletinin açık rızası olmaksızın gemiye çıkmaya, arama yapmaya ve maddede bahsedilen tedbirleri almaya yetkili olamayacağına dair hüküm konulmuştur. Bu düzenleme ile denizlerde Uluslararası Hukukun temel bir kuralı olan bayrak Devletinin yargılama hakkı ve yetkisine ilişkin prensibine²³⁶ halel getirilmemiştir.

Yine aynı Diplomatik Konferansta, “*Kıta Sahanelığında Bulunan Sabit Platformlarının Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Protokolüne Ait 2005 Protokolü*” nde de değişiklikler kabul edilmiştir²³⁷.

Son on yıllık dönemde güvenliğe ilişkin Dünyada yaşanan hızlı gelişmeler paralelinde Türkiye Cumhuriyeti de Doğu Akdeniz’e ilişkin stratejik ve jeopolitik önceliklerini, deniz emniyeti politikasını yeniden gözden geçirmeye mecburdur. Bu kapsamda, bir an evvel Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanlarını belirlemeli ve bu hususlara ilişkin etkin ve önleyici emniyete ilişkin kurallar manzumesini kendi hukuk sistemine ve siyasî politikasına dahil etmelidir.

Bu kapsamda, özellikle deniz yoluyla olabilecek terör saldırıların önlenmesi, Türk Boğazları’nın emniyeti, denizden yapılan yasa dışı göç gibi konularda ilgili kurumlar arasındaki koordinasyon ve iş birliği ihtiyaçlarını karşılayacak, bu konudaki yasal boşlukları dolduracak, deniz yetki alanlarımızda emniyete ve Türkiye’nin emniyet konularındaki uluslararası yükümlülüklerinin yerine

²³⁶ BMDHS Madde 92- Gemilerin Statüsü

1. Gemiler sadece bir Devletin bayrağı altında seyredecektir ve milletlerarası anlaşmalarda veya bu Sözleşmede açıkça öngörölmüş olan istisnaî durumlar hariç, açık denizde münhasıran kendisinin yargı yetkisine tâbi olacaklardır. Bir gemi, gerçek bir mülkiyet devri veya teşçil yeri değişikliği hali dışında, bir yolculuk esnasında veya bir uğrak limanında bayrağını değiştiremez.

2. İki veya daha fazla Devletin bayrağı altında seyredip yerine göre onları kullanan bir gemi, behis konusu tâbiyetlerden herhangi birisini diğer herhangi bir Devlet bakımından iddia edemez ve tâbiyetsiz bir gemi ile aynı tutulabilir.

²³⁷ Bahse konu Protokol, üç Devletin onay, kabul veya tasdik kaydı olmaksızın imzaladığı veya Genel Sekretere bir onay, kabul veya katılım belgesini tevdi ettiği tarihi takip eden 90 gün sonra yürürlüğe girecektir. Ancak, Protokol, “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşmeye Ait 2005 Protokolü” yürürlüğe girmeden önce yürürlüğe girmeyecektir.

getirilmesine yasal dayanak sağlayacak “Deniz Emniyeti ve Güvenliği Kanunu” hazırlanmasına ihtiyaç vardır.

II. AB’NİN DOĞU AKDENİZ EMNİYET POLİTİKASI

Avrupa – Akdeniz Ortaklığı içinde, Avrupa Birliği’nin on beş üye Devleti ve oniki Akdeniz Devleti bir araya gelmiştir. İdeolojik ayrımların sembolü haline gelmiş olan Berlin Duvarı’nın 1989 yılında yıkılmasına ve iki Almanya’nın birleşmesine yol açan politik değişimler, Avrupa Birliği’ni stratejik ve jeopolitik önceliklerini yeniden gözden geçirmeye zorlamıştır. Avrupa Birliği’nin dış politika penceresinde güneye doğru derinleşme seçeneğini açan bu gelişme, Akdeniz bölgesiyle ticarî ve iktisadî ilişkilerde yaşanan karşılıklı bağımlılıklar ve bölge ülkeleri ile AB ülkeleri arasındaki yüksek gelir farklılıkları göz önüne alındığında, bölgenin barışı, emniyeti ve güvenliği, evrenselleşen ekonomiye eklenerek artan refahtan pay alması açısından, AB ve Akdeniz ülkeleri arasında daha yakın ve güçlü ilişkilerin kurulmasını zorunlu kılmıştır.

Bu açıdan AB'nin Türkiye'ye yönelik politikası son derece önemlidir. Ayrıca, Kıbrıs da AB için önem arz etmektedir, çünkü Kıbrıs'a hâkim olan Doğu Akdeniz'e, bölgedeki enerji kaynaklarına, ticaret yollarına hâkim olur. Bu nedenle, Annan Planı'nın reddi ve AB'nin KKTC'ye verdiği vaatlere rağmen, GKRY 1 Mayıs 2004 tarihinde “Kıbrıs Cumhuriyeti” adı altında AB'ye tam üye olarak alınmıştır. Bu girişim, AB’nin Doğu Akdeniz’e göstermiş olduğu ilginin bir göstergesidir. Türkiye Dışişleri Bakanlığı bu gelişmeyi takiben garantör Devlet statüsüne dayanarak, aynı gün bir açıklama yapmıştır²³⁸. Bu açıklamada AB'ye katılan Rumların Kıbrıs Türklerini veya adanın tamamını temsil etmediğini, adanın tamamı üzerinde yetki ve egemenliklerinin bulunmadığını, yasal hükümet olarak kabul edilemeyeceğini ve Türkiye'nin KKTC'yi tanımaya devam edeceğini dile getirmiştir.

AB'nin, Akdeniz bölgesiyle ilgisi 1990'a kadar sınırlıydı. 1992 yılında, Sovyetler Birliği'nin çöküşünden sonra AB Konseyi, Akdeniz politikasında değişikliğe giderek ona ağırlık vermeye başlamıştır.

²³⁸ <http://www.tasam.org/modules.php?name=News&file=article&sid=308>, 3.06.2006.

Bu kapsamda, Avrupa Konseyi'nin sırasıyla, 1992 Lisbon, 1994 Corfu ve Essen toplantılarında gelişerek, nihayet 1995 Cannes toplantısında, Avrupa Komisyonu tarafından sunulan "Avrupa-Akdeniz Ortaklığı" önergesinin benimsenmesiyle son halini almıştır. Bundan sonraki aşama, AB ve Akdeniz ülkelerinden (Cezayir, GKRY, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas, Suriye, Tunus, Türkiye, Filistin Yönetimi) 27 Dışişleri Bakanının Kasım 1995'te Barselona'da bir araya gelerek, bölgenin refahı, barışı, güvenliği gibi ana amaçların yanı sıra, bu amaçlara hizmet edecek bir çalışma programını da içeren Barselona Bildirgesi'ni imzalaması olmuştur. AB'nin Akdeniz Ortaklığı Süreci 1995 sonlarında Barselona'da başlamıştır. Bu ortaklık faaliyeti iş birliği anlayışını temel aldığından, güvenlik ve ekonomik konularla ilgili geleceğe yönelik beklentiler de ilk ve temel sıraları almıştır.²³⁹

2001 yılından sonra Deniz Ulaştırması AB ticaret zincirinde kilit bir rol üstlenmeye başlamış, AB Üye ülkeleri ticaret filoları ve gemi inşa sektörleriyle ilgili bilim, araştırma ve geliştirmeye dayalı, diğer ülke/kurumların sektörleriyle yarışabilir, dolayısıyla Avrupa'nın Denizcilik Politikasının çatısını oluşturacak sağlıklı dinamik politikalar geliştirme ihtiyacı doğmuştur.

2007 yılında Romanya ve Bulgaristan'ın da katılmasıyla sınırları Karadeniz'e ulaşacak 27 üyeli AB, etrafı 4 deniz ve 2 okyanusla çevrilererek²⁴⁰, ABD'nin 7, Rusya'nın 4 katı uzunluğunda sahil şeridine ve tonaj olarak dünyanın en büyük ticari gemi filosuna sahip olmayı hedeflemektedir.

Bu kapsamda, denizde emniyetin sağlanması maksadıyla yeni kurulan (faaliyetlerine 2002 yılında başlamıştır) bir kuruluş olmasına rağmen AB bünyesinde her geçen gün etkinliğini artıran Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA)'nın, IMO gibi etkili ve yetkili bir kurum olma yolunda çabalarına devam ettiği bilinmektedir.

Ayrıca, AB Komisyonunun 7 Haziran 2006 tarihinde kabul ettiği "Birliğin Gelecekteki Denizcilik Politikasına Doğru: Okyanuslar ve Denizlere Yönelik Avrupa

²³⁹ Avrupa Akdeniz Ortaklığı Bildirisi.

²⁴⁰ Avrupa Birliği Komisyonu, (Commission of the European Communities), Brüksel 7.06.2006.: Yeşil Belge (Green Paper).

Vizyonu” başlıklı Yeşil Belge (Green Paper), AB’nin gelecekteki denizcilik siyasasını oluşturmaktadır. Söz konusu belgede Karadeniz dahil, Akdeniz, Baltık ve Adriyatik’te deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik alınması öngörülen tedbirlerden bahsedilmekte, bu hususta EMSA ve Avrupa Birliği Dış Sınırları Yönetimi Ajansı (FRONTEX) tarafından planlanan ve yürürlükte olan projelere değinilmekte, bu kapsamda Akdeniz, Baltık, Adriyatik ve Karadeniz bölgesinde uygun konumdaki AB üyesi ülkelerden birinin yetkilendirilerek, ticaret gemilerinin hareketlerinin kontrol edilmesi konusunda görevlendirileceği belirtilmektedir²⁴¹.

Diğer taraftan söz konusu belgede anılan “Deniz Emniyeti Sistemi-*Safe Sea Net System*”, “Avrupa Küresel Denizcilik Uydu Sistemi-*European Global Navigation Satellite System (GNSS)*”, “Ulusal Balıkçılık İzleme Merkezleri-*National Fisheries Monitoring Centres*” projelerinin Ege ve Akdeniz’de hayata geçirilebileceği kıymetlendirilmektedir. Söz konusu projeler gerçekleştirildiği takdirde, AB’nin 2007 yılında Karadeniz’i ve Akdeniz’i kapsayacak şekilde kesintisiz bir gemi takip mekanizmasına sahip olacağı düşünülmektedir.

III. TÜRKİYE’NİN DOĞU AKDENİZ EMNİYET POLİTİKASI

Türkiye, Doğu Akdeniz’de 800 deniz mili uzunluğunda bir kıyı şeridine sahiptir. Türk Boğazlarına gelen ve Karadeniz’de üretilen petrol miktarının artması, BTC petrol boru hattının tamamlanması, İskenderun ve Mersin Limanlarında deniz trafiğinin potansiyel artışı nedeniyle Türkiye için Doğu Akdeniz’in önemi gün geçtikçe artmaktadır²⁴². 2004 yılı içerisinde, Karadeniz’de üretilen petrolün 145 milyon tonu Türk Boğazları vasıtasıyla dünya piyasalarına taşınmıştır²⁴³.

²⁴¹ Avrupa Birliği Komisyonu, Brüksel, 7.06.2006.: Yeşil Belge.

²⁴² Gürdeniz, C.: “Security, Stability and Co-operation in The Mediterranean Region: building a vision”, 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh. 102.

²⁴³ Gürdeniz, C.: “Security, Stability and Co-operation in The Mediterranean Region: building a vision”, 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh. 102. “...Ayrıca, her gün 3 milyon varil petrol 25 tanker ile dünya piyasalarına, bunun %40’ı Avrupa piyasaları olmak üzere, dünya piyasalarına taşınmıştır. Bu artış 2020 yılında %70’lere ulaşacaktır.”

2009 yılının sonunda, BTC petrol boru hattının tam olarak devreye girmesi ile beraber, ortalama günlük 1 milyon ton olmak üzere yaklaşık 50 milyon ton üzerinde üretilen petrolün 6-7 tanker ile Ceyhan terminalinden Dünya piyasalarına ihraç edilmesi planlanmaktadır²⁴⁴. Türk Boğazları'ndan gelen tankerler²⁴⁵ ve Mersin ile İskenderun limanlarından Dünya piyasalarına açılan tankerler bir arada telaffuz edildiğinde, Türk deniz yetki alanlarını günlük olarak 3035 tanker²⁴⁶ kullanmış olacaktır.

Türkiye, trafiğin yoğun olduğu böyle bir coğrafyada emniyetin sağlanmasında yeni görevler almaktadır. Bu kapsamda, kanundışı faaliyetlerin ve terörün önlenmesi, deniz yetki alanların korunması gibi konular, Türk Deniz Kuvvetlerinin birincil sorumluluk alanı haline gelmektedir²⁴⁷. Buna paralel olarak, Türk Deniz Kuvvetleri, Doğu Akdeniz'de stratejik deniz güvenlik operasyonlarında yeni pozisyonuna uyum sağlamıştır. Nitekim, Ege ve Doğu Akdeniz'in kesiştiği yerde, Aksaz Deniz Üssünde, firkateynler, denizaltılar, hızlı botlar ve deniz hava araçlarından oluşan bir filo konuşlandırılmış durumdadır. Böylece, Aksaz Deniz Üssü, Doğu Akdeniz'de deniz güvenliğinin sağlanmasında sadece Türk Deniz Kuvvetleri için değil aynı zamanda müttefik deniz kuvvetleri açısından da anahtar bir rol üstlenmektedir. NATO'nun ACTIVE ENDEAVOUR Harekâtını başlattığı 7 Ekim 2001 tarihinden beri, Aksaz Deniz Üssü tarafından hemen hemen 450 müttefik deniz birimine ev sahipliği yapılmıştır²⁴⁸. Bir NATO üyesi olan Türkiye, NATO'nun Akdeniz'deki

²⁴⁴ Gürdeniz, C.: "Security, Stâbility and Co-operation in The Meditarranean Region: building a vision", 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh. 102.

²⁴⁵ <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/calismalar/vts.asp>, 29.06.2006.:Türk Boğazlarındaki trafik yoğunluğu her geçen gün gittikçe artmaktadır. Montrö Sözleşmesinin imzalandığı 1936 yılında yılda ortalama 4500 gemi geçerken, günümüzde yaklaşık 23.000 uğraksız olmak üzere 50.000 civarında gemi geçiş yapmaktadır. Özellikle İstanbul Boğazında günde 2500 civarında, yani yılda 700 binin üzerinde Deniz Aracı düzensiz sefer yapmakta ve günde 1 milyona yakın insan iki yaka arasında taşınmaktadır.

²⁴⁶ Gürdeniz, C.: "Security, Stâbility and Co-operation in The Meditarranean Region: building a vision" konulu sunum, 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh. 102.

²⁴⁷ Gürdeniz, C.: "Security, Stâbility and Co-operation in The Meditarranean Region: building a vision", 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh.103.

²⁴⁸ Gürdeniz, C.: "Security, Stâbility and Co-operation in The Meditarranean Region: building a vision" konulu sunum, 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh. 103.

barış ve dengenin sağlanmasına yönelik girişimlerini desteklemektedir. Bundan başka, 87 parça gemi ve 11 hava taşıt aracıyla Türkiye kıyı şeridinde konuşlanmış Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı, deniz güvenliğinin sağlanmasında büyük rol almaktadır²⁴⁹.

Diğer taraftan, limanların güvenliğinin sağlanmasından sorumlu Devlet birimi olan Türk Denizcilik Müsteşarlığı; Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification Systems-AIS)²⁵⁰ ve uzun Türk sahil şeridinin korunmasına yönelik istasyonları (VTS)²⁵¹ içeren büyük projeleri üstlenmiştir. 2006 yılının sonunda 17 AIS istasyonu tamamlanmış olacaktır. Ayrıca, İskenderun ve Mersin Körfezlerindeki VTS projeleri de 2007 yılı sonunda tamamlanacaktır.

²⁴⁹ Gürdeniz, C.: “Security, Stâbility and Co-operation in The Meditarranean Region: building a vision”, 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005, sh. 104.

²⁵⁰ Günümüzde deniz araçlarının hareket kabiliyeti büyük bir ivme kazanmış olup, tehlikeli yük taşıyan gemilerin deniz ulaşımında artan sayıda kullanılmaya başlanılmasını takiben deniz kazalarında önemli derecede can ve mal kaybıyla birlikte büyük çevre zararları gözlemlenmiştir. Yine günümüzde sahile kıyısı olan ülkelerin karşılaştıkları en önemli sorunlardan bir diğeri de kaçak göçmen olayıdır. Özellikle son yıllarda çok ciddi boyutlara ulaşan bu konuda en çok kullanılan ulaşım sistemi deniz yoludur.

Seyir güvenliğinin artırılması, gemilerin başka gemiler ve kıyıda bu maksatla tesis edilmiş merkezler tarafından takip edilmesi, deniz araçlarıyla diğer gemi ve kıyı birimleri arasında gerçek zamana yakın bir bilgi akışı sağlanarak herhangi bir tehlikeli durumda kazaların meydana gelmeden önlenmesi amacıyla ileri teknolojiye sahip sistemlerin gemilere tesis edilmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu maksatla gemilerin özellikle seyir emniyeti açısından otomatik olarak takip edilmesine yönelik talepler dikkate alınarak fonksiyonel ihtiyacı ve uygulama takvimi IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) ve teknik özellikleri ITU (Uluslararası Haberleşme Örgütü) tarafından belirlenen AIS (Otomatik Tanımlama Sistemi) geliştirilmiştir.

²⁵¹ Ülkemizin artan iç ve dış ticaret hacminin paralelinde, sağlanan ürün çeşitliliği sonucu gelişen deniz taşımacılığının kalbi olan limanlarımızın daha dinamik ve güvenilir bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir.

Etkin bir liman yönetiminde; ulusal ve uluslararası yasa ve kurallara aykırı olmamak koşuluyla, kendisinden her durumda hizmet bekleyen Gemi Kaptanı ve personeline bu hizmeti sunması kadar, bunun aksine koşullarda, örneğin deniz çevresini kirleten, eksik donanıma sahip veya limana giren çıkan diğer gemiler için tehlike oluşturan gemileri zamanında tespit ederek bu gemilerin ve çevresindekilerin ikazı da önem arz etmektedir.

Deniz taşımacılığında artan tehlikeli madde miktarı ve cinsine rağmen (petrol tanker kapasite ve adedindeki artış, LPG/LNG Tankerleri, Kimyasal Madde taşıyan gemiler gibi), gemi tahrik ve manevra yeteneklerindeki yeniliklere ilaveten, gemi seyir yardımcılarının teknolojik gelişmeler paralelinde sağladığı yeni hizmetler ile Denizlerimiz ve Limanlarımız Uluslararası kriterler ve standartlarda tanımlandığı şekilde güvenli ve emniyetli bir yapıya kavuşturulmak durumundadır.

Deniz ulaşımında güven, emniyet ve hizmette sürat sağlayacak, entegre yapıda elektronik seyir yardımcı gurubunu içeren çağdaş bir liman yönetim üst yapısı gerekmektedir. Bu yapı da, IALA tarafından tanımlandığı ve pek çok ülkede uygulanan örnekleri ile, Gemi Trafik Hizmetleri-GTH (Vessel Traffic Services- VTS) Sistemleridir.

11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de meydana gelen terör olaylarından sonra benzer olayların, gemi ve liman tesislerine yapılmasını veya gemi ve liman tesislerinin terör amaçlı kullanılmasını engellemek için IMO tarafından yapılan kapsamlı çalışma, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenliği Tüzüğü (ISPS Kodu) hazırlanarak SOLAS Sözleşmesine eklenmesi ile sonuçlanmıştır. Bu konuda ki AB müktesebatını oluşturan, “Gemi ve liman tesisleri güvenliğinin geliştirilmesi hakkında 31 Mart 2004 tarih ve 725/2004 (EC) sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü”, “Liman güvenliğinin geliştirilmesi hakkında 26 Ağustos 2005 tarih ve 2005/65/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi” ve “Deniz Güvenliği alanında Komisyon denetimlerinin icrası için usuller oluşturan 10 Haziran 2005 tarih ve 884/2005 (EC) sayılı Komisyon Tüzüğü” deniz güvenliği konusunda yeni kurallar koymaktan ziyade, ISPS hükümlerinin AB’de etkin ve yeknesak uygulanmasına ilişkin tedbirler öngörmektedir.

Gemi ve liman tesisleri güvenliği konusunda mevcut ulusal mevzuatımız, “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği”nin 20 Mart 2007 tarihinde 26468 sayılı Resmi Gazetede yayınlanması ile beraber AB müktesebatı ile uyumlu hale gelmiştir²⁵². Söz konusu Yönetmelik ile; deniz yoluyla olabilecek güvenlik tehditlerinin önlenmesi ve karşı tedbirlerin geliştirilmesi için, uluslararası sefer yapan gemi ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerine yönelik olarak oluşturulan, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodunun Türk Bayraklı gemilerde ve Türkiye’nin deniz yetki alanı içerisinde yer alan liman tesislerinde etkin olarak uygulanmasını teminen ilgili kurum ve kuruluşların yetki, görev ve sorumlulukları ile bu Kodun öngördüğü yükümlülükler çerçevesinde yapılacak faaliyetlere ilişkin uygulama usul ve esaslarının belirlenmesi, Kodun uygulayıcıları arasında koordinasyon ve iş birliğini de içeren bir uygulama sisteminin sağlanması amaçlanmıştır.

Avrupa Birliği (AB)’ne uyum kapsamında, Eşleşme Projesi (Twinning) adı altında, 4 Haziran 2004 tarihinde çalışmalarına Denizcilik Müsteşarlığı tarafından başlanılan ve halen çalışmaları yürütülen ve yürürlüğe henüz girmeyen “Deniz Emniyeti Kanunu Tasarısı” mevcuttur. Bu Kanun Tasarısı, deniz emniyeti ve deniz

²⁵² <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/mevzuat/metinx.asp?MevzuatKod=7.5.11196>, 20.05.2007.

güvenliğinin sağlanması ile gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesine ilişkin usul ve esasları, görev, yetki ve sorumlulukları tespit etmek, denetim ve kontrol sistemini kurmak, uluslararası sözleşmelerin etkin olarak uygulanmaları için ilave tedbirleri belirlemek ve bunları etkin olarak uygulanmalarını sağlamak amacı ile hazırlanmış olup, toplam 107 madde ve on bir bölümden oluşmaktadır. Söz konusu Kanun Tasarısı, “başlangıç hükümleri”, “limanlar”, “deniz yetki alanları”, “gemi adamı emniyet yükümlülükleri”, “gemi emniyeti ve yetkilendirilmiş kuruluşlar”, “seyir emniyeti”, “arama ve kurtarma”, “batıklar”, “deniz kirliliğinin önlenmesi”, “ceza hükümleri” ile “çeşitli ve son hükümleri” düzenlemektedir.

Doğu Akdeniz’de meydana gelen gelişmelerden en dikkat çekici olanlarından birisi GKRY’nin bölgede AB adına inisiyatif alma gayretleridir. GKRY’nin bütün Kıbrıs Adasını kapsayacak şekilde Avrupa Birliği’ne girmiş olması ve Kıbrıs’ta Birleşik Kıbrıs Cumhuriyeti’nin kurulması durumunda, güvenlik mülahazaları açısından Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de etkin olarak varlık göstermesi hayati önemi haizdir.

Aksi takdirde GKRY, Kıbrıs Adası’nın tamamının AB toprağı olması ve siyasî şartlar nedeniyle adanın kuzey bölgesinde inisiyatifi ele alarak Doğu Akdeniz’de Türkiye’nin varlığını zayıflatmaya ve ortadan kaldırmaya çalışacaktır. Bu itibarla Türkiye Cumhuriyeti Doğu Akdeniz’de bölgesel iş birliği tesis etmeli ve bir an evvel Kıta Sahaneliğini ve MEB’i belirlemeli, bu deniz yetki alanlarında bayrak göstermelidir.

Özellikle, 11 Eylül 2001 terör olaylarından sonra, Devletlerin, ilân etmiş oldukları ya da kendilerini ilgili gördükleri deniz yetki alanlarını, denizden gelebilecek risk ve tehditlere karşı bir güvenlik çemberi olarak görmüş olmaları göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye’nin de kendi deniz yetki alanlarında gerekli emniyet ve güvenlik tedbirlerini alması gerekmektedir. Bu kapsamda Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 20 Mart 2007 tarihli “Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliğı” çıkarılmıştır.

A. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU UYGULAMA YÖNETMELİĞİ KAPSAMINDA ISPS KODA TÂBİ GEMİLERİN SORUMLULUKLARI

20 Mart 2007 tarihli “Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği”nin 9. maddesine göre, Yönetmelik kapsamındaki gemi tipleri ISPS Kod hükümlerine tâbidir. Bu gemiler aşağıda belirtilen yükümlülükleri yerine getirmek zorundadır:

a. ISPS Koda tâbi²⁵³ her gemide gerekli eğitimi almış ve İdare²⁵⁴ tarafından belgelendirilmiş en az bir adet Gemi Güvenlik Zabiti bulundurulur.

b. ISPS Koda tâbi her gemide İdare veya İdare adına yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından onaylanmış gemi güvenlik planı bulundurulur. ISPS Koda tâbi her gemi için, ISPS Kod Bölüm B hükümleri dikkate alınarak, Şirket Güvenlik Sorumlusunun sorumluluğunda ISPS Kodun Bölüm A hükümlerine uygun olarak

²⁵³ Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği'nin 2. maddesine göre (1) Yönetmelik;

a) Uluslararası sefer yapan;

1) Yüksek-hızlı yolcu tekneleri de dahil tüm yolcu gemileri,

2) 500 Gros Ton ve üstü yüksek-hızlı tekneler de dahil tüm yük gemileri,

3) Seyyar açık deniz sondaj üniteleri,

b) Uluslararası sefer yapan bu tipteki gemilere hizmet veren liman tesisleri ile gemi ve liman tesislerinin işleticisi konumundaki şirket ve kuruluşları, gemi, şirket ve liman tesisleri görevlileri ile bu Yönetmelikte kendilerine yetki, görev ve sorumluluk verilmiş veya yetki devredilmiş kurum ve kuruluşları, kapsamaktadır.

(2) Bu Yönetmelik;

a) Tonajına bakılmaksızın Kabotaj seferiyle işgal eden tüm gemilere,

b) Savaş gemilerine ve yardımcı destek gemilerine,

c) SOLAS-74'e taraf bir Devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ve sadece ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan diğer gemilere,

ç) Limanlardaki askeri tesislere,

uygulanmaz.

(3) Uygulamaya başlangıç tarihi itibarıyla ISPS Koda tâbi olmayan gemi ve liman tesislerinin müteakip dönemde ISPS Koda tâbi olması yönünde bir değişiklik ortaya çıkması durumunda, anılan gemi ve liman tesisleri için bu Yönetmelik hükümleri uygulanır.

(4) Kabotaj seferiyle işgal eden bir gemi, ISPS Kod kapsamındaki bir limana yanaşması halinde, ilgili liman tesisince belirlenen asgari güvenlik kriterlerine uymak zorunda olup, söz konusu geminin ISPS Kodun gemilerle ilgili hükümlerine uymak zorunluluğu yoktur.

²⁵⁴ Denizcilik Müsteşarlığı.

orijinal gemi güvenlik planları hazırlanır. Hazırlanan bu planlar İdare veya İdare adına yetkilendirilmiş bir Tanınmış Güvenlik Kuruluşu tarafından onaylanır. Söz konusu gemi güvenlik planları İngilizce ve Türkçe olmak üzere iki bölümden oluşur. Şirket Güvenlik Sorumlusu tarafından, onaylanmış bu gemi güvenlik planlarından bir tanesi şirkette, bir tanesi gemide muhafaza edilir.

c. ISPS Koda tâbi her gemide İdare veya İdare adına yetkilendirilmiş bir Tanınmış Güvenlik Kuruluşu tarafından verilmiş ISPS Kod, Bölüm A'da yer alan Ek-1'e uygun şekilde düzenlenen gemi güvenlik sertifikası bulundurulur. Sertifikanın geçerlilik süreleri ve ara denetimleri ISPS Kod Bölüm A Kural 19'da belirtilen hükümler çerçevesinde yapılır.

ç. SOLAS 74, Bölüm XI-I, Kural 3'te belirtildiği gibi geminin IMO numarası gemi üzerinde markalı olur.

d. SOLAS 74, Bölüm V, Kural 19'da belirtildiği şekilde gemi AIS cihazı ile donatılır.

e. SOLAS 74, Bölüm XI-I, Kural 5'te belirtilen Sürekli Özet Kayıt gemide güncel bir şekilde hazır bulundurulur.

f. SOLAS 74, Bölüm XI-II, Kural 6'da belirtildiği şekilde gemi, gemi güvenlik alarmı ile donatılır.

g. SOLAS 74, Bölüm XI-II, Kural 9.2.1.3 ve Kural 9.2.3'de belirtildiği şekilde geminin uğradığı son 10 liman ve bu limanların güvenlik seviyeleri güncel bir şekilde hazır bulundurulur.

B. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU UYGULAMA YÖNETMELİĞİ KAPSAMINDA ISPS KODA TÂBİ LİMAN TESİSLERİNİN SORUMLULUKLARI

“Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği”nin 10. maddesine göre, Yönetmelik kapsamındaki liman tesisleri ISPS Kod hükümlerine tâbidir. Bu liman tesisleri aşağıda belirtilen yükümlülükleri yerine getirmek zorundadır:

a. ISPS Koda tâbi her liman tesisi, ISPS Kod Bölüm B hükümleri dikkate alınarak ve ISPS Kod Bölüm A hükümlerine uygun olarak, liman tesisi güvenlik değerlendirmesinin yapılmasını sağlar ve İdareye onaylatır,

b. ISPS Koda tâbi her liman tesisi, İdare tarafından belirlenen kriterler çerçevesinde bir Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu atayarak İdareye onaylatır,

c. ISPS Koda tâbi her liman tesisi, ISPS Kod Bölüm B hükümleri dikkate alınarak, onaylanmış liman tesisi güvenlik değerlendirmesi çerçevesinde ve Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusunun sorumluluğunda ISPS Kod Bölüm A hükümlerine uygun olarak liman tesisi güvenlik planını hazırlayarak İdareye onaylatır ve İdarenin belirleyeceği esaslar çerçevesinde uygular.

Liman tesisi güvenlik planı İdare tarafından onaylanan liman tesislerine, beş yılı geçmemek şartı ile her yıl periyodik denetimleri yapılacak olan ISPS Kod, Bölüm B, Ek-2'ye uygun şekilde liman tesisi güvenlik sertifikası düzenlenir. Beş yıllık sürenin sonunda liman tesisi güvenlik sertifikasının yenilenmesi için liman tesislerinin liman tesisi güvenlik değerlendirmesini yeniden yaptırması ve İdare tarafından onaylanması gerekir. İdare tarafından yapılan denetim neticesinde ISPS Kod hükümlerini yerine getirmediği anlaşılan liman tesislerinde uluslararası gemi trafiğine izin verilmez.

ISPS Koda tâbi olup liman tesisi güvenlik değerlendirmesi ve Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu ataması onaylanmış, liman tesisi güvenlik planı hazırlanma aşamasında olan bir liman tesisinde uluslararası gemi trafiğine İdare tarafından belirlenecek yeni bir talimata kadar her seferinde güvenlik deklarasyonu²⁵⁵ ile izin verilir.

²⁵⁵ “Güvenlik Deklarasyonu” Yönetmeliğin 21. maddesinde düzenlenmiştir. Güvenlik deklarasyonu, ISPS Kod, Bölüm-A, Madde 5’te belirtildiği şekilde yapılır. Zorunlu güvenlik deklarasyonu uygulaması dışında kaptan veya Gemi Güvenlik Zabiti ve Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu tarafından gerekli olduğuna dair kanaat getirildiği zaman da ISPS Kod, Bölüm-A, Madde 5’te belirtildiği şekilde güvenlik deklarasyonu düzenlenmesi için talepte bulunabilir. İdare, ISPS Kod, Bölüm-A, Madde 5 dışına çıkmamak şartı ile gerek gördüğü durumlarda güvenlik deklarasyonu düzenlenmesi ile ilgili olarak yeni düzenlemeler getirebilir.

C. ULUSLARARASI GEMİ VE LİMAN TESİSİ GÜVENLİK KODU UYGULAMA YÖNETMELİĞİ KAPSAMINDA DENETİM

“Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği”nin 16. maddesine göre, Denizcilik Müsteşarlığı, bu Yönetmelik hükümlerinin yerine getirilip getirilmediğini, yasak uygulama ve davranışların bulunup bulunmadığını ve amaç dışında faaliyet gösterilip gösterilmediğini tespit etmek amacıyla, Tanınmış Güvenlik Kuruluşlarını, ISPS Koda tâbi liman tesisleri ve Türk bayraklı gemiler ile liman tesislerine gelen yabancı bayraklı gemileri her zaman denetleyebilir.

Denizcilik Müsteşarlığı, Yönetmeliğin 17. maddesi 2. fıkrası gereğince, denetimler sırasında;

- a. Faaliyet izinlerinin, sertifika ve belgelerinin geçerli olup olmadığını,
- b. Tanınmış Güvenlik Kuruluşları tarafından üçüncü kişilere verilen hizmetin usulüne uygun verilip verilmediğini,
- c. Yetki devri sözleşmelerinde belirtilen yükümlülüklere uyulup uyulmadığını,
- d. Kayıt ve defterlerin usulüne uygun tutulup tutulmadığını,
- e. Gemi ve liman tesislerine verilen sertifikaların, onaylı güvenlik değerlendirmesi ve güvenlik planının geçerli olup olmadığını,
- f. Onaylı liman tesisi güvenlik değerlendirmesi ve güvenlik planının uygunluğunu,
- g. Kayıt ve defterlerin usulüne uygun tutulup tutulmadığını,
- h. ISPS Kod ve bu Yönetmelik çerçevesinde gerçekleştirilen eğitim ve tatbikatların uygun yürütülüp yürütülmediğini ve amaç dışında faaliyet gösterilip gösterilmediğini inceler.

D. GÜVENLİK SEVİLERİNİN BELİRLENMESİ, DUYURULMASI VE UYGULANMASI

Yönetmeliğin 19. maddesine göre, ISPS Kod kapsamındaki tüm Türk Bayraklı gemiler, liman tesisleri ve ülkemiz deniz yetki alanlarında bulunan ISPS Koda tâbi gemiler, ayrıca bir bildirim yapılmaması ve bu Yönetmelikte yer alan yetki ve prosedürler çerçevesinde daha üst bir güvenlik seviyesi uygulanmaması halinde, güvenlik seviyesi-1'de bulunur²⁵⁶ ve bu seviyenin gerektirdiği tedbirleri uygularlar.

Denizcilik Müsteşarlığı, güvenlik konusunu etkileyen gelişmeleri ve istihbarat bilgilerini dikkate alarak, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nün görüşleri doğrultusunda genel veya kısmi olarak daha üst güvenlik seviyesi uygulayabilir. Böyle durumlarda, uygulama denizcilere duyuru olarak veya diğer muhabere vasıtaları ile en kısa sürede ilgililere duyurulur. İvedi hareket edilmesi zorunlu durumlarda Denizcilik Müsteşarlığı, yukarıda belirtilen kurumların görüşünü almadan da daha üst güvenlik seviyesini uygulama kararı alabilir. Böyle bir karar alındığında İdare tarafından ilgili kurumlar ivedilikle haberdar edilir.

Türk Bayraklı gemi ve liman tesislerinde daha üst güvenlik seviyesi uygulanmasını gerektirecek bir durumun mevcudiyetinin değerlendirilmesi durumunda bu Yönetmelikte belirtilen Belirlenmiş Otorite irtibat noktalarından birine durum bildirilerek verilen talimata uyulur. Gecikilmesinde ciddi güvenlik risklerinin ortaya çıkmasının muhtemel olması durumunda, gemiler için kaptan veya Gemi Güvenlik Zabiti, liman tesisleri için Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu, güvenliğinden sorumlu oldukları gemilerde ve liman tesislerinde daha üst güvenlik seviyesinde belirtilen tedbirleri alabilir. Ancak İdare tarafından bir talimat olmaksızın güvenlik seviyesi "1"den "2" nci veya "3" üncü seviyeye çıkarılamaz.

²⁵⁶ Güvenlik Seviyesi-1: Uygun asgari koruyucu güvenlik önlemlerinin her zaman için sürdürüleceği seviyeyi,

Güvenlik Seviyesi-2: Artan bir güvenlik olayı riski sebebi ile belirli bir süre boyunca uygun ilave koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği seviyeyi,

Güvenlik Seviyesi-3: Kesin hedefi tespit etmek mümkün olmasa dahi, bir güvenlik olayının muhtemel ya da gerçekleşmek üzere olması halinde, kısıtlı bir süre için, daha ileri düzeyde, belirli koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği seviyeyi, ifade eder.

Böyle durumlar en kısa sürede belirlenmiş otorite irtibat noktalarından birine iletilir. İdare, durumu değerlendirerek gerekli görürse güvenlik seviyesinde yükseltme yaparak ilgili gemilere ve liman tesislerine duyurur.

Güvenlik seviyesinin 3'e çıkarılması durumunda İdare tarafından ilgili ulusal güvenlik birimlerine bildirimde bulunulur. İlgili ulusal güvenlik birimlerinin herhangi bir olaya müdahalesi ve alacakları tedbirler kendi mevzuatlarına göre belirlenir. Liman tesislerinde güvenlik seviyesinin 3'e çıkması durumunda, İdare ilgili ulusal güvenlik kuruluşları ile irtibatı sürdürür ve gerekli bilgileri, gemilere ve liman tesislerine aktarır.

E. KONTROL VE UYGULAMA TEDBİRLERİ

Yönetmeliğin 20. maddesine göre, SOLAS 74, Bölüm XI-II, Kural 9 ve ISPS Kodun ilgili hükümleri çerçevesinde, liman tesislerimizdeki ISPS Kod uygulamaları, bu tesislere gelen ISPS Kod kapsamındaki Türk ve yabancı bayraklı gemilerin tümüne uygulanacak olup, bu gemilerin denetimleri bu konuda eğitim almış ve İdarece tam olarak yetkilendirilmiş personel tarafından, yetkili personelin olmadığı limanlarda ise Liman Başkanları tarafından yapılır. Bu denetimler sırasında, IMO tarafından hazırlanan "Denizde Güvenliği Artırmak için Kontrol ve Uygunluk Tedbirleri Rehberi"nden (*Guidance On Control And Compliance Measures To Enhance Maritime Security-Resolution MSC.159 (78)*) faydalanılır.

Rehber doğrultusunda, gemi tarafından limana gelmeden önce İdare tarafından belirlenen bilgiler yanaşma ordinosu ile birlikte geminin Türkiye'de bağlı bulunduğu acente aracılığı ile ilgili Liman Başkanlığına iletilir. Bu çerçevede yapılacak uygulamalarda;

a. ISPS Koda tâbi olup ta ISPS Koda ilişkin olarak hiçbir sorumluluğu yerine getirmeyen liman tesisine, ISPS Koda tâbi gemiler alınmaz.

b. Gemiden yanaşma öncesinde alınan söz konusu bilgilerin incelenmesi neticesinde, geminin, uluslararası gemi güvenlik sertifikası veya geçici uluslararası gemi güvenlik sertifikası ve onaylı gemi güvenlik planına sahip olmadığının anlaşılması halinde aşağıdaki şekilde hareket edilir;

1. Eğer gemi, ISPS Koda tâbi olan ve liman tesisi güvenlik planı onaylanmış bir liman tesisine yanaşacak ise, bu durumda eksikliklerini tamamlayana kadar liman tesisine alınmaz ve demirde bekletilir,

2. Eğer gemi, ISPS Koda tâbi olup liman tesisi güvenlik değerlendirmesi onaylanmış ve liman tesisi güvenlik planı hazırlanma aşamasında olan bir liman tesisine yanaşacak ise, İdare tarafından belirlenecek yeni bir talimata kadar her seferinde güvenlik deklarasyonu ile limana alınır. Güvenlik deklarasyonunun yapılmadığı tespit edilirse operasyon durdurulup gemi liman dışına çıkarılır.

c. Geminin, uluslararası gemi güvenlik sertifikası veya geçici uluslararası gemi güvenlik sertifikası ve onaylı gemi güvenlik planına sahip olmadığı limana yanaşması sonrasında yapılan denetimde anlaşılması halinde aşağıdaki şekilde hareket edilir;

1. ISPS Koda tâbi olan ve liman tesisi güvenlik planı onaylanmış liman tesislerinde, gemiye bu eksikliklerini tamamlayana kadar operasyon izni verilmez.

2. ISPS Koda tâbi olup, liman tesisi güvenlik değerlendirmesi onaylanmış ve liman tesisi güvenlik planı hazırlanma aşamasında olan liman tesislerinde ise, geminin operasyonuna, güvenlik deklarasyonu yapılarak, bir sefere mahsus olmak üzere izin verilir ve bir sonraki gelişinde liman tesisine alınmayacağı bildirilir.

Gemiden limana gelmeden önce alınan bilgilerin değerlendirilmesi neticesinde ISPS Kod gereklerine uymadığına ilişkin açık gerekçelerin oluşması halinde geminin limana girmeden evvel denetlenmesi, ilgili liman tesisi tarafından sağlanacak deniz vasıtası ile yapılır. Bu imkanın sağlanamaması durumunda denetim, geminin liman tesisine yanaşmasına müteakip yapılır.

SOLAS-74 Sözleşmesine taraf olmayan ve ISPS Kodu uygulamak zorunda bulunmayan Devletlerin gemileri liman tesislerine güvenlik deklarasyonu yapılarak alınır. ISPS Koda tâbi liman tesislerimize ait bilgi ve irtibat detayları internet üzerinden, kara sularımızdaki güvenlik seviyeleri limanlarımıza gelen gemilere bildirilmek amacıyla Türk Radyo tarafından yazılı (NAVTEX) ve sözlü (VHF)

olarak yayımlanır. Ayrıca, liman tesisindeki Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu ile irtibat kurmak isteyen gemiler Türk Radyo üzerinden bu irtibatı gerçekleştirirler.

Liman Devleti denetim uzmanlarının bulunmadığı veya yeterli olmadığı liman başkanlıklarında ISPS Koda tâbi gemilerin denetimi, sadece gemide uluslararası gemi güvenlik sertifikası veya geçici uluslararası gemi güvenlik sertifikasının olup olmadığının kontrolü ile onaylı bir gemi güvenlik planının gemide var olup olmadığının doğrulanması şeklinde liman başkanları tarafından yapılır.

Gemilerin ISPS Kod kapsamındaki denetimlerine ilişkin düzenlenmesi gereken rapor formu İdare tarafından belirlenir. Belirlenen bu formlar denetimi düzenleyen yetkili personel veya liman başkanı tarafından doldurulduktan sonra orijinali gemi kaptanına verilir, bir kopyası yine İdare tarafından belirlenen usule göre İdareye gönderilir.

Eğer geminin limana girişine veya yük operasyonuna izin verilmemiş ise, yedinci fıkrada belirtilen form, düzenleyen tarafından; İdareye, geminin bayrak Devletine, geminin Tanınmış Güvenlik Kuruluşuna, IMO'ya ve geminin gideceği bir sonraki limana faks ile gönderilir. Geçici tedbirler ile geminin operasyonuna izin verilmiş ise İdareye ve bayrak Devletine bildirim yapılır.

Türk Bayraklı gemilerin yabancı limanlarda ISPS Kod eksikliklerinden dolayı tutulmalarının önlenmesini teminen, yapılan denetimler sonucunda eksiklikler olduğu tespit edilen gemilerin, bu eksiklikler giderilene kadar yabancı bir limana gitmesine izin verilmez.

ISPS Kod kapsamındaki bir gemi liman tesislerimize gelmeden önce İdare tarafından belirlenen bilgiler, yine İdare tarafından belirlenen usullere göre gemi kaptanı tarafından hazırlanarak bir önceki limandan doğrudan veya geminin Türkiye'de bağlı bulunduğu acentesi vasıtasıyla ilgili Liman Başkanlığına faksla iletilir. Bu durumun faksla yapılamaması halinde acente, kaptanla en uygun haberleşme vasıtasıyla temasa geçerek aldığı bilgileri İdarenin belirleyeceği usule uygun olarak Liman Başkanlığına iletir. Ancak, bu durumda gemi, yanaşmasına

müteakip operasyonuna başlamadan evvel ISPS Koda göre durumunun doğrulanması amacıyla denetime tâbi tutulur.

F. MUAFİYETLER

“Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği”nin 2. maddesine göre Yönetmelik hükümleri;

- a. Tonajına bakılmaksızın Kabotaj seferiyle iştigal eden tüm gemilere,
- b. Savaş gemilerine ve yardımcı destek gemilerine,
- c. SOLAS-74’e taraf bir Devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ve sadece ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan diğer gemilere,
- d. Limanlardaki askeri tesislere,

uygulanmaz.

Kabotaj seferiyle iştigal eden bir gemi, ISPS Kod kapsamındaki bir limana yanaşması halinde, ilgili liman tesisince belirlenen asgari güvenlik kriterlerine uymak zorunda olup, söz konusu geminin ISPS Kodun gemilerle ilgili hükümlerine uymak zorunluluğu yoktur.

§-2. DOĞU AKDENİZ’DE TABİAT VARLIKLARI

I. GENEL OLARAK

Balıkçılık Bölgesi (*fishery zone*), geniş anlamında, balık avlanması konusunda kıyı Devletinin ülkesel yetkisi altına konulmuş deniz alanını belirlemektedir. Ancak, gerek balıkçılık bölgesinin genişliği gerekse kıyı Devletinin balık avlanmasına ilişkin olarak bu alanda kullanabileceği yetkilerin kapsamı, yakın zamanlara kadar önemli gelişmelere konu olmuştur. Bu durum, öteki deniz alanları kavramlarından bağımsız bir balıkçılık bölgesi kavramının varlığı ve özellikleri tartışmalara yol açmıştır²⁵⁷.

²⁵⁷ Pazarıcı, H.:Uluslararası Hukuk Dersleri, B.5, C.IV/II, Ankara 1998, sh. 389. Caminos, H. (ed.):

Sahildar Devletin, balık kaynakları ile ilgili kullandığı egemen haklar veya yetkiler, balıkçılık bölgesinin oluşmasına neden olmuştur. Bir tanıma göre balıkçılık bölgesi, geniş anlamda, balık avlanması konusunda sahildar Devletin egemen yetkilere sahip olduğu deniz bölgesidir²⁵⁸.

Bu kapsamda, Devletlerin fiilî uygulamalarının, komşu Devletler arasında uyumsuzluğa yol açması kaçınılmazdır. Bu uyumsuzlıklardan birisi de İngiltere ile İzlanda arasında ortaya çıkmış ve problem UAD'ye götürülmüştür. UAD'nin 25 Temmuz 1974 tarihli "Balıkçılık Davası" kararı, iki değişik balıkçılık bölgesi kavramının belirginleştiğini ortaya koymaktadır. Bunlardan birincisi, yalnızca

Law of The Sea (The Library of Essays in International Law), Burlington-USA 2001, sh. 283-301.

²⁵⁸ <http://www.usakundem.com/makale.php?id=136>, 08.05.2006.: Milletlerarası pozitif hukukta balıkçılık bölgesi, 1945 Truman bildirisinden kaynaklanmıştır. Özetle, bu bildiriye, ABD, balıkçılığın korunması amacıyla kara sularına bitişik fakat bu suların ilerisinde daha önce açık deniz alanı olarak kabul edilen bir bölgede, milli hukukunun geçerli olacağını ileri sürüyordu. Fakat, bu alanın genişliği bu bildiriye de düzenlenmemiştir. Bu bildiriye sonra, Latin Amerikan Devletlerinin çoğunluğunun 200 mile kadar varan alanlarda değişik iddialarda buldukları görülmüştür.

Münhasır balıkçılık hakları kavramı, balıkçılık bölgesi bakımından öncelikle 1958 Konferansı sırasında büyük ölçüde desteklenmiştir. Bununla beraber, açık denizlerde öncelikli balıkçılık hakları ve sahildar Devletlerin özel menfaatleri ile birlikte önemli bir gelişmeyi sürdürmüştür. 1958 Konferansı'nda sahildar Devlete balıkçılık kaynaklarını işletmek için daha fazla bir hak vermeyi amaçlayan değişik öneriler, sahildar Devletin özel menfaati kavramının temeli olmuştur. Şili, Ekvator, Peru, Filipinler, Vietnam ve bunların hepsinden fazla İzlanda bu özel menfaatlerin tanınması için değişik öneriler sunmuşlardır. Sahildar Devletin özel menfaatlerinin tanınması, kara sularının arkasında sahildar Devlete balıkçılıkla ilgili münhasır yetkinin genel olarak tanınmasının milletlerarası planda ilk adımı sayılabilir. Bu tanımın çok sınırlı ve münhasır balıkçılık yetkisi fikri ile bağlantısından bilinçli olarak kaçınılmasına rağmen, iddia edilen hakların hukuki yapısı bakımından önemli ilkelere de işaret etmektedir. Gerçekten, bir taraftan münhasırlaştırılmış geniş yetkiler kavramı ile kabul edilmiş fonksiyonel tipik bir hak durumunu göstermektedir. Diğer taraftan bir hakkaniyet bölgesinin veya ülkesel yetki alanının tamamen gerisindedir. Sahildar Devletin özel menfaatleri daha sonraki aşamalarda kuvvetlendirilmesi mümkün iken, onun hukuki yapısına uygun bir değişiklik yansıtılmamıştır. Diğer taraftan, öncelikli balıkçılık hakları problemi, ne yazık ki kara sularının genişliği tartışmaları ile birlikte ele alınmış ve bir bitişik balıkçılık bölgesi kurulması ile diğer formülasyonlar tarihi haklar problemi ile ilişkilendirilmiştir. Bu açıdan, Küba ve İzlanda'nın balıkçılık menfaati ile etkili bir çözüm bulma çabaları, kara suları ile ilgili olmamasına rağmen, başarısız olmuştur. Bu arada Şili, Peru, Küba ve Uruguay'a çeşitli tekliflerde bulunmuşlardır. Ayrıca, bilindiği gibi Kanada ve ABD'nin, konferansta kabul edilmeyen öncelikli haklarla ilgili çeşitli tasarıları olmuştur. Bu problemin başarısızlığa uğramasında en önemli sebep, belki de kara sularının genişliği ile birlikte bu konunun ele alınmasıdır. Buradan da anlaşılabilir gibi, eğer balıkçılık bölgesi kavramı, kara suları ve bitişik bölge rejimlerinden ayrı olarak incelenseydi, 1958 veya 1960 Konferansı'ndan hukuki bir kavram olarak balıkçılık bölgesi kavramı çıkabilirdi.

1958 ve 1960 Konferansları'ndan önceki ve sonraki Devlet uygulamaları açıkça göstermiştir ki; sahildar Devletler kaynakların işletilmesiyle ilgili olarak geniş yetki eğilimindedirler. Bu eğilim, geniş kara sularından münhasır balıkçılık bölgeleri iddialarının daha yerinde olduğuna işaret etmiştir.

“balıkçılık bölgesi” adını taşımakta olup, esas çizgiden başlayarak kara suları dışında on iki mile kadar varan deniz alanında kıyı Devletin balıkçılık konusunda münhasır yetkilere sahip olmasını sağlamaktadır. İkincisi ise, balıkçılık tercihli hakları olarak anılan ve münhasır balıkçılık bölgesinden sonra yer alan açık deniz alanında kıyı Devletine öteki Devletlere göre öncelikli haklar tanıyan bir kavramdır. Divan’a göre, tercihli balıkçılık bölgesine nazaran on iki millik münhasır balıkçılık bölgesi bir yapılageliş değeri kazanmıştır. UAD’nin belirtilen kararının üzerinden çok geçmeden, münhasır balıkçılık bölgesi ilânlarının, bu kez kıyı Devletine münhasır ekonomik haklar sağlayacak olan “miras denizi” ya da MEB gibi kavramlara dayanarak, 200 mile kadar çıkartıldığı gözlenmektedir. Ancak, Devletlerin bu dönemde MEB yerine, daha çok geçici amaçlarla, 200 mile kadar varan balıkçılık bölgeleri ilânını sürdürdüğüne tanık olunmaktadır. Bugün, MEB kavramının uygulanan Uluslararası Hukukta bir yapılageliş kuralı olarak yerleşmiş bulunması nedeniyle bağımsız balıkçılık bölgesi giderek yerini bu yeni yetki alanına bırakmıştır²⁵⁹.

Son yüzyılda insan nüfusunun artışına bağlı olarak okyanus ve denizlerdeki canlı kaynakların stoklarında hızlı bir azalma görülmüştür. Bu azalma hâlâ devam etmektedir. Her ülke kendi deniz ve iç sularındaki canlı kaynaklarını tüketmeden kullanmak için ciddi çaba göstermekte, deniz araştırmalarının sonuçlarına göre tedbirler almaktadır. Toplam avlanabilir su canlıları kaynaklarını hesaplayarak, gereğinde tekne sayılarını sınırlama da dahil olmak üzere, uluslararası iş birliğine yönelmektedir. Ülkeler bu balıkçılık politikalarını uygularken, balıkçılıkla ilgili üretim, tüketim, karaya çıkarılan balık, av istatistikleri, tekne sayısı ve boyları gibi verilerden de yararlanmaktadır. Balıkçılık yönetimi denilen bu çalışmalarda temel amaç sorumlu balıkçılık ve bunun gerektirdiği önleyici ve su canlılarını korumayı sağlayan tedbirlerin alınmasıdır. Bir başka deyimle, ekosistem korumacı yönetim anlayışına yönelmektedirler²⁶⁰.

²⁵⁹ Pazarıcı, H.:Uluslararası Hukuk Dersleri, B. 5, C. IV/II, Ankara 1998, sh. 391.

²⁶⁰ <http://www.tudav.org/balilke.htm>, 08.05.2006.

II. BALIKÇILIĞA İLİŞKİN UYUŞMAZLIKLAR VE UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ

A. 25-26 KASIM 2003 TARİHLİ ZİRVE

Bu alandaki en önemli gelişme, AB'nin önceki yıllarda başlattığı girişimler çerçevesinde, Akdeniz'deki balık kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir idaresi bakımından Akdeniz çapında bir balıkçılık politikasının oluşturulması için 2002 yılında bir Eylem Planı kabul etmesi teşkil etmiştir. Söz konusu Eylem Planıyla amaç, kıyı Devletine deniz yatağı üzerindeki sulara, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularında egemen haklar tanıyan MEB ilânının Akdeniz'de yaratacağı ihtilaflardan kaçınılması açısından, sadece balıkçılık kaynakları bağlamında geçerli olacak sınırlı bir yetki alanı oluşturulmasıdır.

B. ORTAK DEKLARASYON

AB Komisyonu, bu girişimi kapsamında tüm Akdeniz ülkelerini 25-26 Kasım 2003 tarihinde Venedik'te bir araya getirmiştir. Zirve sonunda kabul edilen Ortak Deklarasyonun 10. maddesiyle²⁶¹, ilgili Devletlerin iş birliği yapmaları koşuluyla, Akdeniz'de "Balıkçılık Koruma Alanları" ilân edilmesi benimsenmiştir. Söz konusu bildirin hazırlık çalışmalarına ülkemiz tarafından da iştirak edilmiştir.

²⁶¹ http://europa.eu.int/comm/fisheries/news_corner/autres/declarationvenice_en.pdf, 01.04.2006.:

Declaration Of The Ministerial Conference For The Sustainable Development Of Fisheries In The Mediterranean (Akdeniz'de Balıkçılığın Gelişiminin Sürdürülmesine Dair Bakanlar Konferansı Bildirisi) Venice, 25-26 Kasım 2003: Madde 10 Akdeniz deniz çevresinin biyolojik sağlığının tesisi amacıyla bütün devletler arasında gerçekleştirilecek iş birliği çerçevesinde, Balıkçılık Koruma Alanlarının oluşturulmasına, geliştirilmesine, müsaade edilebilir. Balıkçılığın korunması ve muhafazası ve böylece daha iyi kaynak yönetimi ile balıkçılığın korunması ile mücadelede müşterek taahhüt göz önünde bulundurulmalıdır. Karşılıklı iş birliği ve eşgüdüm içerisinde gerçekleştirilecek balıkçılık koruma alanlarının, uluslararası hukuka göre lehte veya aleyhte devletlerin egemen hakları kapsamında olmadığı göz önünde bulundurulacaktır. Bu süreç içerisinde Akdeniz Devletleri bölgesel düzeyde iş birliği içerisinde olacaklardır.

III. LİBYA’NIN BALIKÇILIK KORUMA ALANI İLÂNI VE UYGULAMALARI

Libya, 1 Nisan 2005 tarihinde kara sularının dış sınırından itibaren altmışiki deniz mili genişliğinde²⁶² bir balıkçılık koruma alanı ilân etmiştir. Libya, bu ilânı hakkında Birleşmiş Milletler’e bildirim yapmıştır²⁶³.

Libya’nın Doğu Akdeniz’deki bu ilânı, 25-26 Kasım 2003 tarihinde Venedik’te yapılan Bakanlar Konferansı sonucunda kabul edilen “Ortak Deklarasyon” çerçevesinde, Akdeniz’de “Balıkçılık Koruma Alanı” ilânının ilk örneğini oluşturmaktadır. Nitekim Libya’nın bu ilânında, “Ortak Deklarasyon”un 10. maddesine de atıfta bulunmaktadır. Ancak, Libya’nın bu süreçte 10. maddedeki diyalog ve eşgüdüm mekanizmasını işletip işletmediği bilinmemektedir. Libya’nın bu ilânının kendi tek taraflı tasarrufu içerisinde olması halinde, 10. maddedeki diyalog ve eşgüdüm hükmünün aşındırılmasına yol açabilecektir.

§-3. DOĞU AKDENİZ’DE ÇEVRE

Yarı kapalı bir deniz olan Akdeniz, gerek nüfus yoğunluğu, gerekse de endüstriyel gelişmenin hızla arttığı ülkelerin kendisini çevrelemesi sebebiyle, kirlenmeye açık bir denizdir. Dünyanın diğer denizleri arasında petrol kirlenmesine en çok maruz kalan deniz özelliğini göstermektedir²⁶⁴. Bunun en önemli sebebi ise petrol tankerlerinin kirli sarnıçlarını Doğu Akdeniz’de, özellikle Libya-Mısır arasındaki deniz alanında yıkamakta oluşudur²⁶⁵.

I. DOĞU AKDENİZ’DE ÇEVRE RİSKLERİ

Doğu Akdeniz’de, kronik kirletici durumundaki kara kökenli kirleticilerin durumu çevreye tehlike verici seviyededir. Genelde kirleticilerin en büyük kaynağını

²⁶² <http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/293/85/PDF/N0529385.pdf?OpenElement>, 08.05.2006.

²⁶³ <http://www.libya-watanona.com/news/n2005/april/0405nwsc.htm>, 08.05.2006.

²⁶⁴ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 265.

²⁶⁵ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 265.

tarımsal faaliyetler meydana getirmekte ve bunların denize taşınmaları akarsularla olmaktadır. Tarımsal faaliyetlerden kaynaklanan deniz kirliliği, örneğin erozyon ve doğal bitki örtüsünün değişmesi sonucu toprakta bulunan civanın buharlaşıp denize taşınması, tüm Akdeniz’de genel bir sorun olup, bu denizin bilinen tarihi boyunca etkili olmuştur²⁶⁶.

Doğu Akdeniz’in kalabalıklaşan sahil kesimleri, endüstriyel gelişmeler, turizm faaliyetlerinde artışa karşın yetersiz alt yapı nedeniyle kara kökenli kirlenmede büyük artışlar gözlenmiştir²⁶⁷. Kronik olarak nitelenen karasal kaynakların yanısıra, deniz yolu taşımacılığı ve tanker trafiği, petrol ve petrol türevleri gibi maddeler kirleticilerin en önemli kaynağını meydana getirmektedir. Bu kirlenmeler rutin deniz işletmeciliğinden kaynaklanabildiği gibi meydana gelen kazalarda denize petrol atıkları girdisini arttırmaktadır²⁶⁸.

Akdeniz genel anlamda, Atlas Okyanusundan dar ve sığ Cebelitarık boğazı ile, Hint Okyanusundan ise, insan yapısı Süveyş kanalı sığıkları ile ayrılmaktadır. Yatay ve düşey doğrultudaki bu kısıtlamalar, havzalar arasındaki su alışverişini, bunun sonucu olarak da, kirleticilerin su kütlelerindeki birikimini geniş çapta etkilediğinden, bu havzalara bırakılan atıkların seyreltilmesi ve havzadan uzaklaştırılması olanakları da kısıtlanmış olmaktadır²⁶⁹.

Bu kısıtlanmanın yarattığı diğer bir etki de, su kütleleri arasındaki düşey karışımın belirli bir derinlikten sonra durmasıdır. Bu durum da kirleticilerin büyük bir bölümünün belirli tabakalarda birikmesine ve yoğunluklarının göreceli olarak artmasına neden olmaktadır²⁷⁰.

²⁶⁶ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 266.

²⁶⁷ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 266.

²⁶⁸ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 266.

²⁶⁹ Artüz, L.M: “Petrol Kirlenmesi Açısından Denizlerimizde Durum”, <http://hosttest.artuz.com/Artuz/pdf/1030.pdf>, 10.05.2006.

²⁷⁰ Artüz, L.M: “Petrol Kirlenmesi Açısından Denizlerimizde Durum”, <http://hosttest.artuz.com/Artuz/pdf/1030.pdf>, 10.05.2006.

1985 den bu yana, sahil bölgelerindeki hızlı yapılaşma ve buna paralel olarak gelişen turizm olgusu, kıyı şeridinden başlayarak Kıta Sahanlığına doğru hızla ilerleyen kirlenme ve bunun sonucu olarak da, deniz ekosisteminde geniş çaplı doğal denge bozukluklarına yol açmıştır. Buna ek olarak, endüstri ve ekonomi açısından ileri düzeydeki toplumlar, kendi kamuoylarının baskısı ile zararlı ve zehirli atıklarını, kontrol ve yasal alandaki boşluklardan yararlanarak, denizlerimize taşımaya başlamışlardır²⁷¹. Basra Körfezi'nden Avrupa ve Akdeniz pazarlarına petrolün taşınmasında kritik bir geçit olan Süveyş Kanalı'nın tankerlerce yoğun kullanımı, boru hatları ve petrol rafinelerinin bölgede mevcudiyeti, tanker trafiğinin ve buna bağlı hidrokarbonlarının (PAH) artmasına da sebep olmaktadır²⁷².

Birleşmiş Milletler Çevre Programı'nın (UNEP) 1972 yılında kurulmasının ardından öncelikli hedeflerden bir tanesi olarak, Akdeniz, koruma kapsamına alınmıştır. Bölgesel denizler için kabul edilmiş daha büyük bir programın parçası olarak Akdeniz Eylem Planı (AEP) 1975'te oluşturulmuş ve Akdeniz'in karşı karşıya bulunduğu çevresel baskı ve tehditlerin tespitini, giderilme yollarını ve disiplinler- sektörlere arası boyutta bütüncül bir yaklaşımla ele alınmalarını hedeflemiştir. Bu programda, bölgeye özel düzenleme ile, korunacak denizin bölgesel karakterine uygun olarak Akdeniz için kendi risk ve deniz çevresine özgü yeni ve gerekli unsurlara da yer vermişlerdir²⁷³.

Diğer taraftan AEP, petrol ve diğer kirlenmelerle mücadele için zaman içinde petrol ve diğer kirlenme kaynaklarının kirlenirken tespitine de yönelmeye başlamıştır. Bu bağlamda, AEP bünyesinde oluşturulmuş bulunan Bölgesel İşbirliği Merkezlerinden Palermo/İtalya'da bulunan Uzaktan Çevre Algılama Eylem Merkezi

²⁷¹ Artuz, L.M: "Petrol Kirlenmesi Açısından Denizlerimizde Durum", <http://hosttest.artuz.com/Artuz/pdf/1030.pdf>, 10.05.2006.

²⁷² Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 266.

²⁷³ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 207.

(*Environment Remote Sensing Regional Activity Center-ERS/RAC*)’de petrol ve diğer kirlenmenin oluşumunun anında tespiti için uydu gözetlemeleri yapmaktadır²⁷⁴.

II. DOĞU AKDENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI

A. BARCELONA SÖZLEŞMESİ

Doğu Akdeniz’i de içine kapsayacak şekilde Akdeniz’in korunmasına yönelik olarak²⁷⁵ hazırlanan uluslararası düzenleme, 1976 tarihli Barcelona Sözleşmesi (*Convention For The Protection of The Marine Environment and the Coastal Region of The Mediterranean*)’dir.

Türkiye’nin de taraf olduğu Barcelona Sözleşmesi, 12 Haziran 1981 tarih ve 17368 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir Bu sözleşmede, Akdeniz Bölgesinin kirlenmeye maruz kalması, kirlenme dolayısıyla deniz çevresini, denizin ekolojik dengesini, kaynaklarına ve meşru kullanma şekillerine yönelmiş tehditleri ortadan kaldırmak, bölge ölçeğinde birbiriyle ilişkilendirilmiş geniş bir tedbirler bütünü içinde Akdeniz Bölgesi’nin korunması ve geliştirilmesi için Devletlerin ve ilgili uluslararası kuruluşların yakın iş birliği içinde bulunması amaçlanmaktadır²⁷⁶.

Bu Sözleşme, Cebelitarık Boğazından, Çanakkale Boğazı girişinde Mehmetçik Fenerine kadar olan deniz alanında, yani Doğu Akdeniz, Batı Akdeniz ve Ege Denizi’nin tamamında, uygulama alanı bulmaktadır. Birleşmiş Milletler’in “Bölgesel Denizler”in korunması programı kapsamında gerçekleştirilmiş Sözleşme, kirlenme ile mücadelenin ayrıntılarını muhtelif protokoller²⁷⁷ ile düzenlemiştir²⁷⁸. Tüm bu

²⁷⁴ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 269.

²⁷⁵ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 267.

²⁷⁶ <http://www.denizcilik.gov.tr/anlasmalar/IMObilgileri/IMO%20VE%20S%C3%96ZLE%C5%9EMELER%C4%B0%20HAKKINDA%20GENEL%20B%C4%B0LG%C4%B0LER.doc>, 09.05.2006.

²⁷⁷ <http://unepmap.org>, 10.05.2006. “Bunlar özetle şu adları taşımaktadırlar:

1. Akdeniz’in Gemi ve Uçaklardan Yapılan Boşaltmalarla Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Protokol (1976 da imzalanmış ve 1995’de değiştirilmiş durumdadır.)
2. Akdeniz’in Acil Durumlarda Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirletilmesine Karşı Mücadelede İşbirliği Hakkında Protokol (1976)

protokollerin hukukî çerçevesini çizerek sağlamaya çalıştığı iş birliği programı, Akdeniz’de kirlenme ile ilgili esasları ortaya koymaktadır²⁷⁹.

B. BASEL SÖZLEŞMESİ

Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Sözleşme (Basel Sözleşmesi - Basel Convention On The Control Of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal), uluslararası boyutta önem taşımaktadır. 169 Devletin taraf olduğu söz konusu Sözleşme, 1989’da kabul edilerek 1992’de yürürlüğe girmiştir²⁸⁰.

Ülkemizin de onayladığı sözleşme, tehlikeli atık taşımacılığının getirdiği sorunlara Dünya kamuoyunun dikkatini çekmekte ve bu konulardaki hukuk dışı, yanlış ve ihmalkâr uygulamalara karşı vazgeçirici ve önleyici bir sözleşme görevini üstlenmektedir. Sözleşme, 29 madde ve 5 Ek’ten oluşmakta olup, tehlikeli atıkların açık bir listesini içermekte ve bu atıkları ihraç eden ülkeye bildirim zorunluluğu getirmektedir. Sözleşme ile, tehlikeli atıkların sınırlarötesi hareketlerinde transit ülke durumunda olan ülkemizin bir ölçüde illegal atık trafiğine ve bertarafına maruz kalması da engellenmektedir²⁸¹.

3. Akdeniz’in Kara Kökenli Kirleticilere Karşı Korunması Hakkında Protokol (1980 ve 1996’da değiştirilmiş durumdadır.)

4. Akdeniz’de Özel Korunma Alanlarına ve Biyolojik Çeşitliliğine İlişkin Protokol (1982’de imzalanan Özel Korunma Alanlarına İlişkin Protokol 1995’de hazırlanan Biyoçeşitlilik Protokolü ile değiştirilmiştir.)

5. Kıta Yatağının İşletilmesinden Doğan Kirlenmelerden Korunma Protokolü (Offshore Protocol, 1994.)

6. Tehlikeli Atıklar Protokolü (1996.)

²⁷⁸ Kutluk, D.: Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 207.

²⁷⁹ Kutluk, D.: Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 268.

²⁸⁰ http://www.unescap.org/DRPAD/VC/orientation/legal/3_waste.htm, 12.05.2007.

²⁸¹

<http://www.denizcilik.gov.tr/anlasmalar/IMOBilgileri/IMO%20VE%20S%C3%96ZLE%C5%9EMELER%C4%B0%20HAKKINDA%20GENEL%20B%C4%B0LG%C4%B0LER.doc>, 09.05.2006.

C. AKDENİZ İÇİN BÖLGESEL DENİZ KİRLİLİĞİ ACİL MÜDAHALE MERKEZİ (REMPEC)

IMO, bölgesel düzeyde kirliliği önleme konusundaki tedbirleri geliştirmede Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) - Bölgesel Denizler Programı ile aktif olarak iş birliği yapmıştır. IMO, şimdilerde UNEP Eylem Planlarının kapsadığı 11 deniz alanının hepsinde program geliştirme ile ilgilenmektedir. Bu iş birliğinin özellikle önemli bir getirisi, IMO tarafından UNEP ile bağlantılı olarak 1976 yılında Malta’da kurulan “Akdeniz İçin Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi (*Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for The Mediterranean Sea-REMPEC*) ”dir²⁸².

Bu Merkez, bir yandan limanlardaki tanker balast ve sintine sularının kabul edilmesini sağlayıcı alıcı merkezler yapılması, kazalar ile mücadele için istatistikler geliştirilmesi, teknik mücadele araçları geliştirilmesi ve Akdeniz kıyıdaşları arasında ortak mücadele bilincinin temini maksatlarına yönelikken, diğer yandan da başta kaza ve acil durumlarda oluşan petrol kirlenmeleri ile mücadele için bölgesel eşgüdümü ile büyük çapta çevre felaketlerine karşı teknik mücadele için uygulamaya yönelik iş birliği planlarını hazırlamaktadır²⁸³.

Ş-4. DOĞU AKDENİZ’DE ARAMA KURTARMA (AK)

I. GENEL OLARAK

Arama Kurtarma (AK); hava ve deniz vasıtalarının karada, havada, su üstünde ve su altında tehlikeye maruz kalması, kaybolması veya kazaya uğraması hallerinde, bu vasıtalarındaki şahısların hertürlü araç, özel teçhizat veya kurtarma birlikleri kullanılarak aranması ve kurtarılması işlemidir²⁸⁴. Denizcilik sektöründeki gelişmeler paralelinde, deniz alanlarında meydana gelen kazaları ve kayıpları minimum

²⁸²

<http://www.denizcilik.gov.tr/anlasmalar/IMObilgileri/IMO%20VE%20S%C3%96ZLE%C5%9EMELER%C4%B0%20HAKKINDA%20GENEL%20B%C4%B0LG%C4%B0LER.doc>,
09.05.2006.

²⁸³ Kutluk, D.: Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 268-269.

²⁸⁴ <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/sar.asp>, 15.05.2007.

seviyeye indirmeye ve insan hayatını kurtarmaya yönelik çalışmalar hız kazanmış ve uluslararası bir boyut almıştır. Bunun neticesinde;

1. 1958 Ağır Denizler Konvansiyonununun 12. kuralı,
2. SOLAS 1974'ün 5. bölüm 15. kuralı,
3. 1979 Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası (Hamburg) Sözleşmesi,

imzalanmış ve taraflardan ülkelerinin kıyıları civarında denizde tehlike içerisinde bulunan şahıslara yeterli arama kurtarma hizmeti sağlanması için gerekli düzenlemeleri yaparak arama kurtarma merkezleri kurmaları ve eğitilmiş personelle donatmaları istenmiştir.

Bu bağlamda Türkiye gerek iş birliğini artırmak, gerekse Arama Kurtarma bölgesel alanlarını tespit etmek için Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde bu konuda eğitilmiş ve donanımlı personel ile teşkilatlanarak ulusal ve uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmektedir²⁸⁵.

II. TÜRKİYE’NİN ARAMA KURTARMAYA İLİŞKİN ULUSAL DÜZENLEMELERİ

Türkiye, deniz kazalarına ilişkin Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası (1979 Hamburg) Sözleşmesi’ni²⁸⁶ 22 Ocak 1986 tarihinde kabul etmiştir. Denizcilere Seyir Uyarı Sistemi (NAVTEX) hizmetlerinin ilgili kuruluşlara koordine edilmek suretiyle²⁸⁷, Ulaştırma Bakanlığı’nın sorumluluğunda yürütülmesi uygun görülmüştür. 10 Eylül 1982 günü yapılan toplantıda tespit edilen ve Genel Kurmay Başkanlığına onaylanan, Türkiye’nin Arama Kurtarma sorumluluk ve yetki

²⁸⁵ <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/sar.asp>, 15.05.2007.

²⁸⁶ <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/tarih.asp>, 15.05.2007.: Hükümetler arası istişari denizcilik teşkilatı bünyesinde hazırlanarak Almanya’nın Hamburg şehrinde yapılan konferans sonucunda 27 Nisan 1979 tarihinde kabul edilip, 1 Kasım 1979 tarihinden itibaren Londra’da imzaya açılan ve Türkiye tarafından 24 Ekim 1980 tarihinde imzalanan “Denizde Arama Ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi” ile ekinin ve konferansta kabul edilen kararın onaylanması (uygun bulunduğu dair kanun 3171, kabul tarihi 20 Mart 1985) uygun bulunmuş ve 27 Mart 1985 tarih ve 18707 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

²⁸⁷ Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü’nün 02 Nisan 1985 tarih ve K.K.G.N.MD.181-1092 / 02095 sayılı yazısı.

sahalarını gösteren harita 1982 yılında seyrüsefer güvenliği alt komitesinin 26. dönem toplantısı vesilesiyle IMO'ya sunulmuştur²⁸⁸. İkinci kez IMO'ya verilecek olan yeni haritada; Karadeniz'deki Arama Kurtarma sorumluluk alanımıza ilişkin hattın belirlenmesinde, yeni bir olgu olan Karadeniz'deki Türk MEB'nin, dış sınırları esas alınmıştır. Bunun dışında yeni harita 1982 yılında hazırlanandan bir farklılık taşımakta olup, 1982 yılında IMO'ya verilen haritadaki koordinatlarının taslak ekinde yer alması uygun olacağı kanaatine varılmıştır²⁸⁹.

Bakanlar Kurulunun 11 Aralık 1988 tarihli²⁹⁰ kararıyla yürürlüğe girmiş olan "Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği", Türkiye'nin kara suları dışında arama ve kurtarma hizmeti vereceği açık deniz alanları koordinat ve haritası ile birlikte yayımlanmıştır. Ancak, açık deniz alanları koordinatları ve haritasında belirlenen Arama Kurtarma bölgesinin Sovyetler Birliği kara sularının bir kısmını kapsamaması sebebiyle söz konusu maddi hatanın düzeltilmesi Dışişleri Bakanlığınca gündeme getirilmiştir. Türk Arama Kurtarma Yönetmeliğinin 4 numaralı ekini teşkil eden harita 19 Ocak 1991 tarihinde değiştirilmiştir²⁹¹. 04 Haziran 1993 tarihli ve 3911 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanarak Bakanlar Kurulun'ca, 10 Ağustos 1993 tarihinde, 491 sayılı Kanun Hükmündeki Kararname ile, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinden alınarak, "Denizcilik Müsteşarlığı" adı altında yeniden yapılanarak kurulması kararlaştırılmıştır²⁹².

Denizcilik Müsteşarlığı'nın, kuruluş görevlerinin, 2. maddesi (c) bendinde, "Denizlerde Can ve Mal Güvenliğini Sağlayacak Tedbirlerin Alması'nın" istenmesi nedeniyle, Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği'nde bazı değişiklikler yapılarak yeni düzenleme ile çıkartılmasına karar verilmiş, bu karar 11 Eylül 1997 gün ve 23107 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği son şeklini alarak, 12 Aralık 2001 tarih ve 3275 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Ayrıca 11 Temmuz 2002 tarih ve 24812 sayılı Resmi Gazete' de

²⁸⁸ <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/tarih.asp>, 15.05.2007.

²⁸⁹ <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/tarih.asp>, 15.05.2007.

²⁹⁰ 07.1.1989 tarih ve 20042 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan ve 88/13559 sayılı karar.

²⁹¹ 20760 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

²⁹² <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/tarih.asp>, 15.05.2007.

2002/4 tebliğ numarası ile “Ulusal Arama ve Kurtarma Planı” yayınlanarak yürürlüğe girmişlerdir²⁹³.

Yürürlükte olan 12 Aralık 2001 tarihli Arama Kurtarma Yönetmeliğine göre; Ana Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığında; Deniz Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi, Sahil Güvenlik Komutanlığında; Hava Arama ve Kurtarma Eşgüdüm Merkezinin ise, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde oluşturulması öngörülmüştür. Türk Silâhlı Kuvvetler bünyesinde ise, sorumluluk Genelkurmay Başkanlığı bünyesindeki Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi'ndedir. Bu Merkez, sorumluluğunu uygun gördüğü arama kurtarma eşgüdüm merkezine devretmektedir²⁹⁴.

Bu kapsamda Türkiye, Mayıs 2007 tarihi itibariyle Başbakanlıkta olan “Deniz Emniyeti Kanunu Tasarısı”nı hazırlamıştır. Bu Kanun Tasarısının yedinci bölümünde “Arama Kurtarma” düzenlenmiştir.

Türkiye, nihai olarak Arama Kurtarma sorumluluk sahasını 1992 yılında IMO'ya bildirmiştir. Ancak, bu saha, Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin hak sahibi olabileceği alanları kapsamamaktadır. Diğer bir ifadeyle, Rodos, Meis, Kıbrıs hattının güneyinde uzanan Türk Kıta Sahanlığı (Alt sınırı 33°40' Kuzey enlemine kadar uzanmaktadır.) aynı bölgedeki Türk Arama Kurtarma bölgesi ile örtüşmemektedir.

Diğer taraftan, Doğu Akdeniz'de kıyısı olan tüm Devletler arasında Kıta Sahanlığının sınırlandırılması çalışmaları henüz başlamamış (GKRY'nin Mısır ve Lübnan ile yapmış oldukları MEB anlaşmaları hariç) ve Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki Kıta Sahanlığı ve MEB sınırları henüz belirlenmemiştir. Türk Arama Kurtarma bölgesinin, Doğu Akdeniz'de kaplamadığı Türk Kıta Sahanlığı alanlarında, Arama Kurtarma hizmetlerinin başka Devletlere terk edilmesinin, ileride bu bölgede Kıta Sahanlığı hususunda çıkacak uyuşmazlıklarda Türkiye'nin sahip olduğu hakları aşındıracak şekilde suiistimal edilebilecektir. Her ne kadar “Kıta Sahanlığı” ile “Arama Kurtarma” bölgesinin birbirleri ile ilgisi olmasa da, Türk Kıta Sahanlığında Arama Kurtarma faaliyetlerinin Türkiye tarafından icrası önem teşkil

²⁹³ <http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/tarih.asp>, 15.05.2007.

²⁹⁴ Başeren, S.H.:Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 209.

etmektedir. Diğer taraftan Karadeniz’de ki Arama Kurtarma bölgesinin tespitinde dikkate alınan Kıta Sahanlığı ve MEB sınırı uygulamasının, paralellik arz etmesi açısından Doğu Akdeniz’de ki Arama Kurtarma bölgesinin tespitinde de dikkate alınabileceği değerlendirilmektedir. Böylece, Türk Kıta Sahanlığındaki Arama Kurtarma faaliyetleri başka Devletler tarafından yapılamayacaktır.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz bölgesinde, ilişkilerini geliştirebileceği ülkelerin başında Suriye gelmektedir. Doğu Akdeniz’deki hak ve menfaatlerimizin korunması maksadıyla; Türkiye ile Suriye arasında, Doğu Akdeniz’de Arama Kurtarma için iş birliği yapılması hususlarının denizcilik istişareleri toplantılarında gündeme getirilerek müteakip görüşmelere zemin oluşturulması faydalı olacaktır.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz’de ilân ettiği Arama Kurtarma sahası, KKTC'yi ve KKTC'nin muhtemel deniz yetki alanlarını kapsamaktadır. Kıbrıs'ta anlaşma olduğu takdirde, Türkiye'nin ilân ettiği Arama Kurtarma sahasının tekrar gözden geçirilmesi, bu kapsamda Doğu Akdeniz’de Kıbrıs ve onun muhtemel deniz yetki alanları dışındaki bölgede Türkiye'nin Arama Kurtarma sahasının belirlenmesi konusunda ivedilikle çalışma başlatılması gerekmektedir.

III. DOĞU AKDENİZ’DE ARAMA KURTARMA SORUNU VE VALENCIA KONFERANSI

IMO tarafından Ekim 1994’de Varna’da, Eylül 1995’de Toulon’da ve Ekim 1996’da İstanbul’da, gerçekleştirilen AK/GMDSS seminer ve konferanslarını müteakiben, yine IMO tarafından 1997’de Valencia’da Akdeniz’deki AK planlarının geliştirilmesi üzerine bir konferans organize edilmiştir²⁹⁵. Amacı, Akdeniz ve Karadeniz’e kıyısı bulunan Devletlerin temsilcilerinin iki bölge (12-A ve 12-B deniz alanları) için anılan toplantılarda taslak olarak hazırlanan geçici deniz Arama Kurtarma planlarının daha geliştirmelerini sağlamak ve bölgedeki Devletlerin hükümetlerine bazı konularda geçici tavsiyelerde bulunmaktadır²⁹⁶.

²⁹⁵ http://www.oceansatlas.org/unatlas/issues/emergencies/gmdss_sar/searchrescue.htm, 18.05.2007.

²⁹⁶ Matters Concerning Search and Rescue Including Those Related to the 1979 SAR Conference and the Introduction of the GMDSS, Reports on Maritime Search and Rescue (SAR) and the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) Conferences (1981 to 1998) COMSAR 5/INF.2,

Valencia Konferansı'nda sırasıyla Akdeniz ve Karadeniz ülkeleri Arama Kurtarma faaliyetleri, imkân ve kabiliyetleri ile bu konuda mevcut geleceğe yönelik plan ve iş birliği hakkında ulusal düzeyde sunuşlar yapmışlardır²⁹⁷. Yunan Heyeti, yaptığı sunuşta, Toulon Konferansı'nda da belirttiği gibi, ülkesinin bir adalar ülkesi olduğunun altını çizerek, Yunanistan'ın Arama Kurtarma sorumluluk alanlarının FIR hattı ile çakıştığını ve bu hatların Ege'de ulusal sınırları oluşturduğunu vurgulamış ve bu sahalarda icra ettiği Arama Kurtarma faaliyetleri hakkında bilgi vermiş, teknik imkân ve kabiliyetleri üzerinde durmuştur²⁹⁸.

Diğer taraftan GKRY temsilcisi esas sunuşunda, 1979 Hamburg Sözleşmesinin 2.1.4 ve 2.1.5 maddelerine çekince koyduklarını, Arama Kurtarma sahalarının FIR sahaları esas alınarak tespit edilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Türkiye, Toulon'daki seminere katılmamış, Konferans Sonuç Raporu karşısında kendi tutumunu sürdürmüştür. Sonuç Raporunun Doğu Akdeniz'e ilişkin bölümüne, Arama Kurtarma sahalarına ilişkin sadece Yunanistan ve GKRY'nin görüşleri yansımış, Raporda yer verilen haritada Türkiye'nin Arama Kurtarma sahaları gösterilmemiştir²⁹⁹. Türkiye, Valencia Konferansı'nda, içine düştüğü bu olumsuz durumu değiştirmeye çalışmıştır.

Türk temsilcisi yaptığı sunuşta, Türkiye'nin kendine özgü bir coğrafi yapısı bulunduğunu, üç tarafının denizlerle çevrili olduğunu, sahil şeridinin 8000 km.'yi aştığını, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara'nın Dünya'nın en yoğun deniz trafiğine sahip bölgelerden biri olduğunu, son yıllarda özellikle Boğazlarda ciddi kazalar meydana geldiğini, bu durumun özellikle kamuoyunda duyarlılık ve bilinçlenmeye yol açtığını, Türkiye'nin tüm bu nedenlerle bölgede Arama Kurtarma hizmetlerinin geliştirilmesine büyük önem atfettiğini ve komşu ülkelerle iş birliği imkânları aradığını; aynı amaçla, Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesini (1979 Hamburg) onayladığını belirtmiş, Türkiye'nin Akdeniz ve Ege Bölgesi'ndeki GMDSS ve Arama Kurtarma imkân kabiliyetleri hakkında bilgi vermiştir. Bu çerçevede, Ege ve Akdeniz kıyılarında tesis edilen sahil radyo

Report on the Mediterranean and Black Seas Conference on Maritime Search and Rescue and The GMDSS, Conference objectives, sh.348.

²⁹⁷ Başeren, S.H.:Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 215.

²⁹⁸ Başeren, S.H.:Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 215.

²⁹⁹ Başeren, S.H.:Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 215.

istasyonları, mevkileri ve kaplama alanları, NAVTEX ve INSMART yetenekleri ile Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın mevcut ve yakın gelecekte edinilmesi öngörülen deniz Arama Kurtarma vasıtaları hakkında ayrıntılı bir sunum yapılmıştır³⁰⁰.

Konferans, Akdeniz ve Karadeniz bölgeleri geçici Arama Kurtarma planları ile ilgili gelişim değerlendirmeleri için, dört panel düzenlemiştir. Konferans tarafından kabul edilen belirli gündem maddeleri üzerinde çalışmaların eşgüdümü için raportörler atanmıştır. Doğu Akdeniz paneline İsrail, GKRY, Mısır, Yunanistan ve Türkiye katılmıştır. Panele, Doğu Akdeniz'e sahildar olmalarına rağmen Suriye, Libya ve Lübnan iştirak etmemiştir³⁰¹.

Katılan ülkeler, kendi Arama Kurtarma eğitim, haberleşme imkanlarını, önerdikleri Arama Kurtarma koordinatlarını Başkana ilemişlerdir. İki gün süren Panel tartışmalarının ana konusunu Ege'de çakışan Türk ve Yunan Arama Kurtarma bölgeleri oluşturmuştur.

Yunanistan, Arama Kurtarma AK bölgesinin sınırlarını bildirirken Yunan-Arnavut sınırından itibaren bu sınırların geçtiği noktaların koordinatlarını vermiş ve son olarak da Yunanistan'ın denize doğru Doğu ve Türkiye'nin de Batı sınırına işaret etmiştir. Türkiye, bunun üzerine, Yunanistan tarafından önerilen Arama Kurtarma bölgesine itiraz etmiş ve iki Devletin kara sularının örtüştüğü yerde sınırın andlaşmalarla belirlenmemiş olduğunu bildirmiştir. Buna karşılık Yunanistan, "Avrupa Bölgesi Hava Seyrû Sefer Plânının, FIR/ Arama Kurtarma bölgesinin sınırlandırılması amacı ile Ege'de batı deniz sınırının koordinatlarını tayin ettiğini, Yunanistan'ın da Ege'deki doğu deniz sınırlarını bildirdiğini; bu koordinatların İstanbul Hava seyrüseferi Toplantısının Raporu ile tamamen uyduğunu ve ICAO Konseyi tarafından onaylandığını bildirmiştir. Yunanistan, deniz sınırı güzergahının ICAO'nun 7 numaralı haritasında ve 1953 tarihli resmî Türk hava seyrüseferi haritasında gösterildiğini ve bu hukukî belgelerin şüpheye yer bırakmaksızın Ege'de Türkiye ile Yunanistan arasında sınırın varlığını gösterdiğini" ileri sürmüştür.

³⁰⁰ Başeren, S.H.:Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 216.

³⁰¹ Başeren, S.H.:Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003, sh. 217.

Daha sonra, Türkiye kendi Arama Kurtarma bölgesinin sınırlarının geçtiği ve 1989 yılında ilân ettiği koordinatları bir harita üzerinde göstererek bildirmiştir. GKRY ve Yunanistan buna itiraz etmiştir. Yunanistan, Doğu Akdeniz’de geçici Arama Kurtarma bölgelerinin tesisinde, IMO tarafında önerilenlere ilâveten, bölgede sınırlandırılacak olan egemenlik statüsünün, bölgenin coğrafi yapısının, ilgili IMO ve ICAO kuralları ve düzenlemelerinin, Arama Kurtarma ve GMDSS kolaylıklarının ve özellikle Arama Kurtarma bölgelerinin örtüşmemesini bitişik olmasını tavsiye eden paragraf 2.1.3. hükmü olmak üzere gözden geçirilmiş taslak Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesinin hükümlerinin dikkate alınmasını istemiştir. Buna karşılık Türkiye, Panelin, ölçütlerin görüşülmesi için uygun bir zemin olmadığını; Konferansın kapsamı dışında kalan böyle bir tartışmanın, bütün IMO Devletlerinin katılımı ile ilgili IMO organları tarafından yapılması gerektiğini bildirmiştir. Bu bağlamda Türkiye’nin Arama Kurtarma planlarının, Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesine (1979 Hamburg) göre, ilgili Devletler arasında andlaşma ile tesis edilmesi gerektiğinin ve Sözleşmeye karşı Sözleşmenin konu ve amacına aykırı herhangi bir hileden kaçınılmasının altını çizdiğini bildirmiştir. Toplantı sonuç raporunun görüşülmesi sırasında panel neredeyse bir Türkiye ve GKRY destekli Yunanistan arasında geçen tartışma havasına dönmüştür.

IV. KIBRIS’TA ARAMA KURTARMA

1959 ve 1960 Andlaşmaları ile kurulan Kıbrıs Cumhuriyeti, bölgesinde Arama Kurtarma hizmeti verebilecek örgüt ve güce sahip olmadığından, Kuruluş Andlaşması ile Kıbrıs Cumhuriyeti bu görevleri yerine getirecek konuma gelinceye kadar görev, Birleşik Krallığın sorumluluğuna verilmiştir. Birleşik Krallık, Akrotiri Üssü yanında bulunan Piskobu’daki Arama Kurtarma Eşgüdüm Merkezi ile Lefkoşa FIR hattında bu hakka sahiptir ve IMO tarafından da halihazırda tanınan tek yetkili makamdır.

Son olarak, GKRY’nin 1 Mart 2002 tarihinden itibaren Lefkoşa FIR hattında AK sorumluluğunu İngiliz Üslerinden resmen devralacağı ilân edilmiştir. Türkiye, ve KKTC buna derhal karşı çıkmıştır. Birleşik Krallık, henüz tespit edilebilen bir cevap vermemiştir.

GKRY, Kurtarma Koordinasyon Merkezi kurmuştur³⁰². Bu Merkezin imkan ve kabiliyetleri ise son derece yetersizdir. Bu yetersizlik özellikle, AB ile müzakereler esnasında hissedilmiştir³⁰³. Bu yetersizlik karşısında SİMİTİS hükümeti GKRY’de özellikle bu misyonlar için donatılmış HIOU tipi iki askeri helikopter temin ederek katkıda bulunmuştur. Bu alandaki büyük açığı, “BELL” tipi bir helikopter ve 2006 yılı içerisinde İtalya’dan satın alınan iki sahil güvenlik botu kapatmaya çalışmaktadır. Sadece iki adet sahil güvenlik botu ve teknik sorunlar nedeniyle aktif halde olmayan hava araçları³⁰⁴ ile GKRY’nin, Doğu Akdeniz’de Türkiye’nin Arama Kurtarma Bölgesini de işgal ederek kendilerini yetkili gördükleri yaklaşık 175 bin kilometrelik alanda³⁰⁵, son derece önemli olan insan hayatı kurtarma vazifesinde başarılı olmasının neredeyse imkansız olduğu mütalaa edilmektedir. 2007 yılı içerisinde almayı planladıkları Rus yapımı “MILL 172” tipi iki itfaiye helikopterinin alınması³⁰⁶ halinde bile bu sorunlar aşılamayacaktır. GKRY’nin kendi imkân ve kabiliyetlerinde ki yetersizliğe rağmen, bütün Kıbrıs adına Doğu Akdeniz’de Arama Kurtarma faaliyetlerini yürütmek çabası içinde olması, uluslararası hukuka aykırı eylemlerine hukukî zemin hazırlamaktır.

Türk Arama Kurtarma bölgesi, Türkiye kara suları ile ada arasında KKTC kara suları dışında kalan açık deniz alanlarını kapsamaktadır. Bu bölgede hizmet Türkiye tarafından yürütülmektedir. KKTC kara sularında ise, Arama Kurtarma sorumluluğu, KKTC Sahil Güvenlik Kanunu gereği Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yerine getirilmektedir.

16 Haziran 2000 tarihinde Türkiye ile KKTC arasında imzalanan “Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İşbirliği Protokolü” çerçevesinde bölgedeki Arama Kurtarma faaliyetlerinin iş birliği içinde yapılması sağlanmıştır. Son olarak, 19 Eylül 2002 tarihinde Ankara’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Denizcilik Anlaşması”

³⁰² http://www.shipping.gov.cy/search_and_rescue/index.htm, 03.01.2007.

³⁰³ “Kıbrıs Arama-Kurtarma Konusunda Ciddi Hizmet Veremiyor”, Politis Gazetesi, 25.06.2006.

³⁰⁴ “Kıbrıs Arama-Kurtarma Konusunda Ciddi Hizmet Veremiyor”, Politis Gazetesi, 25.06.2006.

³⁰⁵ Ek-10’da harita ile sunulmuştur.

³⁰⁶ “Kıbrıs Arama-Kurtarma Konusunda Ciddi Hizmet Veremiyor”, Politis Gazetesi, 25.06.2006.

imzalanmıştır³⁰⁷. Söz konusu anlaşma, 26 Şubat 2003 tarih ve 4812 sayılı kanun ile TBMM tarafından uygun bulunmuş ve yürürlüğe girmiştir. Anlaşmanın 13. maddesine göre taraflar, tehlikedeki gemilerle ilgili olarak arama kurtarma faaliyetlerini 1979 tarihli Denizde Arama ve Kurtarma Hakkında Uluslararası Sözleşme (Hamburg) ve aralarında imzaladıkları 3 Eylül 1996 tarihli “Türkiye Cumhuriyeti ile Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Arasında Denizde Arama ve Kurtarma Konusunda Anlaşma” çerçevesinde yerine getireceklerdir.

Ş-5. DOĞU AKDENİZ’DE SEYRÜSEFER

I. SEYRÜSEFER SERBESTİSİ

Açık denizler insanlığın ortak malı olup bütün devletlerin kullanımına açıktır (Açık Denizler Serbestisi). Bu prensip seyir ve sefer serbestisini “*mare liberum*” de beraberinde getirir.

Mare liberum, denizde seyir yapan gemilerin, seyrüsefer özgürlüğünden yararlanacağını söyler. Bu ilke doğrultusunda ticaret gemileri, açık denizlerde herhangi bir formaliteye tâbi olmaksızın, gece-gündüz demeden, serbestçe, kara sularında ise zararsız olmak koşuluyla duraksız ve uğraksız seyir yapabilme hakkına sahiptir. Duraksız seyir ancak, gemi arızası, deniz kazası, barınma gibi zorunlu nedenlerle kesintiye uğratılabilir³⁰⁸. *Mare liberum* ilkesi, XVI. yüzyılda Hollandalı *Hugo Grotius* tarafından ortaya atılmış ve savunulmuştur. Evrenselleşmesi de çok uzun sürmüştür. *Mare liberum*, zaman içinde gelişerek yerini “açık denizlerde özgürlük” (*freedom of the seas*) kuralına bırakmıştır³⁰⁹.

Freedom of the seas kavramı, XVI. ve XVII. yüzyıllarda başta İngiltere, İspanya, Portekiz olmak üzere diğer devletler tarafından üç deniz mili genişliğinde olan kara sularında var olan egemenliğin, diğer deniz alanlarına taşınması sonucu ulusların hukukuna girmiştir³¹⁰. XVII. yüzyılın başlarında deniz hukuku gelişmeye başlamış

³⁰⁷ <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4812.html>, 20.05.2007.

³⁰⁸ http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=35&id=173, 05.01.2007.

³⁰⁹ http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=35&id=173, 05.01.2007.

³¹⁰ Slomanson, W.R.:*Fundamental Perspectives on International Law*, ourth edition, Thomas Jefferson School of Law, San Diego/California-USA 2003, sh.257.

ve böylece büyük deniz güçlerinin ilgisini çekmeye başlamıştı. Bu rejim iki temel ilkeye dayanır. Bunlardan ilki denizlerin özgürlüğü (*freedom of the seas*) diğeri ise bayrak devletinin egemenliği (*the sovereignty of the flag state*).

BMDHS'nin 87. maddesine göre açık denizler, denize kıyısı olsun veya olmasın, bütün Devletlere açıktır. Sözleşmenin 90. maddesine göre, denize kıyısı olsun veya olmasın, her Devlet açık denizde bayrağını taşıyan gemileri seyrüsefer ettirme hakkına sahiptir.

Diğeri taraftan, BMDHS'nin 17. maddesine göre denize kıyısı olsun veya olmasın, bütün Devletlerin gemileri, kara sularından zararsız geçiş hakkına sahiptir. Bu geçiş kesintisiz ve çabuk olacaktır. Bununla beraber, geçiş alelâde seyrüseferin doğal bir icabı olduğu veya *force majeure* veya tehlike tarafından zaruri kılındığı veya tehlike halinde olan kişi, gemi veya uçaklara yardım etmek amacı ile gerekli olduğu ölçüde, durmayı ve demirlemeyi kapsar. Geçiş, kıyı Devletinin barışına, düzenine veya güvenliğine hâlel getirmediği kadar zararsızdır. Ayrıca, Sözleşmenin 20. maddesine göre denizaltılar ve diğeri sualtı araçları, kara sularında, su üstünde seyretmeğe ve bayraklarını göstermeğe mecburdur.

Uluslararası Hukuk paralelinde Türkiye, halen Başbakanlıkta olan "Deniz Emniyeti Kanunu Tasarısı"nı hazırlamıştır. Bu Tasarının 24. maddesine göre, mücbir sebepler ve arama kurtarma amaçları için durma, idare veya diğeri yetkili makamın açık izni ve gezi teknelerinin koylarda dinlenmek için durmaları hariç, yabancı bayraklı gemilerin iç sular ve kara sularında durma ve demirlemeleri Denizcilik Müsteşarlığının iznine tâbidir. Yukarıdaki sebeplerle durmak veya demirlemek zorunda kalan gemiler durumlarını mümkün olduğu kadar kısa sürede ve en uygun yöntemlerle en yakın liman başkanlığına bildirmek zorundadırlar.

Yapılan bu düzenleme ile seyir serbestisi hakkının sınırları çizilmektedir. Madde uluslararası hukuka göre kıyı Devletinin tam egemenliğine tâbi bir konu olan sularda durma ve demirleme konusuyla ilgilidir. Maddenin amacı, liman sularını kullanmak ve ilgili liman ücretlerini ödemek yerine Türk sularında kalıp ticari emir bekleme şeklindeki yasadışı ve hayli yaygın uygulamayı önlemektir. Normal seyir olayları veya bir mücbir sebep sonucunda zorunlu olan veya tehlike yahut sıkıntı içinde

bulunan kişilere, gemilere veya uçaklara yardım durumları hariç (BMDHS madde 18) kara sularında demirleme ve bekleme, zararsız geçiş hakkının kapsamı içine giren faaliyetler değildir.

Diğer taraftan Devletlerin ve yönetimlerin gemilerin seyir serbestinin kısıtlanmasına ilişkin bir takım uygulamalara gittiğini de görmekteyiz. Örneğin GKRY, 3 Ekim 1974 tarihinde Gazi Magosa, Girne ve Gemi Konağı limanlarının tüm ülkelerin gemilerine kapatıldığını açıklamıştır. GKRY ayrıca, KKTC’de 1975’te faaliyete geçen Ercan Havaalanının da uluslararası hava trafiğinde kullanılmasını da engellemeye çalışmıştır³¹¹. Şu anda GKRY, KKTC limanlarına uğrayan yabancı gemi ve kaptanları daha sonra GKRY’ye uğradıklarında adli kavuşturmaya tâbi tutmaktadır. Örneğin; Yunan bandıralı “Aegean Sun” adlı Ro-Ro gemisinin 6 Mayıs 2005 tarihinde KKTC bayrağı çekerek ambargoyu delip Gazimagosa Limanına demirlemesi, Kıbrıs Rum tarafında ve Yunanistan’da büyük bir şaşkınlığa neden olmuştur. 216 kullanılmış otomobili limana boşaltan Yunan gemisinin KKTC’ye gelmesi Rum basınında büyük bir yankı bulmuştur. Gazeteler, bu durumda KKTC’nin Yunanistan’la doğrudan ticaret yapmış olacağını ileri sürmüşlerdir³¹². Yunanistan Deniz Ticaret Bakanlığı, Agapitos Lines isimli Yunan deniz ticaret şirketine 5 milyon 200 bin EURO gibi astronomik bir para ceza kesmiştir.

GKRY’nin 3 Ekim 1974 tarihinde geçtiği bu uygulaması üzerine, Türkiye 1987 tarihinden itibaren egemenlik yetkisini kullanarak GKRY bayraklı gemilerin Türkiye’deki tüm limanlara girmesini yasaklamıştır. Örneğin; Şubat 2006 tarihinde, GKRY’ye ait “Able F” isimli bir konteynır gemisi Mersin Limanına yanaşmak istemiş ancak, T.C. Dışişleri Bakanlığının talimatı doğrultusunda geminin limana yanaşmasına izin verilmemiştir³¹³. Uygulamada, GKRY bayrağı taşıyan ve GKRY gemi siciline kayıtlı, hangi ülkenin bayrağını taşırsa taşırsın GKRY’nin herhangi bir limanından ülkemiz limanlarına tarifeli sefer yapan, hangi ülkeye ait olursa olsun geminin sahipleri arasında GKRY vatandaşı ve şirketlerinin hissesi olması

³¹¹ GKRY’nin bu uygulamaları KKTC’ye yönelik siyasi amaçlı genel ekonomik ablukanın örnekleridir. GKRY’nin bu ablukasının gerekçesi olarak KKTC’deki Türk Silahlı Kuvvetlerin varlığı gösterilmiştir.

³¹² Milliyet Gazetesi, 08.05.2005.

³¹³ Sabah Gazetesi, 23.02.2006.

durumunda bulunan gemilerin limanlarımıza alınmasına kesinlikle izin verilmemektedir.

II. SEYRÜSEFER GÜVENLİĞİ

BTC petrol boru hattının 13 Temmuz 2006 günü resmen açılması ile beraber, Türk Boğazlarından (İstanbul ve Çanakkale Boğazından) geçecek olan gemilerin sayısında çok kısa bir zaman içinde büyük bir artış olacaktır. Ceyhan'dan binlerce ton petrol ile ayrılacak gemiler, Doğu Akdeniz havzasından Batı Akdeniz havzasında bulunan limanlara veya Cebelitarık Boğazına yönlenecektir.

Doğu Akdeniz havzasından Batı Akdeniz havzasına giden en kısa güzergah ise Türkiye'nin Akdeniz, KKTC ve sonra da Rodos ile Girit'in güney kıyılarıdır. Avrupa'ya petrol taşıyacak olan on binlerce, yüz binlerce tonluk gemiler, Türkiye'nin güney kıyılarından geçerken doğal olarak KKTC'nin kuzey kıyılarından geçiyor olacak ve beraberlerinde de yoğun gemi trafiğini, gemi kazalarını ve kıyı kirlenmesini getireceklerdir. En küçük bir kaza, kıyılarımızın yıllarca kirlenmesine yol açacaktır. Doğal olarak da kirlenen bölgedeki tüm canlı su ürünleri de yok olacaktır³¹⁴.

Bu kapsamda, Doğu Akdeniz'deki yoğun deniz trafiğini tek elden denetlemek ve olası kazaları önlemek için bölgede gemi trafiği kontrolünün yapılması gerekli görülmektedir. Uluslararası hukuk, seyrüseferin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi gerektiğini dikte etmektedir. 1982 BMDHS'nin 21. maddesi kıyı devletinin, sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde,

- a. Seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğinin düzenlenmesi,
- b. Seyrüsefer kolaylık ve sistemlerinin ve diğer sistem ve tesislerin korunması,
- c. Kablo ve boru hatlarının korunması,

gibi hususlarda zararsız geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapabileceğini belirtmektedir.

³¹⁴ http://www.abhaber.com/haber_sayfasi.asp?id=11194, 23.04.2006.

Kıyı devleti yukarıdaki hususlara ilişkin yapmış olduğu kanun ve düzenlemeleri gerektiği şekilde aleniyet kazandıracaktır. Kara sularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, bu gibi kanun ve düzenlemelere riayet edecektir.

BMDHS'nin 22. maddesine göre kıyı devleti, seyrüsefer güvenliği bakımından, zaruri gördüğü taktirde, kara sularından zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerin geçişinin düzenlenmesi için tahsis edebileceği trafik ayırma şemalarını kullanmalarını isteyebilir. Özellikle tankerler, nükleer güçle çalışan gemiler ve nükleer madde ve diğer tabiatı gereği tehlikeli veya zararlı madde veya malzemeleri taşıyan gemilerin geçişlerini, bu geçiş yolları içinde yapmalarını isteyebilir. Kıyı devleti bu geçiş yollarını haritalar üzerinde göstermek ve yayınlamak zorundadır.

IMO'nun Deniz taşıtlarına yönelik bir Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) uygulaması 1 Temmuz 2004 tarihinde tankerler için tamamlanmış³¹⁵ olup, günümüzde her tür geminin kendini tanıtan, pozisyonunu belirten, kargosu hakkında bilgi veren ve kalkış limanı ile varış limanını içeren bir sinyal yayın sistemi bulunmaktadır. Bu elektronik bilgiler gemiden - gemiye ve gemiden-karaya aralıksız olarak aktarılmaktadır.

Halihazırda amaca yönelik olarak T.C. Ulaştırma Bakanlığı tüm Akdeniz sahiline Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) kurmayı planlamaktadır. İlgili kurumların ortaklaşa yürüttüğü AIS Projesi ile seksen millik alanda gemilerin her türlü hareketi izlenebilecektir. Sistem, yolunda gitmeyen bir durum tespit ettiğinde Sahil Güvenlik unsurları duruma müdahale edecektir. Projeye göre tüm kıyı şeridinde onyediyet adet AIS baz istasyonu kurulacak ve yapılacak düzenleme ile Türk kara sularına girecek tüm gemilerin AIS Transponderi bulundurması zorunlu hale getirilecektir³¹⁶.

Böylece, limanların güvenliğinin sağlanmasında; Otomatik Tanımlama Sistemi (*Automatic Identification Systems-AIS*) ve uzun Türk sahil şeridinin korunmasına yönelik istasyonları (VTS) içeren büyük projelerin hayata geçirilmesi ile 2006 yılının

³¹⁵ http://www.abhaber.com/haber_sayfasi.asp?id=11194, 23.04.2006.

³¹⁶ <http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=hbgst&id=3905>, 29.04.2006.

sonunda 17 AIS istasyonu tamamlanmıştır. Ayrıca, İskenderun ve Mersin Körfezlerindeki VTS projeleri de devam etmektedir.

Türkiye, İstanbul boğazında “Deniz Taşıtları Trafik Servisleri Sistemini (*Vessel Traffic Services-VTS*)” kurmuştur. Aynı sistemin derhal ve hemen Türkiye ile KKTC arasında oluşacak deniz hattında da kurulması gerekmektedir.

SONUÇ

Tarih boyunca, çevresindeki halkların iletişim, fikir ve kültürel etkileşim alanı olan ve Dünya ticaretinin kontrol noktası Doğu Akdeniz; deniz trafik yolları sayesinde ve kuzey-güney-doğu-batı enerji koridorunun merkezinde yer alması sebebiyle, hayati öneme sahiptir. Bu nedenle, Doğu Akdeniz'i kontrol etmek kadar bu coğrafyanın hasım/rakip aktörlerin kontrolüne girmesinin beraberinde getireceği dengeleri de göz önünde tutmak gerekir.

Doğu Akdeniz, dünyanın en önemli enerji koridoru haline gelmiş ve birçok risk ve tehditlere karşı hassas bir bölge niteliğine bürünmüştür. Bölgede yaşanan son gelişmeler Doğu Akdeniz'de emniyeti ortaya çıkarmakta ve bu meyanda Türkiye Cumhuriyeti'nin Doğu Akdeniz'in emniyetine yönelik hususlarda inisiyatifi almasını gerekli ve önemli kılmaktadır.

Yakın gelecekte, ülke gündemini fazlasıyla meşgul edeceği değerlendirilen Doğu Akdeniz'deki sorunlar; deniz yetki alanları (Kıta Sahaneliği, MEB) sınırlandırması, kıyıdaş Devletlerin ve yönetimlerin bölgeye ilişkin tek taraflı fiili uygulamaları, emniyet, balıkçılık, çevre, arama kurtarma ve gemi seyrüsefer güvenliğı ile serbestisi, Doğu Akdeniz'e kıyıdaş ülkelerin önünde birbirleriyle ilişkili bir sorunlar dizisi olarak durmaktadır.

Denizlerde emniyet ve güvenliğin yanı sıra Türkiye'nin bugün denizlerdeki en önemli problem sahalarından birini, Ege Denizi Kıta Sahaneliğı sınırlandırması teşkil etmektedir. Ancak, Doğu Akdeniz'de özellikle Kıbrıs Adası'nın güney ve güney doğusunda bulunduğu iddia edilen zengin petrol ve doğal gaz yatakları, başta GKRY olmak üzere Doğu Akdeniz'e kıyıdaş ülkelerin ikili ya da çok taraflı anlaşmalar ile Türkiye'yi dışlayarak kendi aralarında Kıta Sahaneliğı ve MEB sınırlandırması yapmaya ve yer altı zenginlikleri konusunda ortak araştırmalara yöneldikleri dikkate alındığında; Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunun öncelikli olarak ele alınması ve Türkiye'nin muhtemel Kıta Sahaneliğı ve MEB sınırlarına ilişkin tezlerinin bir an önce ortaya konması büyük bir önem arz etmektedir.

Özellikle, Doğu Akdeniz'e kıyısı bulunan Yunanistan ve GKRY'nin, Doğu Akdeniz'de, uluslararası kamu düzenini yakından ilgilendiren ve *jus cogens* (uluslararası kamu düzeni kuralları) kapsamında değerlendirilen 1982 BMDHS hükümlerine aykırı bir şekilde ulusal hukuk düzenlemelerine gittiği ve bölgede fiilî uygulamalarda bulunduğu görülmektedir. Bu kapsamda Türkiye, yarı kapalı deniz statüsünde olan Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında, *“yapılacak sınırlandırmanın hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşmak üzere gerçekleştirilmesi gerektiği”* ilkesi çerçevesinde bölgesel görüşmeler sonucunda gerçekleştirilecek bir andlaşma ile konunun çözülmesi gerektiğini savunmalıdır. Burada, Akdeniz'in yarı kapalı deniz statüsünde olması, Doğu Akdeniz'de yapılacak sınırlandırmada bölgenin niteliğine uygun olarak ve bütün ilgili durumlar dikkate alınarak, özel kuralların uygulanmasını gerektirecek olması oldukça önemlidir.

Karadeniz ve Hazar bölgesinde üretilen petrolün Türk Boğazları (İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı) vasıtasıyla ve BTC petrol boru hattı aracılığıyla Dünya piyasalarına taşınması, Doğu Akdeniz'in deniz emniyet ve güvenliğini ön plana çıkarmaktadır. Yaşanan bu gelişmelere paralel olarak Türkiye Cumhuriyeti, bir an evvel Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarını belirlemeli ve yukarıda arz edilen hususlara ilişkin etkin ve önleyici güvenlik kurallar manzumesini kendi hukuk sistemine ve siyasî politikalarına dahil etmelidir.

Unutulmamalıdır ki; Türkiye Dünya'nın en önemli su yollarından biri olan ve alternatifi bulunmayan Türk Boğazları (İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı)'na sahip olup, Doğu Akdeniz'de de çok önemli su yolu olan Süveyş Kanalını ve Doğu-Batı-Kuzey-Güney enerji koridorunu kontrol eder durumdadır. Bu nedendir ki; Türkiye Cumhuriyeti Doğu Akdeniz'e ilişkin stratejik ve jeopolitik önceliklerini, deniz emniyet ve güvenliğe ilişkin önlem ve tedbirlerini yeniden gözden geçirmeye ve bu kapsamda, bir an evvel Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarını belirlemeye yönelik siyaset izlemeye mecburdur.

Diğer taraftan, Avrupa, Asya ve Afrika'ya yaklaşık olarak eşit uzaklıkta olması açısından merkezi bir konuma sahip bulunan Kıbrıs, Girit ile birlikte Doğu Akdeniz'de deniz geçiş yollarının kesiştiği bir hat üzerindedir. Asya ve Avrupa'yı ayıran İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Asya ve Afrika'yı ayıran Süveyş Kanalı

arasında yer alan Kıbrıs aynı zamanda Avrasya-Afrika bağlantısının en önemli su havzaları olan Körfez ve Hazar havzaları ile, Aden ve Hürmüz su yollarının nabzını tutacak sabit bir üs ve uçak gemisi konumundadır. İngilizlerin bir süre egemenlikleri altında olan Kıbrıs'ta hala üs bulundurmaları da, adanın Soğuk Savaş döneminde ve tek kutuplu dünya düzeninde hala stratejik öneme sahip olmasından kaynaklanmaktadır.

Özellikle, Akdeniz'de Türkiye'ye yönelik deniz trafiğinin terör nedeniyle sekteye uğraması, dış alım/satımı ve akaryakıt üretimini önemli ölçüde etkileyebilecektir. Türkiye'nin gerek izlediği dış politika ve gerekse iç politika mülahazalarla bölücü ve yasa dışı örgütlerin iç sularımızda, kara sularımızda ve açık denizlerde, Türk savaş gemilerine, Devlet gemilerine, ticaret gemilerine ve sahil tesislerine karşı denizde/denizden teröre başvurmaları beklenmelidir. Bu paralelde, asimetrik harbin giderek önem kazanması ve her türlü kanun dışı faaliyet maksadıyla denizlerin kullanılması, denizlerde etkin ve sürekli bir kontrolün sağlanmasını kaçınılmaz hale getirmiştir.

Son yüzyılda insan nüfusunun artışına bağlı olarak okyanus ve denizlerdeki canlı kaynakların stoklarında hızlı bir azalma görülmüştür. Bu azalma hâlâ devam etmektedir. Her ülke kendi deniz ve iç sularındaki canlı kaynaklarını tüketmeden kullanmak için ciddi çaba göstermekte, deniz araştırmalarının sonuçlarına göre tedbirler almaktadır. Libya, 1 Nisan 2005 tarihinde kara sularının dış sınırından itibaren altmışiki deniz mili genişliğinde bir balıkçılık koruma alanı ilân etmiştir. Libya, bu ilânı hakkında Birleşmiş Milletler'e bildirim yapmıştır.

Libya'nın Doğu Akdeniz'deki bu ilânı, 25-26 Kasım 2003 tarihinde Venedik'te yapılan Bakanlar Konferansı sonucunda kabul edilen "Ortak Deklarasyon" çerçevesinde, Akdeniz'de "Balıkçılık Koruma Alanı" ilânının ilk örneğini oluşturmaktadır. Nitekim Libya'nın bu ilânında, "Ortak Deklarasyon"un 10. maddesine de atıfta bulunmaktadır. Ancak, Libya'nın bu süreçte 10. maddedeki diyalog ve eşgüdüm mekanizmasını işletip işletmediği bilinmemektedir. Libya'nın bu ilânının kendi tek taraflı tasarrufu içerisinde olması halinde, 10. maddedeki diyalog ve eşgüdüm hükmünün aşındırılmasına yol açabilecektir.

Yarı kapalı bir deniz olan Akdeniz, gerek nüfus yoğunluğu, gerekse de endüstriyel gelişmenin hızla arttığı ülkelerin kendisini çevrelemesi sebebiyle, kirlenmeye açık bir denizdir. Dünyanın diğer denizleri arasında petrol kirlenmesine en çok maruz kalan deniz özelliğini göstermektedir. Bu kapsamda, Doğu Akdeniz'i de içine kapsayacak şekilde Akdeniz'in korunmasına yönelik olarak³¹⁷ hazırlanan uluslararası düzenleme, 1976 tarihli Barselona Sözleşmesi (*Convention For The Protection of The Marine Environment and the Coastal Region of The Mediterranean*)'dir.

Diğer taraftan, Doğu Akdeniz'de Arama Kurtarma faaliyetleri büyük bir önem arz etmektedir. Türkiye, uluslararası hukuk ve ulusal hukuku kapsamında söz konusu bölgede Arama Kurtarma faaliyetlerini başarıyla yürütmektedir. Buna karşın, imkan ve kabiliyetleri son derece yetersiz olan GKRY, Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin Arama Kurtarma Bölgesini de işgal ederek kendilerini yetkili gördükleri yaklaşık 175 bin kilometrelik alanda³¹⁸, son derece önemli olan insan hayatı kurtarma vazifesinde başarısız bir tablo sergilemekte ve gelecekte de başarılı olması imkansız gözükmektedir.

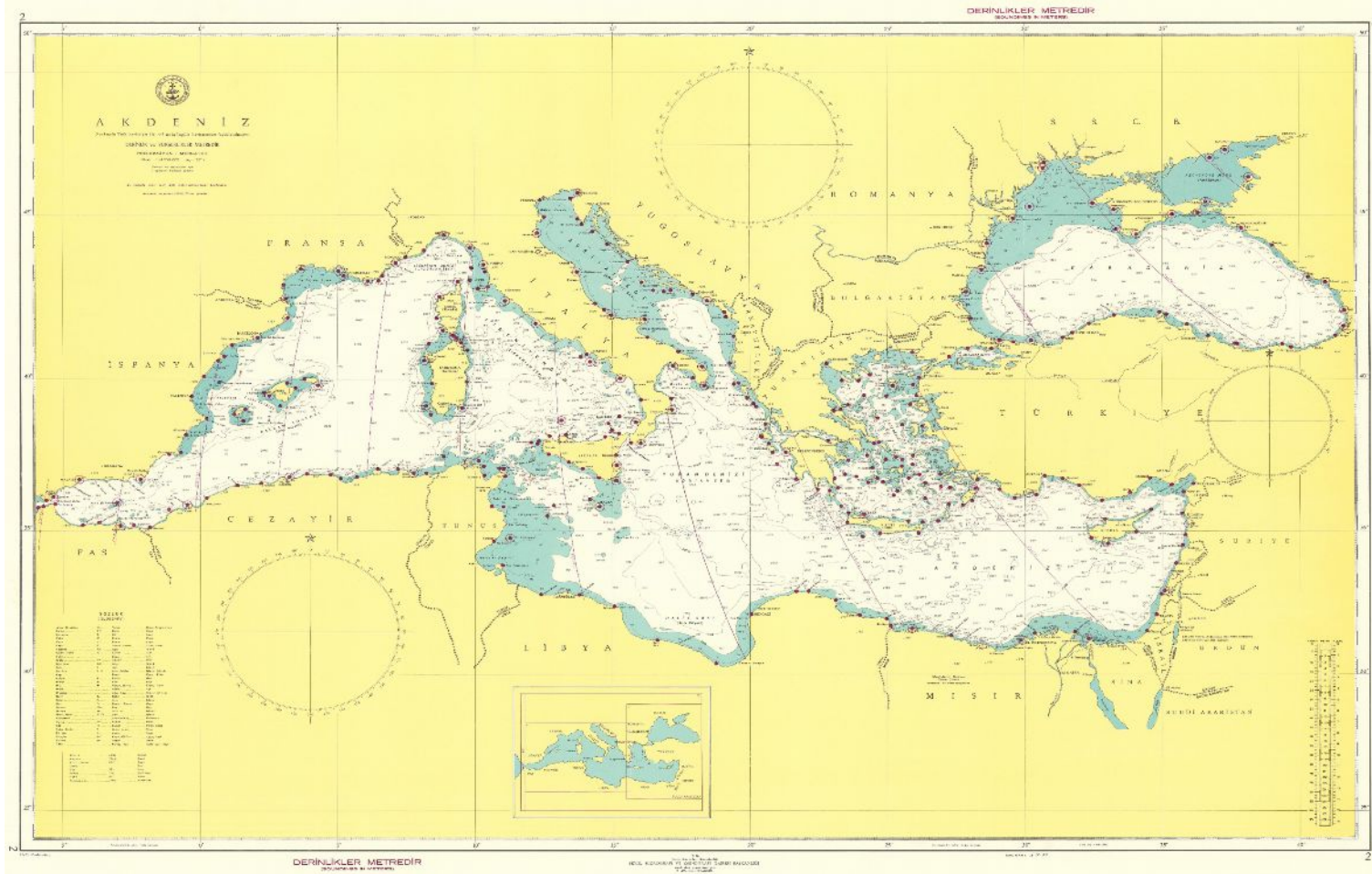
Türkiye'nin Doğu Akdeniz bölgesinde, ilişkilerini geliştirebileceği ülkelerin başında Suriye ve İsrail gelmektedir. Doğu Akdeniz'deki hak ve menfaatlerimizin korunması amacıyla; Türkiye, Suriye ve İsrail arasında, Doğu Akdeniz'de Arama Kurtarma için iş birliği yapılması hususlarının denizcilik istişareleri toplantılarında gündeme getirilerek müteakip görüşmelere zemin oluşturulması faydalı olacaktır.

³¹⁷ Kutluk, D.: *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003, sh. 267.

³¹⁸ Ek-10'da harita ile sunulmuştur.

EK-1

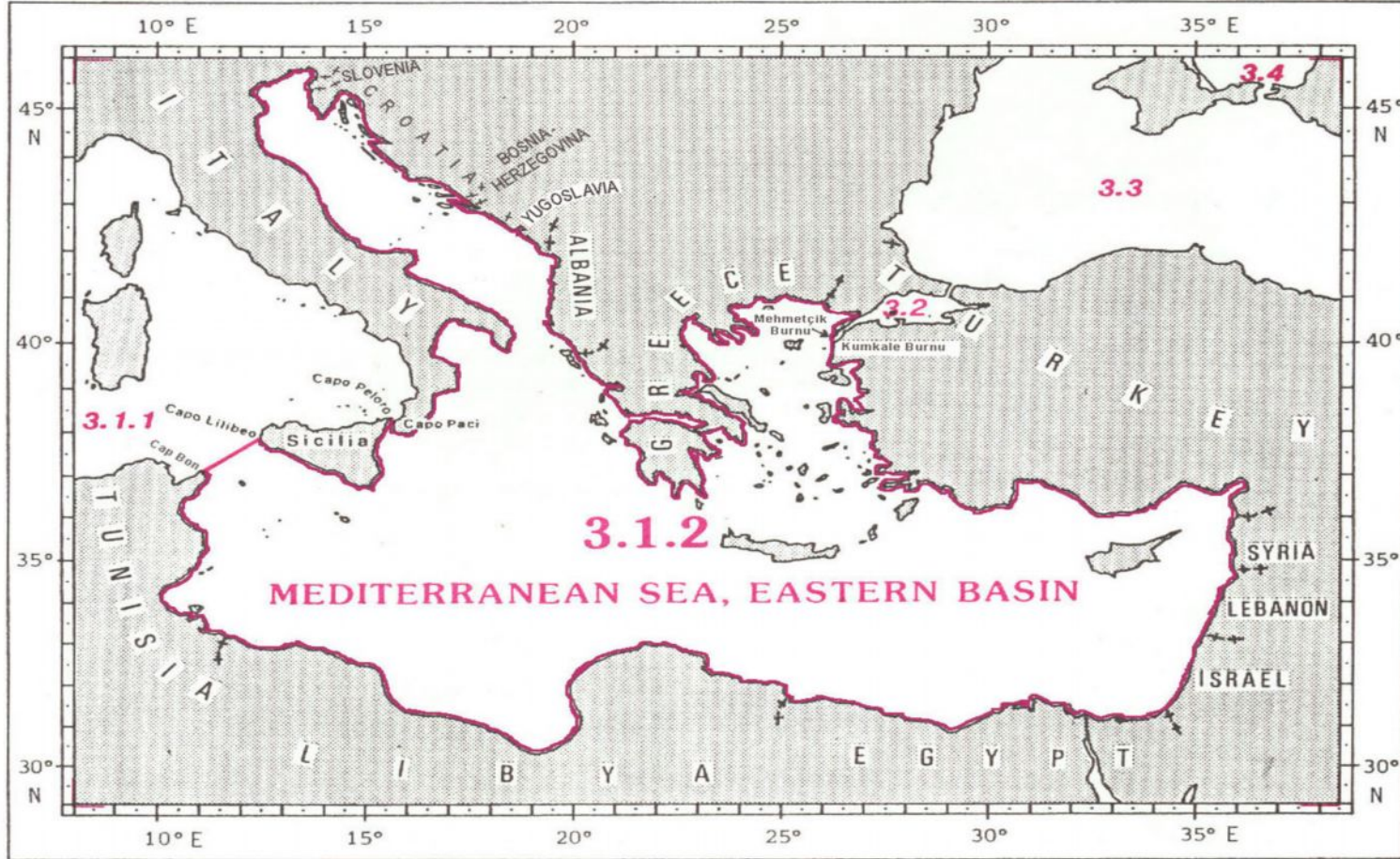
AKDENİZ (MEDITERRANEAN SEA)



Harita-1.: Dz.K.K.lığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı tarafından hazırlanmıştır.

EK-2

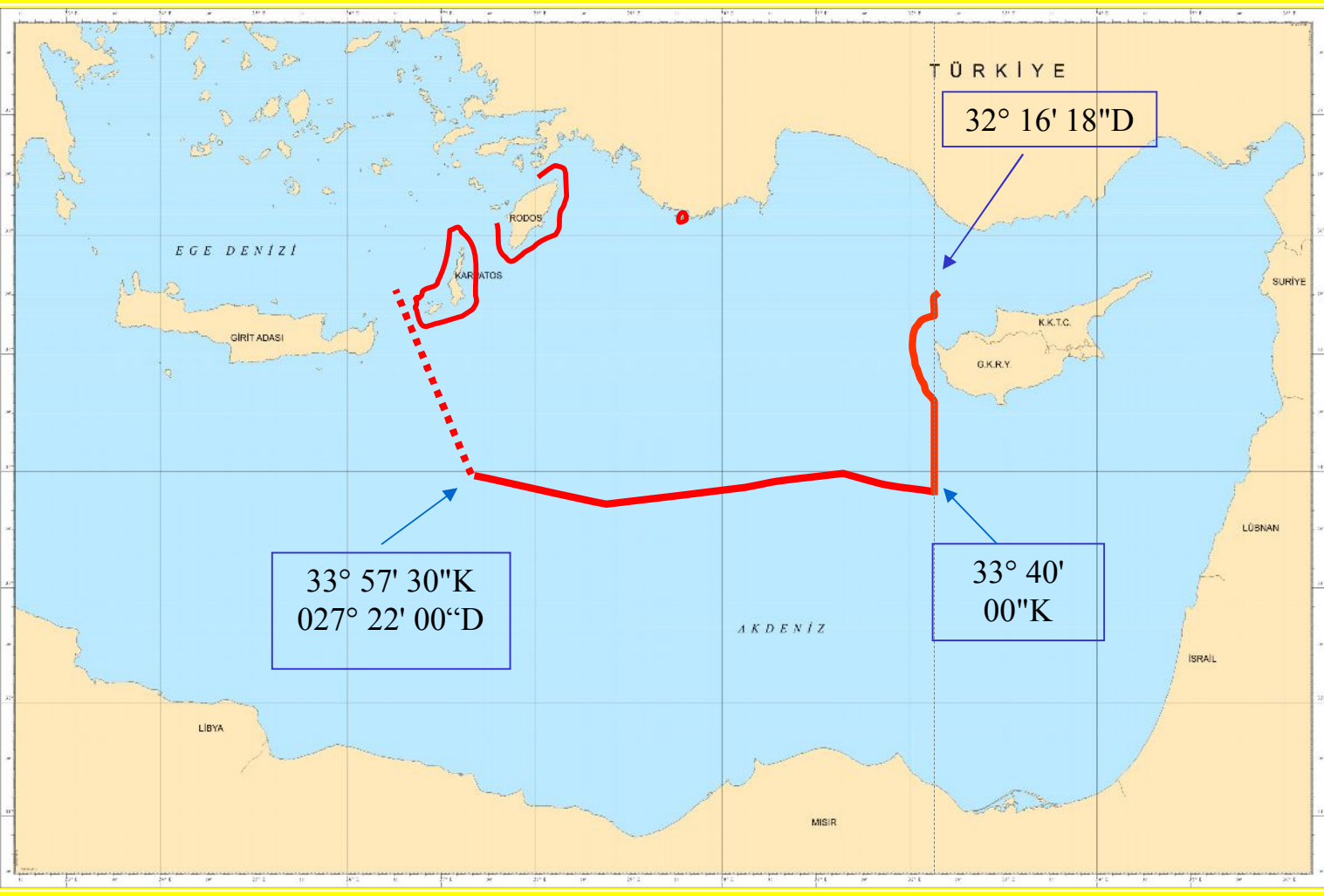
DOĞU AKDENİZ HAVZASI
(MEDITERRANEAN SEA, EASTERN BASIN)



Harita-2.: "Limits of Oceans and Seas", Special Publication 23, International Hydrographic Bureau, Drft 4 th edition, Monaco-1986, sh.56.

EK-3

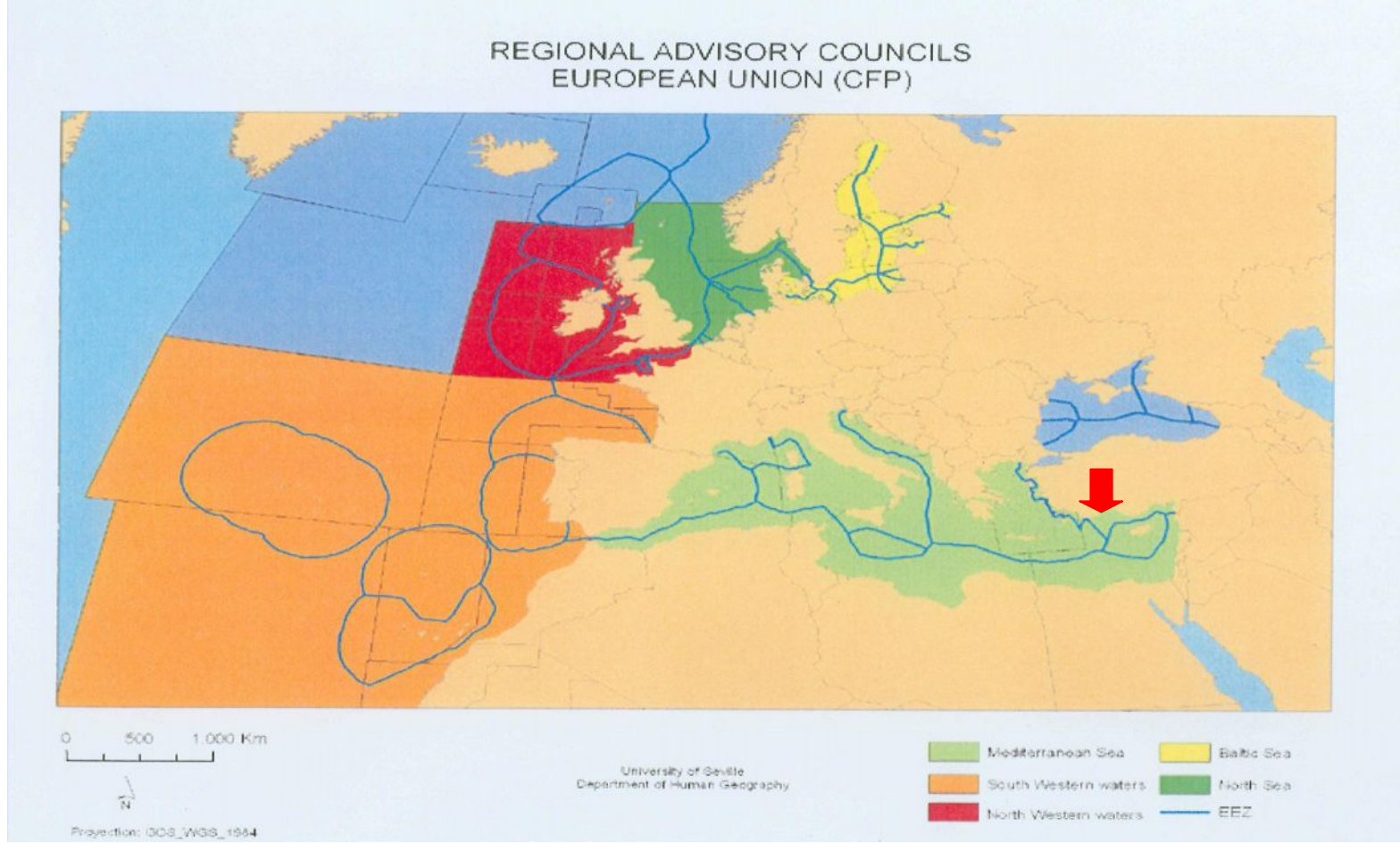
DOĞU AKDENİZ'DE TÜRK KİTA SAHANLIĞINI GÖSTEREN HARİTA



Harita-3.: Doğu Akdeniz'de Türk Kıta Sahaneli

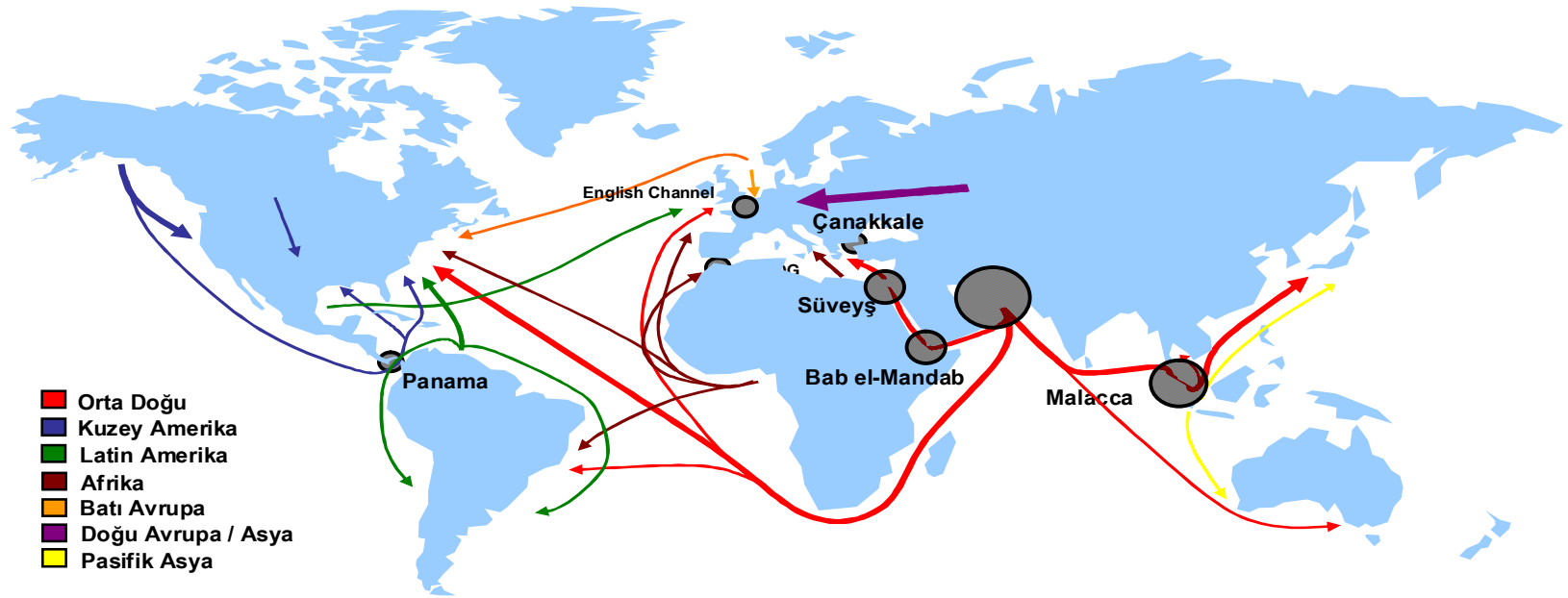
EK-4

SEVILLE ÜNİVERSİTESİ TARAFINDAN HAZIRLANAN HARİTA (REGIONAL ADVISORY COUNCILS EUROPEAN UNION (CFP))



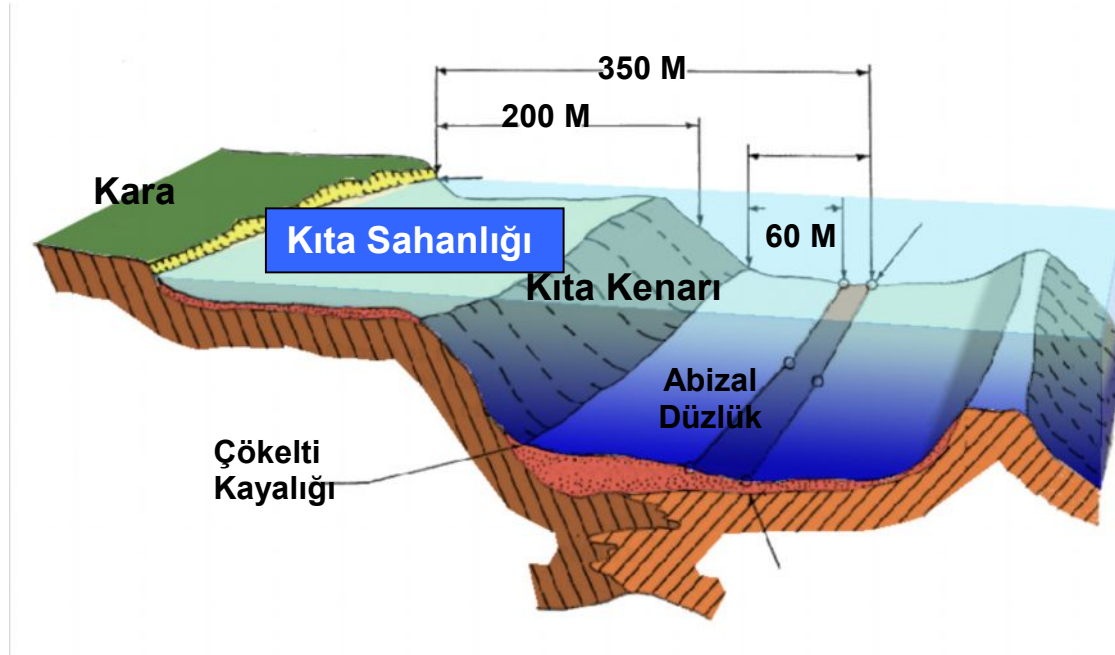
Harita-4.: Yunanistan-GKRY ikilisinin, Doğu Akdeniz'de Türkiye'yi Rodos- Meis-Kıbrıs hattının kuzeyinde dar bir deniz sahasına mahkûm etmek yaklaşımında oldukları anlaşılmaktadır. (Asla kabul edilemez)

DÜNYA ENERJİ VE DENİZ TİCARET YOLLARINI GÖSTEREN HARİTA



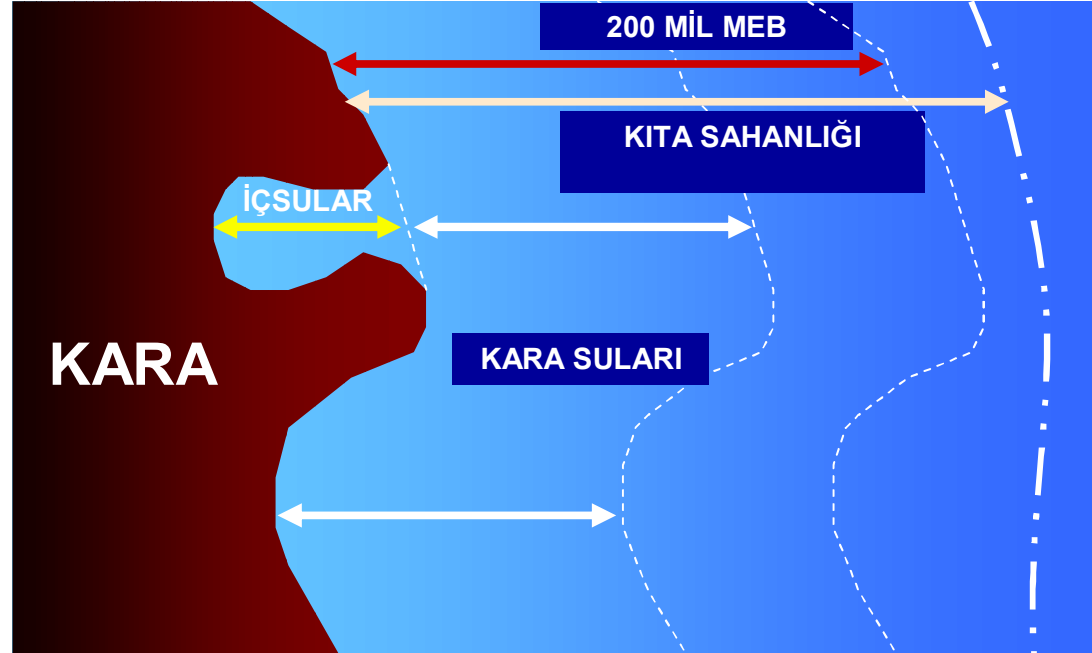
Harita-5.: Doğu Akdeniz'in Dünya enerji ve deniz ticaret yollarındaki yerini gösteren harita.

EK-6
KITA SAHANLIğI



Harita-6.: Kıta Sahaneliğini coğrafî olarak gösteren Őema.

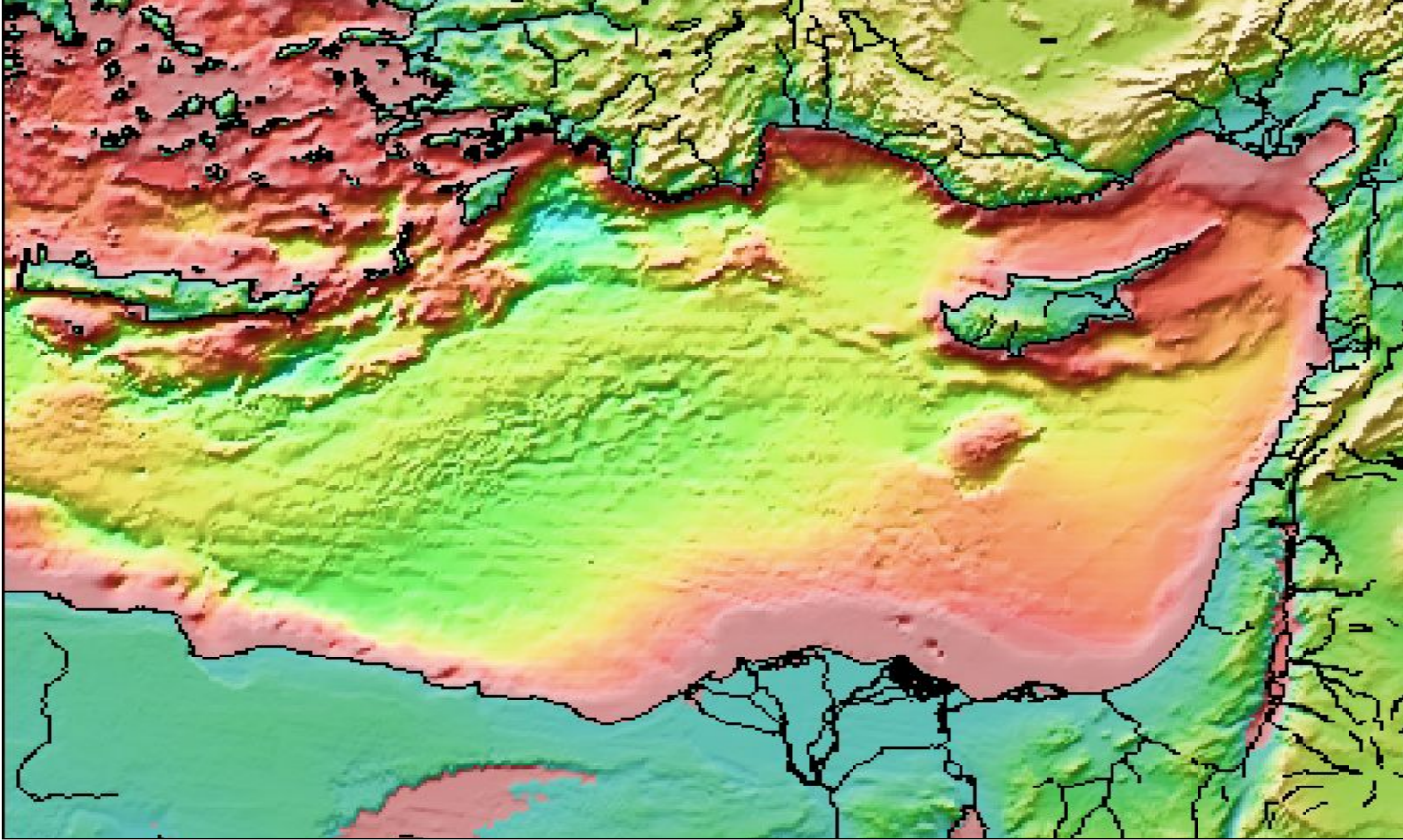
KITA SAHANLIĞI VE MEB ARASINDAKİ FARKI GÖSTEREN HARİTA



Harita-7.: Kıta Sahaneliği ile deniz yatağı ve toprak altının mineral ve diğer canlı olmayan kaynakların kullanımına yönelik tüm düzenleme ve kullanım haklarına, Münhasır Ekonomik Bölgede ise deniz yatağının üzerindeki suların ve deniz yatağının ve bunun toprak altının ve olmayan doğal kaynaklarının kullanma konusunda egemen haklara sahiptir. Kıta Sahaneliği kara ülkesinin doğal uzantısı olan kıta kenarının dış sınırına kadar yada 200 mil olarak, Münhasır Ekonomik Bölge ise en fazla 200 mile kadar tespit edilebilir.

EK-8

DOĞU AKDENİZ'İN DENİZ TABANI BATİMETRİK HARİTASI



Harita-8.: Doğu Akdeniz'in Deniz Tabanı Batimetrik Haritası.

EK-9

TÜRK ARAMA KURTARMA BÖLGESİ



Harita-9.: Türk Arama Kurtarma Bölgesini Gösteren Harita.

EK-10

GÜNEY KIBRIS RUM YÖNETİMİ'NİN İLAN ETMİŞ OLDUĞU SÖZDE ARAMA KURTARMA BÖLGESİ



Harita-10.: GKRY'nin, Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin Arama Kurtarma Bölgesini de işgal ederek kendilerini yetkili gördükleri Arama Kurtarma Bölgesini Gösteren Harita.

EK-11

KARA SULARI KANUNU

Kanun No : 2674

Kabul Tarihi : 20.5.1982

Madde 1. Türk kara suları Türkiye ülkesine dahildir. Türk kara sularının genişliği 6 deniz milidir. Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmamak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, 6 deniz milinin üstünde kara suları genişliği tespit etmeye yetkilidir.

Madde 2. Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan Devletler arasında kara suları anlaşma ile sınırlandırılır. Bu anlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak hakkaniyet ilkesine göre yapılır.

Madde 3. Kara sularının genişliği, Bakanlar Kurulunca tespit edilecek esas hatlardan itibaren ölçülür.

Madde 4. Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk iç sularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar iç sulara dahildir.

Madde 5. İç suların dış sınırını belirleyen ve kara sularının genişliğini ölçmekte esas olan hatlar, bu amaçla hazırlanan büyük ölçekli deniz haritalarında gösterilir.

Madde 6. 15.5.1964 tarih ve 476 sayılı Kanunla diğer kanunların bu Kanuna aykırı hükümleri yürürlükten kaldırılmıştır.

Madde 7. Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 8. Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

28.5.1982

EK-12

BAKANLAR KURULU KARARI

Karar Sayısı : 8/4742

20.5.1982 tarihli ve 2674 sayılı Kanunun verdiği yetki uyarınca Türkiye'yi çevreleyen denizlerin özellikleri ile hakkaniyet ilkesi göz önünde bulundurulmak suretiyle, bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce kara sularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesi; Dışışleri Bakanlığı'nın 26.5.1982 tarihli ve MİGM-III-1365-917 sayılı yazısı zerine, Bakanlar Kurulu'nca 29.5.1982 tarihinde kararlaştırılmıştır.

EK-13

**4 OCAK 1932 ANKARA ANDLAŞMASI
ANADOLU SAHİLLERİ İLE MEİS ADASI ARASINDAKİ ADA VE
ADACIKLARIN VE BODRUM KÖRFEZİ KARŞISINDAKİ ADANIN CİHETİ
AİDİYETİ HAKKINDA İTALYA HÜKÜMETİ İLE AKTOLUNAN
İTİLAFNAME HAKKINDA KANUN**

Kabul Tarihi	: 14 Kânunusani 1933
Kanun Lâyihasının Tevdîi Tarihi	: 29 Kânunuevvel 1932
Müzakere Tarihi	: 14 Kânunusani 1933
Resmi Gazete ile Neşir ve İlânı	: 25 Kânunusani 1933 Sayı:2313
DÜSTUR	: III.Ter.Cilt 14 Sahife:102
Kanun No	: 2106

Madde 1. Anadolu sahilleri ile Meis Adası arasındaki Ada ve Adacıkların ve Bodrum Körfezi karşısındaki Kara Adanın ciheti aidiyetini tesbit ve mezkûr Ada ve Adacıkları ihata eden kara sularını tahdit zımında İtalya Krallığı ile 4 Kânunusani 1932 tarihinde Ankara'da imza edilmiş olan İtilâfname kabul ve tasdik edilmiştir.

Madde 2. Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

Madde 3. Bu kanunun icrasına Heyeti Vekile memurdur.

**1982 BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NİN
İLGİLİ MADDELERİ**

KISIM V – MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE

Madde 55 - Münhasır Ekonomik Bölgenin Spesifik Rejimi :

Münhasır ekonomik bölge, kara sularının ötesinde ve ona bitişik bir saha olup bu Kısmında tesis edilmiş olan spesifik hukuki rejime tâbidir. Buna göre, kıyı Devletinin hakları ve yargı yetkisi ve diğer Devletlerin hakları ve serbestileri bu Sözleşmenin ilgili hükümleri ile düzenlenir.

Madde 56 - Kıyı Devletinin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Hakları, Yargı Yetkisi ve Görevleri :

1. Kıyı Devleti, münhasır ekonomik bölgede aşağıda belirtilen,

Deniz yatağının üzerindeki suların ve deniz yatağının ve bunun toprak altının canlı ve canlı olmayan doğal kaynaklarını araştırma ve işletme, muhafaza etme ve idare etme amacıyla ve sudan, akıntılardan ve rüzgardan enerji elde edilmesi gibi bölgenin diğer ekonomik işletme ve araştırma faaliyetleri hususunda egemen haklara,

Bu Sözleşmenin ilgili hükümleriyle sağlanmış bulunan,

(1) Sun'î adaların, tesislerin ve yapıların kurulması ve kullanılması,

(2) Deniz bilimsel araştırmaları,

(3) Deniz çevresinin muhafazası ve korunması, hususlarında yargı yetkisine;

Bu Sözleşme ile sağlanmış bulunan diğer haklar ve görevlere, sahiptir.

2. Kıyı Devleti bu Sözleşme ile düzenlenen münhasır ekonomik bölgedeki haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken diğer Devletlerin haklarına ve görevlerine saygı gösterecek ve bu Sözleşmenin hükümleri ile bağdaşan bir tarzda hareket edecektir.

3. Deniz yatağı ve toprak altı ile ilgili olarak bu maddede de belirtilen haklar, VI. Kısım'a uygun şekilde kullanılacaktır.

Madde 57 - Münhasır Ekonomik Bölgenin Genişliği :

Münhasır ekonomik bölge, kara sularının genişliğinin ölçülmeğe bağlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine geçmeyecektir.

Madde 58 - Diğer Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Hakları :

1. Denizde kıyısı olsun veya olmasın, bütün Devletler münhasır ekonomik bölgede bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine tâbi olarak 87 ci maddede bahis konusu edilen seyrüsefer, uçma ve sualtı kablolarını ve boru hatlarının işletilmesi ile bağlantılı olan ve bu Sözleşmenin diğer hükümleri ile çatışmayan serbestiler gibi denizin diğer milletlerarası hukuki kullanım şekillerinden istifade ederler.

2. 88 ila 115 nci maddeler ve milletlerarası hukukun diğer ilgili kuralları, bu Kısımla çatışmadığı ölçüde münhasır ekonomik bölgeye uygulanır.

3. Devletler, münhasır ekonomik bölgede bu Sözleşmeden doğan kendi haklarını kullanırken veya vazifelerini ifa ederken kıyı Devletinin haklarına ve görevlerine gereği gibi saygı gösterecekler ve kıyı Devletinin bu Sözleşmenin hükümlerine ve milletlerarası hukuk kurallarına uygun şekilde kabul ettiği kanunlarına ve düzenlemelerine bu Kısımla çatışmadıkları ölçüde riayet edeceklerdir.

Madde 59 - Münhasır Ekonomik Bölgede Yargı Yetkisinin ve Hakların İsnadı ile İlgili Problemlerin Çözülmesi Esası :

Bu Sözleşmenin münhasır ekonomik bölgede kıyı Devletine veya diğer Devletlere haklar ve yargı yetkisi bahşetmediği durumlarda, kıyı Devleti ile diğer Devlet veya Devletlerin menfaatleri arasında bir ihtilaf meydana gelmesi halinde, bu ihtilaf hakkaniyet esasına göre ve bahis konusu menfaatlerin bir bütün olarak milletlerarası toplum için olduğu kadar tarafların herbiri için ayrı ayrı arz ettiği önemi gözönüne alarak bütün ilgili mevcut şartların ışığı altında çözümlenecektir.

Madde 60 - Münhasır Ekonomik Bölgedeki Sun'î Adalar, Tesisler ve Yapılar :

1. Münhasır ekonomik bölgede, kıyı Devletinin

Sun'î adaları,

Madde 56'da öngörülen amaçlar ve diğer ekonomik amaçlar için yapılan tesis ve yapıları,

Kıyı Devletinin bölgedeki haklarının kullanımına müdahale teşkil edebilecek olan tesis ve yapıları,

inşa ettirme, inşasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin verme ve bunları düzenleme hususunda inhisari yetkileri vardır.

2. Kıyı Devleti, bu tip sun'î adalar, tesisler ve yapılar üzerinde gümrük, maliye, sağlık ve muhacerat konusundaki kanun ve düzenlemeleri de dahil olmak üzere, münhasır yargı yetkisine sahiptir.

3. Söz konusu sun'î adaların, tesislerin ve yapıların inşası gerekli şekilde ilan edilmeli ve bunların varlığı konusunda uyarıda bulunmak amacı ile daimi nitelikte araçlar bulundurulmalıdır. Terkedilmiş veya artık kullanılmayan tesis ve yapılar; seyrüsefer güvenliğini sağlamak üzere genel olarak kabul edilmiş olan ve bu konuda yetkili olan milletlerarası bir örgüt tarafından tesis edilmiş milletlerarası standartları da gözönüne almak suretiyle, ortadan kaldırılmalıdır. Bu ortadan kaldırılma ameliyesi avlanmayı, deniz çevresinin korunmasını ve diğer Devletlerin haklarını ve görevlerini de nazarı dikkate alacaktır. Tam olarak yerinden alınmayan tesis ve yapıların derinliği, mevki ve boyutları gerekli şekilde ilan edilecektir.

4. Kıyı Devleti, gerekli olan yerlerde, sözkonusu sun'î adaların, tesislerin ve yapıların çevresinde hem seyrüseferin hem de sun'î adaların, tesislerin ve yapıların güvenliğini sağlamak için uygun tedbirleri almasına imkan verecek makül güvenlik bölgeleri tesis edebilir.

5. Güvenlik bölgelerinin genişliği, tatbiki kabil milletlerarası standartları gözönüne almak suretiyle kıyı Devleti tarafından tespit edilecektir. Sözkonusu bölgeler, sun'î adaların, tesislerin ve yapıların tâbiyatı ve fonksiyonu ile makül bir ilişki içinde olacak şekilde ve genel olarak kabul edilmiş milletlerarası standartların aksine izin vermesi veya yetkili milletlerarası örgütün aksini tavsiye etmesi hali müstesna olmak üzere, dış kenarlarının herbir noktasından itibaren ölçülmek üzere çevresi 500 metrelik bir mesafeyi geçmeyecek şekilde tesis edileceklerdir. Güvenlik bölgelerinin çevre genişliği gerekli şekilde ilan edilecektir.

6. Bütün gemiler bu güvenlik bölgelerine saygı göstermelidir ve sun'î adaların, tesislerin, yapıların ve güvenlik bölgelerinin civarında seyrüsefer ile ilgili olarak genel olarak kabul edilmiş milletlerarası standartlara uygun davranacaklardır.

7. Milletlerarası seyrüsefer için elzem olan tanınmış su yollarına müdahale teşkil edebilecekleri yerlerde, sun'î adalar, tesisler, yapılar ve bunların çevresindeki güvenlik bölgeleri tesis edilemez.

8. Sun'î adalar, tesisler ve yapılar, adaların statüsüne sahip değildirler. Bunların kendine ait kara suları yoktur ve bunların varlığı kara sularının, münhasır ekonomik bölgenin ve Kıta Sahanelığının sınırlandırılmasını etkilemez.

Madde 61 - Canlı Kaynakların Muhafazası :

1. Kıyı Devleti, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların yakalanmasına müsaade edilen miktarını tespit edecektir.

2. Kıyı Devleti, elinde mevcut olan en iyi ilmi verileri gözönüne alarak, münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların idamesinin haddinden fazla işletilme ile tehlikeye konulmamasını uygun muhafaza ve idare tedbirleri ile sağlayacaktır. Uygun olduğu takdirde, kıyı Devleti ile alt bölge, bölge veya global seviyedeki yetkili milletlerarası teşekküller bu amaçla iş birliği yapacaklardır.

3. Avlanan türlerin nüfusunu azami devamlı rekolteyi sağlayabilecek seviyelerde muhafaza etmek veya o seviyelere getirmek üzere bu gibi tedbirler ayrıca alınacaktır. Sözü edilen azami devamlı rekolte, kıyı balıkçı topluluklarının ekonomik ihtiyaçları ve kalkınmakta olan ülkelerin özel gerekleri de dahil olmak üzere, ilgili çevresel ve ekonomik faktörlerle, balıkçılık türlerinin, sürülerinin birbirine bağımlılığını ve alt bölge, bölge, veya global seviyelerde genellikle tavsiye edilmiş herhangi bir milletlerarası asgari standartı dikkate alarak belirlenir.

4. Bu gibi tedbirleri alırken, kıyı Devleti, avlanan türlerle bağlantılı veya onlara bağımlı olan türlerin nüfusunun çoğalmalarının ciddi şekilde tehdit altında olabileceği seviyelerin üzerinde tutmak veya o seviyelere getirmek amacı ile avlanan türlerle bağlantılı veya onlara bağımlı olan türler üzerindeki etkileri dikkate alacaktır.

5. Mevcut ilmi bilgi, avlama miktarı ve avlama çabaları ile ilgili istatistikler ve balık sürülerinin muhafazası ile ilgili diğer veriler, düzenli bir şekilde, yerine göre alt bölge, bölge, veya global seviyede olabilecek yetkili milletlerarası teşekküller aracılığı ile ve, vatandaşlarına münhasır ekonomik bölgede avlanma izni verilen Devletler de dahil olmak üzere, bütün ilgili Devletlerin işbirliğiyle geliştirilecek ve değiş-tokuş edilecektir.

Madde 62 - Canlı Kaynakları Kullanma :

1. Kıyı Devleti, 61 inci maddeye hâlel gelmemek üzere, münhasır ekonomik bölgede bulunan canlı kaynakları optimum bir şekilde kullanma amacını ilerletecektir.

2. Kıyı Devleti, münhasır ekonomik bölgenin canlı kaynaklarını avlama kapasitesini belirleyecektir. Kıyı Devletinin avlanması caiz olan miktarın tamamını avlayacak kapasiteye sahip olmaması halinde, anlaşmalar veya diğer düzenlemeler yolu ile ve paragraf 4’de zikredilen hükümlere, şartlara, kanunlara ve düzenlemelere uygun şekilde yakalanmasına müsaade edilen avlanma miktarının fazlası için, 69 ve 70 inci maddelerin hükümlerini, özellikle de orada zikredilip kalkınmakta olan ülkelerle ilgili olan hükümleri, dikkate almak suretiyle, diğer Devletlere avlanma müsaadesi verecektir.

3. Kıyı Devleti, bu madde uyarınca diğer Devletlere kendi münhasır ekonomik bölgesinden faydalanma hakkı verirken, diğerleri yanında, bölgenin canlı kaynaklarının ilgili kıyı Devletinin ekonomisi ve diğer milli menfaatleri açısından önemi 69 ve 70 inci madde hükümleri alt bölge veya bölgedeki kalkınmakta olan Devletlerin avlanma miktarının bir kısmını avlanmak hususundaki ihtiyaçları ve vatandaşları bölgeden öteden beri avlanmakta olan veya balık sürülerinin araştırılmasında ve teşhisinde önemli çabalar göstermiş olan Devletlerde ekonomik bakımdan dağılmayı asgariye indirmek ihtiyacı da dahil olmak üzere, bütün ilgili faktörleri dikkate alacaktır.

4. Diğer Devletlerin münhasır ekonomik bölgede avlanan vatandaşları muhafaza tedbirlerine, kıyı Devletinin kanun ve düzenlemelerinde yer alan diğer hüküm ve şartlara uyacaklardır. Bu kanunlar ve düzenlemeler bu Sözleşmeyle çatışmayacak ve diğerleri yanında, aşağıdaki hususlarla ilgili olabilirler:

Kalkınmakta olan ülkelerin durumunda, balıkçılık sanayii ile ilgili finansman, ekipman ve teknoloji alanındaki yeterli tazminattan ibaret olabilecek olan ücret tediyesi ve diğer ödeme biçimleri de dahil olmak üzere, balıkçılara, balıkçı gemilerine ve araç – gereçlerine ruhsat verilmesi;

Avlanabilecek türlerin tespit edilmesi ve belirli sürüler veya sürü grupları bakımından veya belirli zaman süreci içinde gemi başına av miktarı veya belirlenmiş bir zaman sürecinde herhangi bir Devletin vatandaşları tarafından yapılacak avlanma bakımından av kotalarının tespit edilmesi;

Balıkçılık mevsimlerini ve sahalarını, balıkçılık cihazlarının büyüklüklerini ve miktarını ve kullanılacak balıkçı teknelerinin tipleri, büyüklükleri ve sayılarının düzenlenmesi;

ç. Avlanabilecek olan balık ve diğer türlerin yaş ve büyüklüğünün tespiti;

Avlama miktarı ve avlama çabaları ile ilgili istatistikler ve gemi durum raporları da dahil olmak üzere, balıkçı gemilerinden istenen bilginin belirlenmesi;

Kıyı Devletinin izin ve kontrolü altında, belirlenmiş balıkçılık araştırma ve programlarının yürütülmesini ve yakalama numüneleri, numünelerin tasarruf edilmesi ve bağlantılı verilerin bildirilmesi de dahil olmak üzere bu gibi araştırmaların yürütülmesinin düzenlenmesi;

Gözlemci veya stajyerlerin kıyı Devleti tarafından bu gemilere yerleştirilmesi;

Bu gemilerin yakaladıkları balığın tamamını veya herhangi bir kısmını kıyı Devletinin limanlarına boşaltması;

Müşterek girişimler veya diğer kooperatif organizasyonları ile ilgili hükümler ve şartlar;

Personel eğitiminin ve, kıyı Devletinin balıkçılıkla ilgili araştırma kabiliyetini geliştirme de dahil olmak üzere, balıkçılık teknolojisinin ihtiyaçları;

İcra usulleri.

5. Kıyı Devleti, muhafaza ve idare ile ilgili kanun ve düzenlemelerine gerekli şekilde aleniyet kazandıracaktır.

Madde 63 - İki ya da Daha Fazla Kıyı Devletinin Münhasır Ekonomik Bölgesi İçinde veya hem Münhasır Ekonomik Bölge İçinde hem de Bu Bölgenin Ötesinde ve Bu Bölgeye Komşu Olan Bölgede Oluşan Sürüler :

1. Aynı sürü veya yakın türlerden oluşan sürülerin, iki ya da daha fazla kıyı Devletinin münhasır ekonomik bölgesinde oluşması halinde, bu Devletler ya doğrudan ya da uygun alt bölgesel, bölgesel örgütler aracılığı ile, bu Kısmın diğer hükümlerine hâle getirmeyecek şekilde söz konusu sürülerin muhafazası ve geliştirilmesini koordine etmek ve sağlamak için gerekli olan tedbirler üzerinde anlaşmaya çalışacaklardır.

2. Aynı sürü veya yakın türlerden oluşan sürülerin hem münhasır ekonomik bölgede hem de bölgenin ötesinde ve ona bitişik bir alanda oluşması halinde, kıyı Devleti ve bu gibi sürüleri bitişik alanda avlayan Devletlerle doğrudan doğruya alt bölgesel veya bölgesel örgütler aracılığı ile bitişik alandaki bu sürülerin muhafazası için gerekli tedbirler üzerinde anlaşmaya çalışacaklardır.

Madde 64 - Yüksek Derecede Göçmen Türler :

1. Kıyı Devleti ve vatandaşları EK-1’de listesi verilen yüksek derecedeki göçmen türlerini bölgede avlayan diğer Devletler, bu türlerin hem münhasır ekonomik bölge içinde hem de onun ötesinde tüm bölge boyunca muhafaza edilmesini sağlamak ve bunlardan optimum şekilde yararlanılması amacı ile doğrudan doğruya veya milletlerarası örgütler aracılığı ile iş birliği edeceklerdir. Kendine uygun milletlerarası bir örgütü olmayan bölgelerde kıyı Devleti ve vatandaşları bu türleri bölgede avlayan diğer Devletler böyle bir örgütü kurmak ve çalışmasına iştirak etmek için iş birliği yapacaklardır.

2. Paragraf 1 hükümleri, bu Kısımın diğer hükümlerine ilaveten uygulanır.

Madde 65 - Deniz Memelileri :

Bu Kısım’da yer alan hiçbir hüküm, bir kıyı Devletinin veya bir milletlerarası kuruluşun deniz memelilerinin tüketilmesini bu Kısım’da öngörüldüğünde daha sıkı bir şekilde yasaklamak, sınırlamak veya düzenlemek hakkını veya yetkisini sınırlamaz. Devletler, deniz memelilerinin muhafazası amacı ile iş birliği edeceklerdir, ve özellikle balinalar, yunus ve su kaplumbağası türündeki memeliler halinde, bunların muhafazası, işletilmesi ve araştırılması konularında özellikle milletlerarası kuruluşlar vasıtası ile çalışacaklardır.

Madde 66 - Anadrom Sürüleri :

1. Nehirlerinde anadrom sürüleri üreyen Devletlerin bu gibi sürüler bakımından asli (birincil) menfaatleri ve sorumlulukları vardır.

2. Anadrom sürülerinin ürediği menşe Devleti, münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının berisindeki bütün sularda balıkçılık yapılması ve paragraf (3) (b)’de öngörüldüğü şekilde balıkçılık yapılması hususunda uygun düzenleyici tedbirler almak suretiyle bu türlerin muhafazasını sağlayacaktır. Menşe Devleti, bu sürüleri avlayan ve paragraf 3 ve 4’de belirtilen diğer Devletlerle istişare ettikten sonra, nehirlerinde üreyen sürüler için yakalanmasına (avlanma) müsaade edilen toplam bir miktarı tespit edebilir.

3. Anadrom balıkçılığı sadece münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının berisinde kalan sularda yürütülecektir. Ancak, bu hükmün menşe Devletinden başka bir Devlet bakımından ekonomik dağılıma (dislocation) sonucunu doğurduğu yerler müstesnadır. Münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının ötesindeki böyle bir balıkçılık bakımından ise, ilgili Devletler muhafaza gereklerini ve menşe Devletinin bu sürüler

hususundaki ihtiyaçlarını gözönüne almak suretiyle bu gibi balıkçılığın hal ve şartları hususunda anlaşmaya varmak gayesiyle istişarelerini sürdüreceklendir.

Menşe Devleti, bu sürüleri avlayan bu gibi diğler Devletlerde ekonomik dağılmayı asgariye indirmek hususunda, bu Devletlerin normal avlanma miktarını ve faaliyet şeklini ve bu gibi balıkçılığın vukubulduğı bütün sahaları dikkate almak suretiyle iş birliğı edecektir.

Menşe Devleti ile yapılan anlaşma gereğince anadrom sürülerini yenilemek için alınan tedbirleri, özellikle bu amaçla masrafları paylaşarak iştirak eden ve (b) paragrafında zikredilen Devletlere menşe Devleti tarafından nehirlerinde üreyen sürülerin avlanmasında spesifik bir önem atfedilecektir.

ç. Münhasır Ekonomik Bölgenin ötesindeki anadrom sürüleriyle ilgili düzenlemelerin icra edilmesi, menşe Devleti ile diğler ilgili Devletler arasında varılacak anlaşma ile gerçekleşecektir.

4. Anadrom sürülerinin menşe Devletinden başka bir Devletin münhasır ekonomik bölgesinin dış sınırlarının berisinde kalan sulara göç ettiğı veya bu sulardan göçmek suretiyle göç ettiğı durumlarda, bu Devlet menşe Devleti ile bu sürülerin muhafazası ve idamesi hususunda iş birliğı edecektir.

5. Anadrom sürülerinin menşi Devleti ve bu sürüleri avlayan diğler Devletler, bu madde hükümlerini yerine getirmek için uygun olduğı yerlerde bölge örgütleri vasıtasıyla düzenlemeler yapacaklardır.

Madde 67 - Katadrom Türleri :

1. Sularında katadrom türlerinin hayat devrelerinin daha büyük bir bölümünü harcadığı bir kıyı Devleti, bu türlerin idaresinden sorumlu olacaktır ve göçmen balığın giriş ve çıkışını sağlayacaktır.

2. Katadrom türlerinin avlanması sadece münhasır ekonomik bölgenin dış sınırlarının berisinde kalan sulara yürütülecektir. Münhasır ekonomik bölgede yapıldığı zaman, avlama (hasat) bu maddeye ve bu Sözleşmenin bu bölgelerdeki balıkçılıkla ilgili diğler hükümlerine tâbi olacaktır.

3. Katadrom balığının, gerek yavru (genç), gerekse olgun tipte olsun, başka bir Devletin münhasır ekonomik bölgesini geçmek suretiyle göç ettiğı durumlarda, bu balığın avlanması da dahil olmak üzere, idaresi paragraf 1'de zikredilen Devlet ile diğler ilgili Devlet arasında yapılan anlaşma ile düzenlenecektir. Bu anlaşma, türlerin rasyonel

idaresini sağlayacak ve paragraf 1’de zikredilen Devletin bu türlerin idamesi ile ilgili sorumluluğunu dikkate alacaktır.

Madde 68 - Sedenter (Sabit) Türler :

Bu kısım, 77 nci maddenin 4 ncü paragrafında tanımlanan sedenter (sabit) türlere uygulanmaz.

Madde 69 - Denize Kıyısı Olmayan Devletlerin Hakkı :

1. Denize kıyısı olmayan Devletler, aynı altbölgenin veya bölgenin kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların kapasite fazlasının uygun bir kısmının işletilmesine, hakkaniyet esasına göre, bütün ilgili Devletlerin konuyla alakalı ekonomik ve coğrafi şartlarını dikkate alarak, bu maddenin ve 61 inci ve 62 inci maddelerin hükümlerine uygun bir şekilde iştirak etmek hakkına sahip olacaklardır.

2. Bu iştirakin şartları ve usulleri ilgili Devletler tarafından iki taraflı, alt bölge veya bölge seviyesindeki anlaşmalarla, diğerleri yanında, aşağıdakileri dikkate alarak tespit edilecektir.

kıyı Devletin balıkçı topluluklarına veya balıkçılık sanayiine zarar verecek etkilerden sakınma ihtiyacı;

denize kıyısı olmayan Devletin, bu madde hükümlerine uygun şekilde mevcut iki taraflı, alt-bölge veya bölge seviyesindeki anlaşmalarla diğer kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinin canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak ettikleri veya iştirak etmeye yetkili oldukları ölçü;

diğer denize kıyısı olmayan Devletlerin ve coğrafi bakımdan elverişsiz durumda olan Devletlerin kıyı Devletin münhasır ekonomik bölgesinin canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak ettikleri ölçü ve bunun sonucu olarak herhangi bir tek kıyı Devleti için veya bir bölümü için belirli bir külfet getirmekten kaçınma ihtiyacı;

ç. Devletlerin nüfuslarını besleme ihtiyaçları.

3. Bir kıyı Devletin avlama kapasitesi münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların avlanmasına müsaade edilen miktarının tamamını avlamaya imkan verecek bir noktaya yaklaştığı zaman, kıyı Devleti ve diğer ilgili Devletler, aynı alt-bölgenin veya bölgenin denize kıyısı olmayan ve gelişmekte olan Devletlerinin alt-bölgenin veya bölgenin kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak etmelerine imkan vermek için, mevcut şartlarda münasip olabilecek

şekilde ve tarafları tatmin edecek hükümlere göre, iki taraflı alt-bölge veya bölge seviyelerinde hakça düzenlemelerin yapılması hususunda iş birliği yapacaklardır. Bu hükmü yerine getirirken paragraf 2’de zikredilen faktörler dikkate alınacaktır.

4. Kalkınmış olup da denize kıyısı olmayan Devletler, bu maddenin hükümlerine göre, sadece aynı alt-bölgenin veya bölgenin kalkınmış kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların işletilmesine iştirak etmeye yetkili olacaklardır. Bunu yaparken, kıyı Devletinin, diğer Devletlerin kendi münhasır ekonomik bölgesindeki kaynakların işletilmesine katılmaya müsaade etmekle vatandaşları öteden beri bölgede avlanmakta olan Devletlerdeki balıkçı toplulukları üzerindeki zararlı etkileri ve buradaki ekonomik dağılmayı (dislocation) asgariye indirme ihtiyacını dikkate alma derecesini gözönüne alacaklardır.

5. Yukarıdaki hükümler, kıyı Devletinin aynı alt-bölge veya bölgenin denize kıyısı olmayan Devletlerine münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynakların işletilmesi hususunda bu alt-bölge veya bölgelerde eşit veya tercihli haklar bahşedebildiği durumlarda üzerinde mutabık kalınmış olan düzenlemelere hâle getirmez.

Madde 70 - Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Durumda Olan (Dezavantajlı) Devletler :

1. Coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletler, aynı alt-bölgenin veya bölgenin kıyı Devletlerine ait münhasır ekonomik bölgenin canlı kaynaklarının kapasite fazlasının münasip bir bölümünün işletilmesine, hakkaniyet esasına göre, ilgili bütün Devletlerin konuyla alakalı ekonomik ve coğrafi şartlarını dikkate alarak 61. ve 62. maddenin hükümlerine uygun bir şekilde, iştirak etmek hakkına sahip olacaklardır.

2. Bu Kısımın uygulanması bakımından, “coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletler”, kapalı veya yarı-kapalı denizlere kıyısı olan Devletler de dahil olmak üzere, coğrafi durumlarının olduğu kadar nüfuslarının veya nüfuslarının bir bölümünün beslenmesi amacı ile yeterli miktarda balık temin edilmesi bakımından alt-bölgedeki veya bölgedeki diğer Devletlerin münhasır ekonomik bölgesinin canlı kaynaklarının işletilmesine bağımlı kalan kıyı Devletleri ile kendine ait münhasır ekonomik bölgesi olmayan Devletler manasına gelir.

3. Bu iştirakin şartları ve usulleri, ilgili Devletler tarafından, iki taraflı, alt-bölge veya bölge seviyesinde anlaşmalarla, diğerleri yanında, aşağıdakileri de dikkate alarak tespit edilecektir:

Kıyı Devletinin balıkçı toplulukları veya balıkçılık sanayiine zarar verecek etkilerden sakınma ihtiyacı;

Coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletlerin bu madde hükümlerine uygun şekilde mevcut iki taraflı, alt-bölge veya bölge seviyesindeki anlaşmalarla diğer Devletlerin münhasır ekonomik bölgelerinin canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak ettikleri veya iştirak etmeye yetkili oldukları ölçü;

Diğer coğrafi bakımdan dezavantajlı Devletlerin ve denize kıyısı olmayan Devletlerin kıyı Devletinin münhasır ekonomik bölgesinin canlı kaynaklarının, işletilmesine katılma derecesi ve bunun sonucu bölgenin bir tek kıyı Devleti veya bir bölümü için belirli bir külfeti getirmekten kaçınma ihtiyacı;

ç. Devletlerin nüfuslarının beslenme ihtiyaçları.

4. Bir kıyı Devletinin avlama kapasitesi münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların avlanmasına müsaade edilen miktarının tamamını avlamasına imkan verecek bir noktaya yaklaştığı zaman, kıyı Devleti ve diğer ilgili Devletler, aynı alt-bölgenin veya bölgenin kalkınmakta olan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı durumda olan Devletleri, alt-bölge veya bölge kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinin canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak etmelerine imkan vermek için, mevcut şartlarda münasip olabilecek şekilde ve bütün tarafları tatmin edecek hükümlere göre iki taraflı, alt-bölge veya bölge seviyesinde hakça düzenlemelerin yapılması hususunda iş birliği yapacaklardır. Bu hükmü yerine getirirken, üçüncü paragrafta bahsi geçen faktörler de dikkate alınacaktır.

5. Kalkınmış olup da coğrafi bakımdan elverişsiz durumda olan Devletler, bu maddenin hükümlerine göre, sadece aynı alt-bölgenin veya bölgenin kalkınmış kıyı Devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerindeki canlı kaynaklarının işletilmesine iştirak etmeye yetkili olacaklardır. Bunu yaparken, kıyı Devletinin diğer Devletlerin kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların işletilmesine katılmaya müsaade etmekle vatandaşları öteden beri bölgede avlanan Devletlerde balıkçı toplulukları üzerindeki zararlı etkileri ve buradaki ekonomik dağılmayı (dislocation) asgariye indirme ihtiyacını dikkate alma derecesini gözönüne alacaklardır.

6. Yukarıdaki hükümler, kıyı Devletlerinin aynı alt-bölge veya bölgenin coğrafi bakımdan elverişsiz Devletlerine münhasır ekonomik bölgedeki canlı kaynakların işletilmesi hususunda bu alt-bölgelerde veya bölgelerde eşit veya tercihli haklar

bahsedebileceği durumlarda üzerinde mutabık kalınmış olan düzenlemelere halel getirmez.

Madde 71 - Madde 69 ve 70'in Uygulanamazlığı :

Altmışdokuzuncu ve yetmişinci maddelerin hükümleri, ekonomisi çok büyük ölçüde ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların işletilmesine bağımlı olan bir kıyı Devleti bakımından uygulanmaz.

Madde 72 - Hakların Transferine Konulan Kısıtlamalar :

1. Altmışdokuzuncu ve yetmişinci maddelerde canlı kaynakların işletilmesi hususunda öngörülen haklarla ilgili Devletler bu konuda başka türlü anlaşmadıkça, bu haklar doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak üçüncü Devletlere veya vatandaşlarına kira ile veya ruhsat ile veya müşterek şirketler kurarak veya devir sonucunu doğuracak başka bir yol ile devredilemez.

2. Bundan önceki hüküm, hakların 69 uncu ve 70 inci maddelere uygun şekilde kullanılmasını kolaylaştırmak için ilgili Devletlerin üçüncü Devletlerden veya milletlerarası örgütlerden teknik veya mali yardım almasına engel teşkil etmez; şu kadar ki bunun birinci paragrafta zikredilen etkiyi doğurmaması gerekir.

Madde 73 - Kıyı Devletinin Kanun ve Düzenlemelerinin İcra Edilmesi :

1. Kıyı Devleti, kendi münhasır ekonomik bölgesindeki canlı kaynaklarını araştırma, işletme, muhafaza etme, ve yönetme ile ilgili egemen haklarını kullanırken, bu Sözleşmeye uygun şekilde kabul edilen kanun ve düzenlemelere riayeti sağlamak için yanaşma, kontrol, tutuklama ve yargılamalar da dahil olmak üzere gerekli olabilecek tedbirleri alacaktır.

2. Tutuklanan tekneler ve mürettebatı, makül bir kefalet veya diğer bir teminatın verilmesi üzerine, derhal serbest bırakılacaktır.

3. Münhasır ekonomik bölgede balıkçılık kanunlarının ve diğer düzenlemelerin ihlal edilmesi sebebiyle kıyı Devletinin vereceği cezalar, ilgili Devletlerce aksine yapılmış bir anlaşma olmadığı taktirde hapis cezası veya diğer herhangi bir cismani ceza şeklini kapsamaz.

4. Yabancı gemilerin tutuklanması veya alıkonulması halinde, kıyı Devleti, geminin bayrağını taşıdığı Devleti, yapılan hareketten ve daha sonra uygulanan cezalardan derhal haberdar edecektir.

Madde 74 - Kıyıları Karşı Karşıya ve Yan Yana Olan Devletler Arasında Münhasır Ekonomik Bölgenin Sınırlandırılması :

1. Kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan Devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletlerarası Adalet Divanı Statüsü'nün 38 inci maddesinde zikredilen milletlerarası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir.

2. Makül bir zaman periyodu içinde hiçbir anlaşmaya varılmazsa, ilgili Devletler Kısım XV'de öngörülen prosedüre başvuracaklardır.

3. Birinci paragrafta öngörülen anlaşmaya varılıncaya kadar ilgili Devletler pratik bir nitelik taşıyan geçici düzenlemeler yapmak ve bu geçici dönem boyunca nihai anlaşmaya varılmasını tehlikeye koymamak veya onu engellemek için bir anlayış ve iş birliği ruhu içinde her çabayı sarfedeceklerdir. Bu düzenlemeler, nihai sınırlandırmaya hanel getirmeyecektir.

4. İlgili Devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması ile ilgili sorunlar, o anlaşmanın hükümlerine göre karara bağlanacaktır.

Madde 75 - Coğrafi Koordinat Haritaları ve Listeleri :

1. Bu Kısım'a tâbi olmak üzere, münhasır ekonomik bölgenin 74 üncü madde gereğince çizilen dış sınır hatları ve sınırlandırma hatları, bunların yerini tetkik etmeye yarayan ölçekte veya ölçeklerde olan haritalar üzerinde gösterilecektir. Uygun olduğu takdirde jeodezik verileri belirten noktaların coğrafi koordinat listeleri bu gibi dış sınır hatlarının veya sınırlandırma hatlarının yerine ikame edilebilir.

2. Kıyı Devleti bu gibi haritalara veya coğrafi koordinat listelerine gerekli aleniyeti kazandıracaktır ve bu gibi harita veya listenin bir suretini Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edecektir.

KISIM VI – KITA SAHANLIĞI

Madde 76 – Kıta Sahanelığının Tarifi :

1. Bir kıyı Devletinin Kıta Sahanelığı, kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca kara suları ötesinde Kıta Kenarının dış sınırına kadar uzanan veya Kıta Kenarının dış sınırının (200 mile kadar uzanmadığı) yerlerde, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar uzanan sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını kapsar.

2. Bir kıyı Devletinin Kıta Sahanlığı, 4 ila 6 ncı paragraflarda öngörülen sınırların ötesine geçmeyecektir.

3. Kıta Kenarı, kıyı Devletinin kara kütlelerinin su altında kalan uzantısını kapsar ve Kıta Sahanlığının, Kıta Yamacının ve Kıta yükseliminin deniz yatağı ve toprak altından ibarettir. Kıta kenarı, okyanus sırtına sahip olan okyanus tabanı ile toprak altını kapsamaz

4.

a. Bu Sözleşme bakımından, kıyı Devleti, Kıta Kenarının, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 milin ötesine geçtiği yerlerde, Kıta Kenarının en dış sınırını, aşağıdaki yöntemlerden birisiyle tespit edecektir:

(1) Ya her bir noktada çökel (sedimenter) kaya kalınlığı buradan Kıta Yamacının ayağına olan en kısa mesafenin en azından yüzde biri kadar olan en dışarıdaki sabit noktalar esas alınarak 7 nci paragrafta uygun şekilde çizilen bir hatla;

(2) Ya da Kıta Yamacı ayağından en fazla 60 deniz mili uzaklıktaki sabit noktalar esas alınarak 7 nci paragrafta göre çizilen bir hatla.

b. Aksine kanıt olmadıkça, Kıta Yamacı ayağı, tabanındaki azamî meyil değişikliği noktası olarak tespit edilecektir.

5. Kıta Sahanlığının, 4 (a) (i) ve (ü) paragrafına uygun şekilde çizilen ve deniz yatağı üzerindeki dış sınırlarını belirleyen hattı oluşturan sabit noktalar, ya kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 mili aşmayacak ya da 2500 metrelik derinliği birbirine bağlayan bir hattın ibaret olan 2500 metre izobatından itibaren 100 deniz milini aşmayacaktır.

6. Beşinci paragraf hükümlerine bakmaksızın, Kıta Sahanlığının dış sınırı, sualtı sırtları üzerinde kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 mili geçmeyecektir. Bu paragraf platolar, yükselimler, tepeler, taş katmanlar ve çıkıntılar gibi Kıta Kenarının tâbi unsurlarına uygulanmaz.

7. Kıyı Devleti sahanlığının, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 milin ötesine geçtiği yerlerde, Kıta Sahanlığının dış sınırlarını, sabit noktaları birleştiren enlem ve boylam koordinatlarına göre belirlenen ve uzunluğu 60 mili aşımı düz hatlarla tespit edecektir.

8. Kara suları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesindeki Kıta Sahanlığı sınırları hakkındaki bilgi, kıyı Devleti tarafından EK

II hakça coğrafi temsil esasına göre kurulmuş olan Kıta Sahanelığı Sınırlan Komisyonu'na sunulacaktır. Komisyon, kıyı Devletlerine Kıta Sahanelığındın dış sınırlarının tespiti ilgili meseleler hakkında tavsiyelerde bulunacaktır. Bir kıyı Devletinin bu tavsiyelere uygun şekilde tespit ettiğı Kıta Sahanelığı dış sınırları nihai ve bağlayıcı olacaktır.

9. Kıyı Devleti Kıta Sahanelığındın dış sınırlarını daimi şekilde belirten haritaları ve jeodezik veriler de dahil olmak üzere ilgili bilgiyi Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne tevdi edecektir. Genel Sekreter bunlara gerekli şekilde aleniyet kazandıracaktır.

10. Bu madde hükümleri kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan Devletler arasında Kıta Sahanelığındın sınırlandırılması sorununa hanel getirmeyecektir.

Madde 77 - Kıyı Devletinin Kıta Sahanelığı Üzerindeki Hakları :

1. Kıyı Devleti Kıta Sahanelığı üzerinde onu araştırmak ve kaynaklarını işletmek amacıyla egemen haklar kullanır.

2. Birinci paragrafta zikredilen haklar, kıyı Devleti Kıta Sahanelığını araştırmazsa veya kaynaklarını işletmezse bile hiç kimsenin kıyı Devletinin rızası olmadan bu faaliyetlere tevessül edemeyeceğı manasında inhisarıdır.

3. Kıyı Devletinin Kıta Sahanelığı üzerindeki hakları, etkin veya farazi işgale veya herhangi bir açık duyuruya bağlı değildir.

4. Bu kısımda zikredilen doğal kaynaklar, sabit (saderter) türlere ait canlı organizmalarla, yani avlama (hasad) safhasında ya deniz yatağının üzerinde ya da altında hareketsiz olan veya deniz yatağı veya toprak altı ile devamlı şekilde fiziki temas halinde olmadıkça hareket edemeyen organizmalarla birlikte, deniz yatağı ve toprak altının mineral ve diğer canlı olmayan kaynaklarından ibarettir.

Madde 78 - Üstteki Sular ve Hava Sahasının Hukuki Statüsü ve Diğer Devletlerin Hakları ve Serbestileri :

1. Kıyı Devletinin Kıta Sahanelığı üzerindeki hakları, üstteki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki statüsünü etkilemez.

2. Kıyı Devletinin Kıta Sahanelığı üzerindeki haklarının kullanılması, seyrüsefer ve diğer Devletlerin bu Sözleşmede öngörülen diğer hak ve hürriyetlerini ihlal etmemeli veya bunlara haksız bir müdahale sonucunu doğurmamalıdır.

Madde 79 – Kıta Sahanelığı Üzerinde Sualtı Kabloları ve Boru Hatları :

1. Bütün Devletler Kıta Sahanlığı üzerinde bu madde hükümlerine uygun şekilde sualtı kabloları ve boru hatları döşemeye yetkilidir.

2. Kıta Sahanlığının araştırılması, kaynaklarının işletilmesi ve boru hatlarından ileri gelen kirlenmenin önlenilmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi hususunda makul tedbirleri alma hakkı saklı kalmak üzere kıyı Devleti bu gibi kablo veya boru hatlarının döşenmesi veya bakımını engelleyemez.

3. Kıta Sahanlığı üzerinde bu boru hatlarını döşemek için izlenecek güzergahın tayini kıyı Devletinin rızasına tâbidir.

4. Bu kısımdaki hiçbir hüküm kıyı Devletinin kabloların veya boru hatlarının ülkesine veya kara sularına giriş şartlarını tespit etme hakkını veya Kıta Sahanlığının araştırılması veya kaynaklarının işletilmesi veya yetkisi altındaki suni adalar, tesisler ve yapılar ile ilgili olarak tesis edilen veya kullanılan kablo veya boru hatları üzerindeki yargı yetkisini etkilemez.

5. Sualtı kablosu veya boru hattını döşediği zaman Devletler daha önce döşenmiş veya boru hatlarını gerekli şekilde göz önünde tutacaklardır. Bilhassa mevcut kabloları veya boru hatlarını tamir etme imkanlarına hanel getirmeyeceklerdir.

Madde 80 – Kıta Sahanlığı Üzerindeki Suni Adalar, Tesisler ve Yapılar :

Madde 60 mutas mutandis (gerekli değişikliklerle), Kıta Sahanlığı üzerindeki adalara, tesislere ve yapılara da uygulanır.

Madde 81 – Kıta Sahanlığı Üzerinde Tünel Açma :

Kıyı Devleti Kıta Sahanlığı üzerinde herhangi bir amaçla tünel açmaya izin verme ve bunu düzenleme konusunda inhisarı hakka sahiptir.

Madde 82- 200 Deniz Milinin Ötesindeki Kıta Sahanlığının İşletilmesi Konusunda Yapılacak Ödemeler ve Katkılar :

1. Kıyı Devleti, kara sularının genişliğinin ölçülmeğe başladığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesinde kalan Kıta Sahanlığının canlı olmayan kaynaklarının işletilmesi hususunda ödemeler yapacak veya katkılarda bulunacaktır.

2. Ödemeler veya katkılar bir mevkideki ilk beş yıllık üretimden sonra o mevkideki tüm üretim bakımından yıllık olarak yapılacaktır. Altıncı sene için ödeme veya katkının oranı (bu) mevkideki üretim değerinin veya hacminin yüzde 1'i olacaktır. Bu oran 12 nci yıla kadar her müteakip sene için yüzde 1 kadar artacak ve ondan sonra yüzde 7'de kalacaktır. Üretim işletme ile ilgili olarak kullanılan kaynakları kapsamaz.

3. Kıta Sahanlığından çıkarılan bir mineral kaynağının kesin şekilde ithalatçısı olup kalkınmakta olan bir Devlet, o mineral kaynakları bakımından ödeme veya katkılar yapmaktan muaftır.

4. Ödemeler veya katkılar otorite vasıtasıyla yapılacaktır. Otorite hakça paylaşım ölçülerine göre, kalkınmakta olan ülkelerin, özellikle bunlar arasında en az kalkınmış ve denizde kıyısı olmayan Devletlerin menfaatlerini ve ihtiyaçlarını dikkate alacaktır. Söz konusu ödeme veya katkılar bu Sözleşmeye taraf olan Devletlere dağıtacaktır.

Madde 83 - Kıyıları Karşı-Karşıya veya Yan-Yana Olan Devletler Arasında Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması :

1. Kıyılan karşı-karşıya veya yan-yana olan Devletler arasında Kıta Sahanlığının sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletler arası Adalet Divanı Statüsü'nün 38 nci maddesinde zikredilen milletler arası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir.

2. Makul bir zaman periyodu içinde hiçbir anlaşmaya varılamazsa, ilgili Devletler Kısım XV'de öngörülen prosedüre başvuracaklardır.

3. Birinci paragrafta öngörülen anlaşmaya varılıncaya kadar ilgili Devletler pratik bir nitelik taşıyan geçici düzenlemeler yapmak ve bu geçici dönem boyunca nihai anlaşmaya varılmasını tehlikeye koymamak veya onu engellemek için bir anlayış ve iş birliği ruhu içinde her çabayı sarf edeceklerdir. Bu düzenlemeler nihai sınırlandırmaya hanel getirmeyecektir.

4. İlgili Devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa Kıta Sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili sorunlar o anlaşmanın hükümlerine göre karara bağlanacaktır.

Madde 84 - Coğrafi Koordinat Haritaları ve Listeleri :

1. Bu Kısma tâbi olmak üzere Kıta Sahanlığının 83 ncü maddesi gereğince çizilen dış sınır hatları ve sınırlandırma hatları bunların yerini tetkik etmeye yeterli ölçekte veya ölçeklerde olan haritalar üzerinde gösterilecektir. Uygun olduğu takdirde de jeodezik verileri belirten noktaların coğrafi koordinat listeleri bu gibi dış sınır hatlarının veya sınırlandırma hatlarının yerine ikame edilebilir.

2. Kıyı Devleti bu gibi haritalar veya coğrafi koordinat listelerine gerekli aleniyeti kazandıracaktır ve bu gibi bir harita veya listenin bir suretini Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne ve Kıta Sahanlığı dış sınır hatlarını göstermeleri halinde Otoritenin Sekreterine tevdi edecektir.

Madde 85 - Tünel Açma :

Bu Kısım kıyı Devletinin toprak altının üstündeki suyun derinliği ne olursa olsun, tünel açmak suretiyle toprak altını işletme hakkına hâlel getirmez.

EK-15

GKRY MİLLİ KANUNLARI

Bitişik Bölgeye ilişkin 2004 yasası, Anayasama 52. Maddesi doğrultusunda Kıbrıs Cumhuriyeti Resmi Gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe girmektedir. Sayı 63 (I) 2004, Kıbrıs Cumhuriyetinin Bitişik Bölgesi İlan Etmesine İlişkin Yasa

Temsilciler Meclisi aşağıdakileri oylar:

1. Bu yasa, Bitişik Bölgeye ilişkin 2004 yılı yasası olarak geçecektir.

2. Bu yasada, farklı bir anlamı olmadıkça ;

''Cumhuriyet'', Kıbrıs Cumhuriyeti anlamına gelmektedir.

''Deniz mili'', 1.852 metre mesafe anlamına gelmektedir.

''Sözleşme'', BM'nin Deniz Hukukuna ilişkin Sözleşmesi anlamına gelmektedir, Bu Sözleşme, 1988 yılında Deniz Hukukuna ilişkin BM Sözleşmesi ile ilgili yasa tarafından onaylanmıştır. ''Bitişik Bölge'', Cumhuriyetin deniz bölgesi ile sınırı olan bölge anlamına gelmektedir. Bunun sınırları 3üncü Maddede belirlenmektedir.

3.

a. Bu yasayla, deniz bölgesi Bitişik Bölge olarak ilan edilmektedir. Bunun iç sınırı Cumhuriyetin Deniz Bölgesinin dış sınırıyla bir tutulmakta ve dış sınırı Sözleşme uyarınca deniz bölgesinin (kara sularının) genişliğinin belirlendiği taban çizgilerden (esas hatlardan) 24 deniz miline kadar genişletilmektedir.

b. Bitişik Bölgenin herhangi bir bölümünün sınırlarının Cumhuriyetin sınırlarının karşısında bulunan başka bir Devletin Bitişik Bölgesi ile çakışması halinde, iki Devletin Bitişik Bölgesi aralarında varılacak anlaşmayla belirlenecektir. Aralarında uzlaşmaya varılamaması halinde, bu bölgenin sınırları orta çizginin ötesine veya deniz bölgesinin genişliğinin belirlendiği taban çizgilerin (esas hatların) her iki tarafından eşit olacak mesafenin ötesine genişletilemez.

c. Bitişik Bölgenin tam sınırları, fıkra (b) 'de belirlendiği gibi, Cumhuriyetin Resmi Gazetesinde yayınlanacak Dışişleri Bakanlığının Tebliği ile bildirilir.

4. Bitişik Bölgede Cumhuriyetin şu amaçla gerekli kontrolü uygulama hakkı vardır :

- a. Toprağında veya kara sularında gümrük, vergi, göçmen veya sağlık yasa ve kurallarının ihlalini engellemek,
- b. Toprağında veya kara sularında işlenen, paragraf (a) ile ilgili kural ve yasa ihlalini cezalandırmak,
- c. Bu bölgede bulunan arkeolojik ve tarihi özelliğe sahip nesnelere ticaretini kontrol etmek.

Bu bölgenin denizinden Cumhuriyetin onayı olmadan bir obje çıkarılmasının, toprağında veya bitişik bölgede sözleşmenin 303üncü maddesi doğrultusunda yasa ve kural ihlali olduğu kastedilmektedir.

5.

- a. Bakanlar Kurulu bu yasanın maddelerinin daha iyi bir şekilde hayata geçirilmesi

için kural koyma imkanına sahiptir.

- b. Paragraf (a)'nın genelliği etkilenmeden sözkonusu kurallar, aşağıdaki nedenlerden tümünü veya bir bölümünü ilgilendirebilir :

- (1). Cumhuriyetin gümrük, vergi, göçmen veya sağlık yasa ve kural ihlalinin kaçınılması veya engellenmesi amacıyla caydırıcı önlemleri,

- (2). Bu bölgede bulunan ve çıkarılmalarının onaylanması gereken süreçte, arkeolojik ve tarihi özelliğe sahip nesnelere ticaretini engellemeyi veya kontrol edilmesini amaçlayan caydırıcı önlemleri.

6. Bu yasa 21 Mart 2003 tarihinden itibaren yürürlüğe girmektedir.

Münhasır Ekonomik Bölge ile ilgili 2004 yasa, Anayasanın 52 nci Maddesi doğrultusunda Kıbrıs Cumhuriyeti Resmi Gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe girmektedir.

Sayı 64 (1) 2004, Kıbrıs Cumhuriyetinin Münhasır Ekonomik Bölge İlan Etmesine İlişkin Yasa

Temsilciler Meclisi aşağıdakileri oylar :

1. Bu yasa, Münhasır Ekonomik Bölgeye ilişkin 2004 yılı yasa olarak geçecektir.
- 2.

a. Bu yasada farklı anlamı olmadıkça :

“Münhasır Ekonomik Bölge”, Cumhuriyetin, sınırları 3 üncü Maddede belirlenen deniz bölgesinin ötesindeki ve yanındaki bölge anlamına gelmektedir.

“Cumhuriyet”, Kıbrıs Cumhuriyeti anlamına gelmektedir.

“Müdür”, Tarım, Doğal Kaynaklar ve Çevre Bakanlığının Balıkçılık ve Deniz Araştırmaları Dairesi Müdürü anlamına gelmektedir.

“Mahkeme”, 10 uncu maddede belirlendiği şekilde Mahkeme anlamına gelmektedir.

“Canlı kaynaklar”, balıkları ve Sözleşmenin 77 nci maddesinde belirlendiği üzere az hareket

eden türlerin dışında diğer suda yaşayan canlıları içermektedir.

“Canlı olmayan kaynaklar”, çeşitli maden kaynakları ve denizde veya yeraltında bulunan canlı olmayan kaynaklar anlamına gelmektedir.

“Deniz mili”, 1.852 metre mesafe anlamına gelmektedir.

“Sözleşme”, BM'nin Deniz Hukukuna ilişkin Sözleşmesi anlamına gelmektedir. Bu Sözleşme, 1988 yılında Deniz Hukukuna ilişkin BM Sözleşmesi ile ilgili yasa tarafından onaylanmıştır.

“Bakan”, Tarım, Doğal Kaynaklar ve Çevre Bakanı ve bu amaçla genel veya özel olarak eğitim görmüş herhangi biri demektir.

b. Bu maddede farklı yorumlanmamış olan bazı terimler, Sözleşmenin verdiği anlamı taşıyacaktır ve bu yasa ile Sözleşme arasında farklılık olması halinde Sözleşmenin yorumu geçerlidir.

3.

a. Bu yasayla, Sözleşme uyarınca deniz bölgesinin genişliğinin ölçüldüğü taban çizgilerden 200 deniz milinin ötesine geçmeyecek dış sınır Münhasır Ekonomik Bölge olarak ilan edilmektedir.

b. Münhasır Ekonomik Bölgenin herhangi bir bölümünün, sahilleri Cumhuriyetin sahillerinin karşısında bulunan herhangi bir Devletin Münhasır Ekonomik Bölgesi ile

çakışması halinde, Kıbrıs Cumhuriyetinin Münhasır Ekonomik Bölgesi ile bu Devletin Münhasır Ekonomik Bölgesi, aralarında varılacak uzlaşmayla belirlenecektir.

Aralarında uzlaşmaya varılmaması halinde bu bölgenin sınırları, orta çizginin ötesine veya deniz bölgesinin, genişliğinin belirlendiği taban çizgilerin her iki tarafından eşit olacak mesafenin ötesine genişletilemez.

c. Münhasır Ekonomik Bölgenin tam sınırları, Cumhuriyetin Resmi Gazetesinde yayınlanacak Dışişleri Bakanlığının Tebliği ile bildirilir. Bu sınırlar, bölgelere ve paragraf (a) ve (b)'de öngörülen maddeler doğrultusunda olası anlaşmalara uygun olarak şekillenecektir.

4.

a. Münhasır Ekonomik Bölgede Cumhuriyet şu hakları kullanır.

(1) Denizin dibinde ve yeraltında bulunan ve su, elektrik ve rüzgar enerjisi üretimi gibi ekonomik açıdan faydalanılması ve bölgesel keşif faaliyetleri ile alakalı olan doğal kaynakların, canlı ve cansız kaynakların, suda yaşayan canlıların araştırılması, faydalanılması, korunması ve kullanılması ile ilgili egemenlik hakları,

(2) Şu konularla ilgili yetki hakkı :

(a) Yapay adaların, tesislerin ve binaların kurulması ve kullanılması,

(b) Denizde bilimsel araştırma yapılması,

(c) Deniz çevresinin korunması ve muhafazası,

(3) Sözleşmenin öngördüğü diğer hak ve görevler.

b. Bu maddede denizin dibi ve yeraltı ile ilgili olarak belirtilen haklar, Kıta Sahaneliği ile ilgili Sözleşmenin VI ncı Bölümü doğrultusunda kullanılacaktır.

5.

a. Kıbrıs Cumhuriyeti bu yasa ve Sözleşmenin maddeleri doğrultusunda Münhasır Ekonomik Bölgede haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken, diğer Devletlerin hak ve görevlerini de göz önünde bulundurur ve Sözleşmenin maddelerine uyumlu olarak hareket eder,

b. Kıbrıs Cumhuriyetinin Münhasır Ekonomik Bölgesinde diğer Devletler Sözleşmenin öngördüğü yükümlülüklere uymak şartıyla haklarını kullanabilir. Diğer Devletler yükümlülüklerini yerine getirirken ve haklarını kullanırken, Kıbrıs Cumhuriyetinin yükümlülük ve haklarını zorunlu olarak göz önünde bulundurlar ve Sözleşmenin maddeleri ve Uluslararası Hukuk kuralları uyarınca Kıbrıs Cumhuriyeti tarafından benimsenen ve Sözleşmenin ilgili bölümüyle ters düşmeyen yasa ve kurallara uyumlu davranırlar.

6. Bakan, Cumhuriyetin Resmi Gazetesinde yayınlanacak emirle, Münhasır Ekonomik Bölgedeki canlı kaynakların balıkçılık türlerini ve izin verilen hacmini belirler.

7.

a. Bu veya başka herhangi bir yasa veya kural doğrultusunda Bakandan veya Balıkçılık yasası uyarınca Müdürden izin almadıkça, hiç kimse Münhasır Ekonomik Bölgede canlı kaynakları araştıramaz ve bunlardan faydalanamaz.

b.

(1) Bu maddenin paragraf (a)' sını ihlal eden herhangi bir kişi, suç işlemiş olur ve yargılanması halinde, 100.000 KL'yi aşmayan para cezasına veya 3 yılı aşmayan hapis cezasına veya her ikisine çarptırılır. İkinci kez veya müteakip cezaya çarptırılması halinde bu şahıs, 200.000 KL'yi aşmayan para cezasına veya beş yılı aşmayan hapis cezasına veya her ikisine çarptırılır.

(2) Mahkeme ayrıca paragraf (1)'e istediği cezayı ekleyebilir, bu suçun işlendiği sırada kullanılan her türlü gemi, nesne, teçhizat veya malzemeye el koyma emri çıkarabilir.

8.

a. Bu yasa uyarınca Bakanlar Kurulundan veya herhangi bir yetkili organdan izin almadıkça, hiç kimse Münhasır Ekonomik Bölge içerisinde canlı olmayan kaynakları araştıramaz ve bunlardan faydalanamaz.

b.

(1) Bu maddenin paragraf (a)' sını ihlal eden herhangi bir kişi, suç işlemiş olur ve yargılanması halinde, 250.000 KL'yi aşmayan para cezasına veya 5 yılı aşmayan hapis cezasına veya her iki cezaya çarptırılır. İkinci kez veya müteakip cezaya çarptırılması halinde bu şahıs, 500.000 KL'yi aşmayan para cezasına veya 10 yılı aşmayan hapis cezasına veya her ikisine çarptırılır.

(2) Mahkeme ayrıca paragraf (1)'e ek olarak, istediği cezayı ekleyebilir, bu suçun işlendiği sırada kullanılan her türlü gemi, nesne, teçhizat veya malzemeye el koyma emri çıkarabilir.

9. Bu yasanın maddelerinin bir şahıs tarafından ihlal edilmesiyle hukuki suç işlendiği zaman ve bu suçun herhangi bir Müdür Danışmanının, Müdürün, Sekreterin veya Yetkilinin onayı veya hoşgörüsüyle veya ihmalkarlığı yüzünden işlendiğinin kanıtlanması halinde, bu şahıs ve söz konusu kişiler bu suçtan dolayı suçludur.

10. Lefkoşa Kaza Mahkemesi veya suçun ciddiyetine göre Lefkoşa'da toplanan Ağır Ceza Mahkemesi, bu yasanın ihlal edilen suçlarını yargılama ve bu yasada veya bununla yayınlanacak kurallarda öngörülen her türlü cezayı uygulama yetkisine sahiptir.

11.

a. Bakanlar Kurulu, bu yasanın maddelerinin daha iyi hayata geçirilmesi için kurallar çıkarabilir.

b. Paragraf (a)'nın genelliği etkilenmeden, söz konusu kurallar aşağıdaki amaçların tümünü veya bir bölümünü ilgilendirebilir :

(1) Münhasır Ekonomik Bölgenin canlı kaynaklarının korunması,

(2) Bu bölgedeki çevrenin korunması,

(3) Yabancı gemilerle ilgili olarak, balıkçılık bölgelerinin, tipinin, boyutunun, teçhizat miktarının, kullanılacak balıkçılık gemilerinin modelinin, büyüklüğünün ve sayısının düzenlenmesi,

(4) Denizdeki bilimsel araştırmanın düzenlenmesi,

(5) Yabancı gemilere binme, Cumhuriyetin egemenlik haklarının kullanımı ile ilgili yasanın sağlama alınmasında tutuklama ve el koymanın kontrolü, ve

(6) Münhasır Ekonomik Bölgede uygulanan herhangi bir iznin verilme süreci.

12. Bu yasa 21 Mart 2003 tarihinden itibaren yrrlge girmektedir.

EK-16

**KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ DENİZ YETKİ ALANLARI
YASASI İÇDÜZENİ (14 KASIM 2005)**

Madde 1. Kısa İsim

BİRİNCİ KISIM

Genel Kurallar

Madde 2. Tefsir

İKİNCİ KISIM

Kara suları İle İlgili Kurallar

Madde 3. Kara sularının İç Sınırının Belirlenmesi

Madde 4. Kara sularından Zararsız Geçiş Hakkı

Madde 5. Tehlikeli Madde Taşıyan Gemilerin Kara sularından Zararsız Geçiş Hakkı

Madde 6. Kara sularından Zararsız Geçiş Hakkının Askıya Alınacağı Durumlar

ÜÇÜNCÜ KISIM

Bitişik Bölge ve Münhasır Ekonomik Bölge ile İlgili Kurallar

Madde 7. Bitişik Bölge ve Münhasır Ekonomik Bölgenin İlan Edilmesi ve Sınırlandırılması

Madde 8. Bitişik Bölgede Uygulanacak Mevzuat

Madde 9. Münhasır Ekonomik Bölgedeki Haklar ve Yetkiler Madde 10. Diğer Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Serbestileri

DÖRDÜNCÜ KISIM

Kıta Sahanlığı İle İlgili Kurallar

Madde 11. Kıta Sahanlığındaki Haklar

Madde 12. Kıta Sahanlığında Uygulanacak Mevzuat

Madde 13. Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması

Madde 14. Diğer Devletlerin Kıta Sahanlığındaki Serbestileri

BEŞİNCİ KISIM

Suç ve Cezalar

Madde 15. Genel Ceza

Madde 16. Münhasır Ekonomik Bölge İle İlgili Suç ve Cezalar

Madde 17. Kıta Sahanlığı İle İlgili Suç ve Cezalar

ALTINCI KISIM

Çeşitli ve Son Kurallar

Madde 18. Mahkemenin Yetkisi

Madde 19. Yapay Ada Ve Tesislerde Yetki

Madde 20. Direktörün Sorumluluğu

Madde 21. Garanti, İttifak ve Kuruluş Andlaşmalarından Kaynaklanan Hakların Saklı Tutulması

Madde 22. Yürütme Yetkisi

Madde 23. Yürürlüğe Giriş

KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ DENİZ YETKİ ALANLARI YASASI

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Cumhuriyet Meclisi aşağıdaki Yasayı yapar :

Kısa İsim 1. Bu Yasa, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Deniz Yetki Alanları Yasası olarak isimlendirilir.

BİRİNCİ KISIM

Genel Kurallar

Tefsir 2. Bu Yasada metin başka türlü gerektirmedikçe;

“Bakanlar Kurulu”, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bakanlar Kurulunu anlatır.

“Bitişik Bölge”, kara suları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz milini geçmeyecek şekilde belirlenen ve kıyı Devletine uluslararası hukuka uygun olarak, gümrük, maliye, sağlık ve muhaceret konularında denetleme yetkileri veren deniz yetki alanlarını anlatır.

“Canlı Kaynaklar”, sadenter türleri dışında kalan balık ve sudaki diğer yaşam şekillerini anlatır.

“Doğal Kaynaklar”, sabit (sadenter) türlere ait canlı organizmalar (deniz yatağının üzerinde ya da altında hareketsiz olan veya deniz yatağı veya toprak altı ile devamlı şekilde fiziki temas halinde olmadıkça hareket edemeyen organizmalar) ve deniz yatağı ve toprak altının mineral ve diğer canlı olmayan kaynaklarını anlatır.

“Gemi”, kano, mavna, yüzen platform ve hoverkraftı da içerecek şekilde, suda hareket ettirilebilen ve kendi başına yönlendirilebilen her tür aracı anlatır.

“Kara suları” ve “İç Sular”, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kara suları Yasasında tarif edilen deniz yetki alanlarını anlatır.

“Kıta Sahaneliği”, kara sularının ötesinde Kıta kenarının veya Kıbrıs Adası’nın doğal uzantısının dış sınırına kadar uzanan veya Kıta kenarının veya Kıbrıs Adası’nın doğal uzantısının dış sınırının 200 deniz miline kadar uzanmadığı yerlerde, kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altlarını anlatır.

“Kişi”, gerçek veya tüzel kişiyi anlatır.

“Mahkeme”, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Yüksek Mahkemesini veya Lefkoşa Ağır Ceza Mahkemesini veya Lefkoşa Kaza Mahkemesini anlatır.

“Meclis”, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Cumhuriyet Meclisini anlatır.

“Mil”, 1852 metre uzunluğundaki uluslararası deniz milini anlatır.

“Münhasır Ekonomik Bölge”, kara suları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milini geçmeyecek şekilde belirlenen ve kara suları dışında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve toprak altında kıyı Devletine uluslararası hukuka uygun olarak münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanıyan deniz yetki alanlarını anlatır.

“Sözleşme”, 10 Aralık 1982’de Montego Bay’da yapılan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini anlatır.

“Yetkili Makam”, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bakanlar Kurulunu veya görevlendireceği Bakanlığı veya Daireyi anlatır.

İKİNCİ KISIM

Kara suları İle İlgili Kurallar

Kara sularının İç Sınırının Belirlenmesi 42/2002

3. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin kara sularının iç sınırlarının belirlenmesinde, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kara suları Yasası hükümlerine uygun olarak, normal esas hatlar kullanılır.

Kara suların dan Zararsız Geçiş Hakkı

4. Yabancı bayraklı gemiler, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kara sularından zararsız geçiş hakkından, uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak yararlanırlar.

Tehlikeli Madde Taşıyan Gemilerin Kara sularından Zararsız Geçiş Hakkı

5. (1) Nükleer güçle çalışan yabancı bayraklı gemiler ve radyoaktif maddeler veya özü itibariyle tehlikeli veya zararlı diğer maddeler taşıyan gemiler, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti kara sularından zararsız geçiş hakkını kullanırken, bu gemiler için Sözleşme ve uluslararası hukukta öngörülen belgeleri bulundurlar ve özel tedbirleri alırlar.

(2) Yukarıdaki (1) 'inci fıkrada belirtilen belgeleri bulundurmayan veya uluslararası hukukun belirlediği kriterlere uygun olmayan gemilerin zararsız geçiş hakkı askıya alınarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti kara sularını terk etmeleri istenebilir. Zararsız geçiş hakkını kullanan bu nitelikte bir gemiden kaynaklanacak zararların giderilebilmesi için Mahkeme tarafından bir hüküm verilinceye veya verilecek hüküm uygulanıncaya kadar bu gemilere el konulabilir.

Kara suların dan Zararsız Geçiş Hakkının Askıya Alınacağı Durumlar

6. Yabancı bayraklı bir gemi Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti kara sularında aşağıdaki hareketleri yaparsa, bu geminin zararsız geçişinin Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin barışına, düzenine veya güvenliğine halel getirdiği kabul edilir ve bu hallerde Yetkili Makam geçişi askıya alabilir :

(1) Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete başvurulması veya Birleşmiş Milletler

Şartında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması;

(2) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması;

(3) Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her tür propagandada bulunulması;

(4) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

(5) Her türlü askeri makinelerin uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması;

(6) Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret veya arkeolojik ve tarihi nesnelerin korunması konularındaki kanun veya kurallarına aykırı bir şekilde mal, para, arkeolojik ve tarihi nesnelerin veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması;

(7) Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek veya isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması;

(8) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması;

(9) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması;

(10) Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması; veya

(11) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her tür faaliyette bulunulması.

ÜÇÜNCÜ KISIM

Bitişik Bölge ve Münhasır Ekonomik Bölge İle İlgili Kurallar

Bitişik Bölge ve Münhasır Ekonomik Bölgenin İlan Edilmesi ve Sınırlandırılması

7. (1) Bakanlar Kurulunun önerisi üzerine Meclisin alacağı karar ile esas hatlardan itibaren 24 deniz milini geçmeyecek ve sınırları Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetine karşılıklı veya yan yana kıyısı bulunan ülkelerle andlaşma ile belirlenecek şekilde bitişik bölge ilan edilebilir. Sınırlandırma Andlaşması, bölgenin tüm özellikleri dikkate alınarak, hakkaniyet ilkesi çerçevesinde uluslararası hukuka uygun şekilde yapılır.

(2) Bakanlar Kurulunun önerisi üzerine Meclisin alacağı karar ile esas hatlardan itibaren 200 deniz milini geçmeyecek ve sınırları Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetine karşılıklı veya yan yana kıyısı bulunan ülkelerle andlaşma ile belirlenecek şekilde münhasır ekonomik bölge ilan edilebilir. Sınırlandırma Andlaşması, bölgenin tüm özellikleri dikkate alınarak, hakkaniyet ilkesi çerçevesinde uluslararası hukuka uygun şekilde yapılır.

Bitişik Bölgede Uygulanacak Mevzuat

8. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, yürürlükte bulunan gümrük, maliye, muhaceret ve sağlıkla ilgili mevzuatını veya denizde bulunan arkeolojik ve tarihi nitelikteki nesnelere korunmasıyla ilgili mevzuatını bitişik bölgeye veya bitişik bölgenin herhangi bir kısmına da uygular.

Ancak Bakanlar Kurulu Resmi Gazete’de yayımlayacağı emirnameler ile bu kurallara değişiklik ve istisnalar getirebilir.

Münhasır Ekonomik Bölgedeki Haklar ve Yetkiler

9. (1) Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, ilan edilen münhasır ekonomik bölgede aşağıda belirtilen konularda münhasıran egemen haklara ve yargı yetkisine sahiptir:

(A) Deniz yatağı üzerindeki suların ve deniz yatağının ve bunun toprak altının canlı ve canlı olmayan doğal kaynaklarının araştırma ve işletme, muhafaza ve idare etme amacıyla ve sulardan, akıntılardan ve rüzgardan enerji elde edilmesi gibi bölgenin diğer ekonomik işletme ve araştırma faaliyetleri;

(B) Sözleşmenin ilgili hükümleriyle sağlanmış bulunan;

(a) Yapay adaların, tesis ve yapıların kurulması ve kullanılması;

(b) Denizde bilimsel araştırmalar yapılması;

(c) Deniz çevresinin muhafazası ve korunması ve denizin kirlenmeden korunması;

(ç) Bilimsel araştırmalar yapılmasının düzenlenmesi ve gerekli izinlerin verilmesi; ve

(d) Denizdeki arkeolojik ve tarihi nesnelere korunması, çıkartılması ve kurtarılması için gerekli düzenlemelerin yapılması ve izinlerin verilmesi.

(C) Sözleşme ile sağlanmış bulunan diğer bütün haklara, görevlere ve yargı yetkisine sahiptir.

(2) Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, münhasır ekonomik bölgede,

(A) Yapay adaları;

(B) Sözleşmede öngörülen amaçlar ve diğer ekonomik amaçlar için yapılan tesis ve yapıları;

(C) Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin bölgedeki haklarının kullanımına müdahale oluşturabilecek olan tesis ve yapıları, inşa ettirme, inşasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin verme ve bunları düzenleme hususlarında münhasır yetkilere sahiptir.

Diğer Devletlerin Münhasır Ekonomik Bölgedeki Serbestileri

10. Bu Yasa hükümlerine bağlı olarak denize kıyısı olsun veya olmasın tüm Devletler Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti münhasır ekonomik bölgesinde Sözleşmenin ilgili hükümlerinde belirtilen seyrüsefer, uçma ve su altı kablolarını ve boru hatlarını döşeme serbestisine ve gemilerin, uçakların ve su altı kablolarının ve boru hatlarının işletilmesiyle bağlantılı olan ve Sözleşmenin diğer hükümleriyle çelişmeyen serbestilere sahiptirler.

DÖRDÜNCÜ KISIM

Kıta Sahanlığı İle İlgili Kurallar

Kıta Sahanlığındaki Haklar

11. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, bir ada Devleti olarak, Kıta Sahanlığı üzerinde araştırmada bulunmak ve buranın doğal kaynaklarını işletmek amacıyla egemen haklar kullanır.

Kıta Sahanlığında Uygulanacak Mevzuat

12. Bu Yasa veya yürürlükteki diğer mevzuat Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kıta Sahanlığına veya Kıta Sahanlığının herhangi bir kısmına da uygulanır.

Ancak Bakanlar Kurulu Resmi Gazete'de yayımlayacağı emirnameler ile bu kurallara değişiklik ve istisnalar getirebilir.

Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması

13. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin karşılıklı veya yan yana kıyısı bulunan herhangi bir Devletle arasındaki Kıta Sahanlığının sınırlandırılması andlaşma ile gerçekleştirilir. Sınırlandırma Andlaşması, hakkaniyet ilkesi çerçevesinde uluslararası hukuka uygun olarak yapılır.

Diğer Devletlerin Kıta Sahanlığındaki Serbestileri

14. Bu Yasanın 17'nci maddesi kurallarına aykırı olmamak kaydıyla, denize kıyısı olsun veya olmasın tüm Devletler Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kıta Sahanlığında Sözleşmenin ilgili kurallarında konu edilen seyrüsefer, uçma ve su altı kablolarını ve boru hatlarını döşeme serbestisine ve gemilerin, uçakların ve su altı kablolarının ve boru hatlarının işletilmesiyle bağlantılı olan ve Sözleşmenin diğer kurallarıyla çelişmeyen serbestilere sahiptirler.

BEŞİNCİ KISIM

Suç ve Cezalar

Genel Ceza

15. Bu Yasa kurallarına aykırı hareket eden kişiler bir suç işlemiş olurlar ve mahkumiyetleri halinde bu Yasada başka bir ceza öngörülmemiş ise beş yıla kadar hapis cezasına veya 500,000YTL, (Beş Yüz Bin Yeni Türk Lirası)'na kadar para cezasına veya her iki cezaya birden çarptırılabilirler.

Münhasır Ekonomik Bölge ile İlgili Suç ve Cezalar

16. (1) (A) Hiçbir kişi, bu Yasa veya yürürlükteki diğer mevzuat uyarınca Yetkili Makam tarafından isdar edilmiş izin olmadıkça Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynaklarla ilgili araştırma yapamaz veya canlı kaynakları avlayamaz veya yakalayamaz.

(B) Hiçbir kişi, bu Yasa veya yürürlükteki diğer mevzuat uyarınca Yetkili Makamın izin verdiği gemiden başka bir gemi ile veya iznin kapsamı dışında herhangi bir şekilde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti münhasır ekonomik bölgesinde canlı kaynaklarla ilgili araştırma veya avlanma veya yakalama yapamaz.

(C) Hiçbir kişi, bu Yasa veya yürürlükteki diğer mevzuat uyarınca Yetkili Makam tarafından isdar edilmiş izin olmadıkça Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti münhasır ekonomik bölgesinde;

(a) Canlı olmayan kaynaklarla ilgili araştırma yapamaz veya bu kaynakları işletemez;

(b) Herhangi bir arkeolojik veya tarihi nesnenin çıkarılması veya kurtarılması için araştırma veya kazı veya başka bir faaliyette bulunamaz;

(c) Herhangi bir araştırma yapamaz; veya

(ç) Herhangi bir ekonomik faaliyette bulunamaz.

(C) Hiçbir kişi, bu Yasa veya yürürlükteki diğer mevzuat uyarınca Yetkili Makamdan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti münhasır ekonomik bölgesinde canlı olmayan kaynaklarla ilgili araştırma veya işletme yapmak için veya yukarıdaki (C) bendinde belirtilen diğer amaçlar için verilen izni, iznin verildiği gemiden başka bir gemiyle kullanamaz.

(2) (A) Yukarıdaki (1)'inci fıkranın (A) ve (C) bendleri kurallarına aykırı hareket eden bir kişi suç işlemiş olur ve mahkumiyeti halinde on yıla kadar hapis cezasına veya 1,000,000.YTL (Bir Milyon Yeni Türk Lirası)'na kadar para cezasına veya her iki cezaya birden çarptırılabilir.

(B) Yukarıdaki (1)'inci fıkranın (B) ve (C) bendleri kurallarına aykırı hareket eden bir kişi suç işlemiş olur ve mahkumiyeti halinde sekiz yıla kadar hapis cezasına veya 800,000.- YTL (Sekiz Yüz Bin Yeni Türk Lirası)'na kadar para cezasına veya her iki cezaya birden çarptırılabilir.

(C) Mahkeme, bu maddede öngörülen suçların işlenmesinde kullanılan geminin, teçhizatın, araçların ve temin edilen balıkların ve diğer canlı veya canlı olmayan kaynakların müsaderesine de emir verebilir.

Kıta Sahanlığı ile ilgili Suç ve Cezalar

17. (1) Hiçbir kişi, Bakanlar Kurulunun yazılı izni olmaksızın veya verilen herhangi bir yazılı izindeki şartta aykırı olarak ve Kıta Sahanlığının doğal kaynaklarının makul bir

şekilde araştırılmasına veya işletilmesine müdahale edecek şekilde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kıta Sahanelığı üzerine su altı kabloları ve boru hatları döşeyemez.

(2) Yukarıdaki (1)'inci fıkraya aykırı hareket eden bir kişi suç işlemiş olur ve mahkumiyeti halinde iki yıla kadar hapis cezasına veya suçun işlenmesine devam edilen her gün için 1,000.- YTL (Bin Yeni Türk Lirası)'na kadar para cezasına veya her iki cezaya birden çarptırılabilir ve Mahkeme suçun işlenmesinde kullanılan kablo ve boruların belirli bir süre içerisinde sökülüp kaldırılmasına da emir verebilir.

(3) Mahkeme, bu maddede öngörülen suçun işlenmesinde kullanılan geminin, teçhizatın, araç ve boruların müsaderesine de emir verebilir.

ALTINCI KISIM

Çeşitli ve Son Kurallar

Mahkemenin Yetkisi

18. Bu Yasa altında Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti kara sularında, bitişik bölgesinde, münhasır ekonomik bölgesinde ve Kıta Sahanelığında işlenen tüm suçlarla ilgili olarak Mahkemenin münhasır yargı yetkisi vardır.

Yapay Ada Ve Tesislerde Yetki

19. (1) Bu Yasanın hükümlerine bağılı olarak münhasır ekonomik bölgede veya Kıta Sahanelığı üzerinde sürekli veya geçici olarak tesis edilmiş yapay adaların, tesislerin veya yapıların veya bunların 500 metrelik mesafeyi geçmeyecek çevresindeki emniyet alanı içerisindeki deniz alanı üzerinde veya üstünde veya altında işlenen herhangi bir eylem veya ihmal Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ülkesi içerisinde işlenmiş sayılır.

(2) Yukarıdaki (1)'inci fıkrada belirtilen yapay adaların veya tesislerin veya yapıların yargı yetkisi açısından Lefkoşa İlçesi içerisinde yer aldıkları varsayılır.

Direktörün Sorumluluğı

20. Bu Yasada belirtilen herhangi bir suçun bir tüzel kişi tarafından işlenmesi halinde, tüzel kişinin Direktörü de söz konusu suçtan mahkum edilir, meğer ki Direktör suça muvaffakat etmediğini veya katılmadığını kanıtlasın.

Garanti, İttifak ve Kuruluş Andlaşmalarından Kaynaklanan Hakların Saklı Tutulması
R.G. Ek IV Bölüm 11 Sayı 88 A.E. 8 15.11.1983

21. Bu Yasada yer alan hiçbir hüküm, Kıbrıs Türk Halkının, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bağımsızlık Bildirgesinde (Md. 23/e) Devletin bağlı kalacağı vurgulanan Garanti, İttifak ve Kuruluş Andlaşmalarından kaynaklanan haklarından herhangi bir şekilde vazgeçtiği anlamına gelmez.

Yürütme Yetkisi

22. Bu Yasayı, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bakanlar Kurulu adına Ulaştırma İşleriyle Görevli Bakanlık yürütür.

Yürürlüğe Giriş

23. Bu Yasa, 15'inci, 16'ncı ve 17'nci madde kuralları Resmi Gazete'de yayımlandığı tarihten; diğer madde kuralları ise 21 Mart 2003 tarihinden başlayarak yürürlüğe girer.

KAYNAKÇA

- AKARI, S. : “Akdeniz Coğrafyasında Bir Görev SNMG-2 ve TCG Gemlik”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, EK-2 Zaman ve Mekanda Türk İzlerinin Akisleri, Mart 2006.
- AKIN, Z. : *Karasuları İçsular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı*, Ankara 1978.
- ARVANITOPOULOS, C.-
SYRIGOS, A. : *The International Legal Status of the Aegean*, Athens 1998.
- BARGIACCHI, P. : “Freedom of Overflight in the High Seas” in the Aegean Sea 2000, Proceedings of the International Symposium on the Aegean Sea 5-7 May 2000 Bodrum-Turkey, (ed.by) Öztürk, B., İstanbul 2000.
- ARTÜZ, L.M. : “Petrol Kirlenmesi Açısından Denizlerimizde Durum”, <http://hosttest.artuz.com/Artuz/pdf/1030.pdf> 10.05.2006.
- BAŞEREN, S.H. : *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.15, İstanbul 2003.
- BAŞEREN, S.H. : *Ege Sorunları*, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No.25, İstanbul 2006.
- BAŞEREN, S.H. –
KURUMAHMUT, A. : *Ege’de Egemenliği Devredilmemiş Adalar*, SAEMK Yayını, Ankara 2003.
- BAŞLAR, K. : *Selected Essay on Turkey and International Law*, Ankara 2001.
- BAYUR, Y.H. : *Türk İnkilâbı Tarihi*, C.II, B.3, Ankara 1991.
- BROWN, E.D. : *The International Law of the Sea*, vol. I, Aldershot: Dartmouth 1994.
- CHURCHILL, R.R -
LOWE, A.V. : *The Law of the Sea, third edition*, Manchester, Manchester University Press, 1999.
- DONALD, E.K. : “The Delimitation of the Aegean Continental Shelf: Equitable Principles and the Problem of Islands”, *The Aegean Issues: Problem and Prospects*, Foreign Policy Institute, 1989.

- DYKE, Jon M.V. : “The Disappearing Right to Navigational Freedom In The Exclusive Economic Zone”, University of Hawaii at Manoa, Hawaii-USA 2004.
- DANILENKO, G.M. : “International Jus Cogens: Issues of Law-Making”, <http://www.ejil.org/journal/Vol2/No1/art3.html> 9.11.2006.
- DOĞRU, S. : *Uluslararası Hukukta Kıta Sahaneliği ve Ege Denizi Kıta Sahaneliği Uyuşmazlığı*, Ankara 2003.
- EVANS, M.D. : *Relevant Circumstances and Maritime Delimitation*, Oxford 1989.
- FEHİMAN, T. : *Deniz Hukuku*, İstanbul 1988.
- GOUNARIS, M. : *The Particularity of the Aegean Sea and the New Regulation of the International Law of the Sea, in Mediterranean Sea and the Aegean Sea*.
- GÜNDÜZ, A. : *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar*, B.3, Beta Yayını, İstanbul 1998.
- GÜNDÜZ, A. : *The Cocept of the Continental Shelf in it's Historical Evolution (With Special Emphasis on Entitlement)*, İstanbul 1990.
- GÜRDENİZ, C. : “Security, Stability and Co-operation in The Meditarranean Region: building a vision” konulu sunum, 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005.
- KANBOLAT, H. : “NATO Kime Karşı Nereye Doğru Ve Nereye Kadar Genişliyor”, *Stratejik Analiz*, C. 5, Sayı 49, Mayıs 2004.
- KURUMAHMUT, A. : “Ege’de Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorunun Ortaya Çıkışı”, *Ege’de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar*, (yayına hazırlayan- Kurumahmut, A), Ankara 1998.
- KURUMAHMUT, A. : “Kullanamadığımız Zenginliğimiz: Denizlerimiz” , <http://www.ortadogugazetesi.net/habergoster.asp?id=1721>, 10.07.2006.

- KARAN, H.-
KARAN, G. : *Deniz Ticareti Mevzuatı*, B.2, Ankara 2001.
KUTLUK, D. : *Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul 2003.
- KUTLUK, D. : *Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları*, Ankara 1987.
- MELLOR, J.S.C. : “Missing the Boat, The Legal and Practical Problems of the Prevention of Terrorism”, 18 American University International Law Review 2002.
- MERAY, S.L. : *Devletler Hukukuna Giriş*, C.I,B.3, Ankara 1968.
- ÖZMAN, A. : “Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler”, Ege Deniz Sorunları Semineri, Ankara 1986.
- ÖZTÜRK, O.M. : “Doğu Akdeniz’in ve Kıbrıs Adası’nın Stratejik Dengeleri Bağlamında Annan Belgesi”, http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint_1.htm, 30.06.2005.
- PAZARCI, H. : *Uluslararası Hukuk Dersleri*, B.5, C.IV/I, Ankara 1998.
- PAZARCI, H. : *Uluslararası Hukuk*, Turhan Kitabevi, Ankara 2003.
- ROACH, A. : “Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea”, Marine Policy 2004.
- ROMERO, J. : “Prevention of Maritime Terrorism: The Container Security Initiative”, Journal of International Law 598, Chicago 2003.
- SCHMITT, N.M. : “Aegean Angst, The Greek-Turkish Dispute”, Naval War College Review XLIX, Summer 1996.
- SLOMANSON, W.R. : *Fundamental Perspectives on International Law*, fourth edition, Thomas Jefferson School of Law, San Diego/California-USA 2003.
- TÜTÜNCÜ, A. : “Denizde Güvenliğin Arttırılması İle İlgili Milletlerarası Hukuk Düzenlemelerinde Yeni Gelişmeler Ve Türk Boğazlarından Geçişin Bu Çerçeve Değerlendirilmesi”, Deniz Hukuku Sempozyumu, Ankara 2004.

- TOLUNER, S. : *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, B.4, İstanbul 1989.
- TOLUNER, S. : *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, B.5, İstanbul 1996.
- YÜCEL, A. : “Doğu Akdeniz’de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye” konulu tebliği, Deniz Hukuku Sempozyumu, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 21-22 Haziran 2004.
- YÜCEL, A. : “Deniz Hukuku: Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Hukuku”, <http://www.usakgundem.com/makale.php?id=143>, 20.04.2007.
- YILDIZ ,Y. G. : *Büyük Ortadoğu*, IQ Yayınları, İstanbul 2004.
- YILDIZOĞLU, E. : “Jeopolitiğin Geri Dönüşü ve Kaynak Savaşları”, *Stratejik Analiz*, C. 5, Sayı 47, Mart 2004.
- YILMAZ, E. : *Hukuk Sözlüğü*, B.5, Yetkin Yayını, Ankara 1996.

Ege kıt’a Sahanelığı ve İlişkili Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, TÜDAV Yayını, İstanbul 2002

Law of The Sea (The Library of Essays in International Law), (Edited by Hugo Caminos).: Ashgate Publishing Company, Burlington-USA 2001.

“Limits of Oceans and Seas”, Special Publication 23, International Hydrographic Bureau, Drft 4 th edition, Monaco-1986, sh.49.

The Third United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS) Off. Rec., Vol.III.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, (Çev. Özman, A.): Deniz Ticaret Odası Yayın No.5, İstanbul 1984.

Avrupa Akdeniz Ortaklığı Bildirisi.

Green Paper (Yeşil Belge).

2674 Sayılı Karasuları Kanunu.

Deniz Emniyeti Kanun Tasarısı.

4742 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

4 Ocak 1932 Ankara Andlaşması

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Karasuları Yasası.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Deniz Yetki Alanları Yasası İçdüzeni
(14 Kasım 2005)

GKRY Milli kanunları.

Dz.K.K.lığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı.

TC.Dışişleri Bakanlığı internet sayfası,

http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/guncel/btctnot.htm , 30.06.2006.

http://www.mfa.gov.cy/mfa/mfa2006.nsf/index_en/index_en?OpenDocument
,18.01.2007.

http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/guncel/btctnot.htm , 30.06.2006.

TC.Genelkurmay Başkanlığı internet sayfası,

http://www.tsk.mil.tr/bashalk/konusma_mesaj/2005/tmmmacilis_28062005.htm , 14.04.2007.

TC.Denizcilik Müsteşarlığı internet sitesi:

<http://www.denizcilik.gov.tr/anlasmalar/IMObilgileri/IMO%20VE%20S%C3%96ZLE%C5%9EMELER%C4%B0%20HAKKINDA%20GENEL%20B%C4%B0LG%C4%B0LER.doc>, 9.05.2006.

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/aakm/sar.asp> , 15.05.2007.

<http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4812.html> , 20.05.2007.

<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/mevzuat/metinx.asp?MevzuatKod=7.5.11196>, 20.05.2007.

<http://www.usakgundem.com/makale.php?id=136>, 8.05.2006.

<http://www.denizcilik.gov.tr/tr/calismalar/vts.asp> , 29.06.2006

http://www.kktcbasbakanlik.com/mevzuat_goster2.php?L=TR&ygno=2265&yyno=2252 , 18.08.2006.

Stratejik Araştırmalar Enstitüsü internet sayfası.:

http://www.turksae.com/face/index.php?text_id=103&PHPSESSID=92621fa3676f891870365097bdf6ba0e , 30.06.2006.

<http://www.tasam.org/modules.php?name=News&file=article&sid=308> , 3.06.2006.

http://www.abhaber.com/haber_sayfasi.asp?id=11194 23.04.2006.

<http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=hagst&id=3905> 29.04.2006.

http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=35&id=173 ,05.01.2007.

<http://www.ejil.org/journal/Vol2/No1/art3.html> , 09.11.2006.

<http://weekly.ahram.org.eg/2003/660/eg4.htm> 28.01.2006.

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Akdeniz> 8.05.2006.

http://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/aapa/orta/gnkur_kurulus1.html 28.12.2005.

<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/mevzuat/metinx.asp?mevzuatkod=1.5.2674&sourceXmlSearch> ,08.11.2006

<http://www.beowulf.org/archive/2005-February/011910.html> 28.01.2006.

<http://sourtimes.org/show.asp?t=mare+nostrum> 8.02.2006.

<http://www.dallog.com/kurumlar/donanmahum.htm> 20.04.2006.

http://saemk.org/yayin_detay.asp?sbj=icerikdetay&id=3&dba=015&dil=tr
28.01.2006.

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Akdeniz> , 8.05.2006.

http://www.iucn.org/places/medoffice/documentos/Legalspects_en.pdf 8.05.2006.

<http://www.osmanli.org.tr/osmanlidaegitim.php?bolum=7&id=200> , 15.06.2006.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf> , 12.07.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/claims_2005.pdf , 01.04.2007.

http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm,
06.11.2006.

<http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/grc.htm> , 20.06.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/GRC_1936_Law.pdf , 20.06.2006.

<http://www.unausa.org/site/pp.asp?c=fvKRI8MPJpF&b=328817> ,20.04.2006.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/GRC-ITA1977CS.PDF> , 20.06.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EGY_1958_Decision.pdf , 12.07.2006.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf> , 12.07.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CYP_1964_Law.pdf ,18.08.2006.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SYR.htm> , 01.09.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ISR_1990_AmendmentLaw.pdf , 01.09.2006.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ISR-JOR1996MB.PDF> , 07.11.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LBN_1983_Decree.pdf , 07.11.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LBY_1959_Act.pdf , 07.11.2006.

<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/293/85/PDF/N0529385.pdf?OpenElement> , 07.11.2006.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/LBY-MLT1986ICJ.PDF> , 07.11.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUN_1973_Act.pdf , 07.11.2006.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ITA.htm> , 07.11.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT_1971_Act.pdf , 07.11.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_1977_Decree.pdf , 08.11.2006.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ITA-YUG1968CS.PDF> , 08.11.2006.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ALB-ITA1992CS.pdf> , 08.11.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HRV_1994_Code.pdf , 8.11.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HRV_2003_Decision.pdf , 10.11.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/YUG_1987_Act.pdf , 12.11.2006.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ALB_1990_7366.pdf , 15.11.2006.

<http://unepmap.org> , 10.05.2006.

http://www.unescap.org/DRPAD/VC/orientation/legal/3_waste.htm , 12.05.2007.

<http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/itl/itl-isummary-19810414.htm> , 8.01.2006.

<http://www.icj-cij.org/icjwww/icasess/ilm/ilm-isummaries/ilm-isummary-19840321.htm> , 17.01.2006.

<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=346&code=cigm&p1=3&p2=3&case=67&k=6f&p3=5> 21.03.2007.

<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3&k=a8&case=68&code=lm&p3=5> , 25.03.2007.

http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Italy.doc , 08.11.2006.

<http://www.fpp.edu/~mlas/slo/files/MARITIME%20LAW,%20JURISPRUDENCE%20AND%20THE%20IMPLEMENTATION%20-%20IL%20DIRITTO%20MARITIMO.pdf> , 08.11.2006.

http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Croatia.doc , 10.11.2006.

http://www.globalsecurity.org/military/ops/sharp_guard.htm , 21.04.2007.

<http://www.afsouth.nato.int/operations/SharpGuard/SharpGuardFactSheet.htm> ,
21.04.2007.

http://www.bbc.co.uk/turkish/pressreview/story/2006/01/060104_pressreview.shtml ,
10.11.2006.

http://www.saafoonline.com/kategori_haber.php?kat_id=10 , 10.11.2006.

<http://daccessdds.un.org/doc/UNDOC/GEN/N05/293/85/PDF/N0529385.pdf?OpenElement> , 08.05.2006.

<http://www.libya-watanona.com/news/n2005/april/0405nwsc.htm>, 08.05.2006.

http://europa.eu.int/comm/fisheries/news_corner/autres/declarationvenice_en.pdf
1.04.2006.

http://www.oceansatlas.org/unatlas/issues/emergencies/gmdss_sar/searchrescue.htm ,
18.05.2007.

http://www.shipping.gov.cy/search_and_rescue/index.htm , 03.01.2007.

<http://www.tudav.org/balilke.htm>, 8.05.2006.

Cumhuriyet Gazetesi, 9.08.2006.

Milliyet Gazetesi, 08.05.2005.

Sabah Gazetesi, 23.02.2006.

Fileleftheros Gazetesi, 6.02.2007.

İmerisia Gazetesi, 5.02.2007.

Kıbrıs Haber Ajansının (KİPE), 6.02.2007.

Makedonya Haber Ajansın (MDE), 24.08.2001.

Politis Gazetesi, 25.06.2006.

ÖZET

Yakın gelecekte, ÷lke gündemini fazlasıyla meşgul edeceği değerlendirilen Doğu Akdeniz bölgesinin incelendiği bu çalışmanın amacı; Doğu Akdeniz'in hukukî statüsünün, öneminin ve Türkiye Cumhuriyeti için stratejik değerinin ortaya konarak orta ve uzun vade gelecek için bölgeye ilişkin stratejiler üretilmesine yardımcı olmaktır.

Önemli ticaret yolları ile dünya enerji merkezini kontrol eden ve dünyanın en kritik su yolunu oluşturan Doğu Akdeniz hakkında; karar alıcılara ve uygulayıcılara tavsiye içerikli bir çalışma olmasına özen gösterilmiştir.

SUMMARY

The aim of this paper, which studies the Eastern Mediterranean Region being appreciated as it will keep busy the national agenda in the near future, is to help create strategies in the region in the both short and long term, by putting forward the legal status of the Eastern Mediterranean, her importance and significance for the Republic of Turkey.

Recommendations to decision makers and executers about the Eastern Mediterranean, which is the most crucial line of communication in the world and controls the world's energy corridor, have been carefully considered within the content.