



T.C.

GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**EGE DENİZİ'NDE TÜRK-YUNAN
İLİŞKİLERİ VE KITA SAHANLIĞI
MESELESİ**

**T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ**

Metin TURNA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI

125445

TEZ DANIŞMANI

Prof.Dr.Abdülkadir AKÇİN

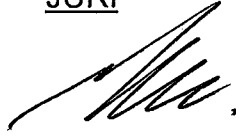
125445

GEBZE

2002

Metin TURNA'nın tez çalışması, G.Y.T.E. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 04/07/2002 tarih ve 2002/16 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından Strateji Bilimi Bölümü Milli Güvenlik Stratejileri Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

JÜRİ



ÜYE (Tez Danışmanı) : Prof. Dr. Abdülkadir AKÇİN



ÜYE : Prof. Dr. Salih AYNURAL

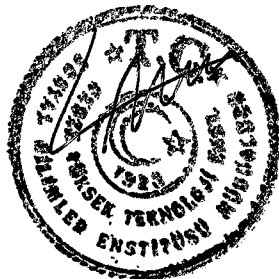


ÜYE : Yard. Doç. Dr. Halit KEŞKİN

ONAY

TE. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

GYTE Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 18/07/2002 tarih ve 2002/17 sayılı kararı.





ÖZET

Bu çalışma, tarihi ve coğrafi gerçeklere aykırı, hukuki dayanaktan yoksun Yunan iddialarını ve Yunanistan'ın başvurduğu yöntemleri, uluslararası hukukun verileri çerçevesinde irdelemek maksadıyla hazırlanmıştır.

Ege Denizi'yle ilgili anlaşmazlıklarla ilgili dört ana bölüm, giriş ve sonuç bölümleri arasında yer almaktadır.

Giriş bölümünü takiben ikinci bölüm olarak kıta sahanlığı problemleri değerlendirilmiştir. Bu bölümde kıta sahanlığının tanımı ve her iki tarafın istekleri incelenmiştir. Bölüm sonunda alternatif bazı çözümler önerilmiştir.

Üçüncü bölümde ise karasuları ile ilgili anlaşmazlıklara odaklanılmıştır. Özellikle 12 millik karasuyu konseptinin zararları haritalarla gösterilmiştir. Bu bölümün sonunda da muhtemel hareket tarzlarına değinilmiştir.

Denizdeki yetki alanları ve hava sahası sorunları dördüncü bölüm içinde incelenmiştir. Uçuş malumat bölgesi, ulusal hava sahası ve hava koridorları da bu bölümün konuları içerisinde.

Tezin sonuç bölümünden önceki son bölümü Kardak Kayalıkları'nın Statüsü bölümüdür. Bu bölümün, iki ülke arasındaki adalar ve kayalıklardan kaynaklanan problemlerin anlaşılabilmesi için zorunlu olduğunu değerlendiriyoruz. Zira, kayalıkların egemenliğinin kime ait olduğunun tescil edilmesi ile iki devletin elde edeceği siyasi ve hukuki avantajlar, çok önemlidir. Kardak kayalıkları bu nedenle adalarla ilgili sorunların sembolüdür.

Her ne kadar temel problem olduğunu düşünsek de, Ege Denizi anlaşmazlıklarından uzaklaşmaya sebep olacağı için Kıbrıs meselesine bu çalışmada değinilmemiştir.



SUMMARY

This study is prepared in order to analyse within the context of the international law, the Greek claims contrary to the historical and geographical facts, which have no legal basis, and the methods to which Greece resorts.

There are chiefly four chapters between the introduction and assesment parts, which deals with disputes over Aegean Sea.

Following the introduction chapter, Continental shelf problems are considered as second chapter. The meaning of continental shelf and demands of the mutual sides are inspected in that part. And some alternative solutions are suggested at the end of that section.

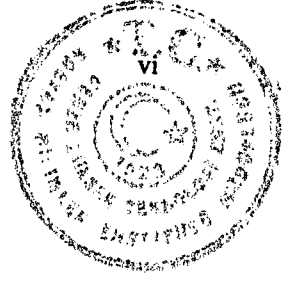
The conflicts about territorial waters are focused in the third part. Especially, the hazardous effects of 12 mile territorial waters concept are shown by the help of maps. Some probable acting ways are also mentioned in that part, too.

The matters about maritime jurisdictional areas and airspace areas are considered in the fourth chapter. Flight Information Region, National airspace, Air corridor areas are the subject of that section.

Last chapter of the thesis before the assesment part is status of the Kardak Rocks. We certainly believe that, this part is necessary to understand the problems, which exists because of islands and rocks between both countries. However, the political and legal advantages which will be acquired by the acknowledgement of the sovereignty over the rocks is more important. Kardak Rocks form of problems about islands.

We did not point at the Cyprus Problem in this study, because of not to diverge from Aegean Sea conflicts, even though we evaluate that it is the basic problem.

TEŞEKKÜR



Yüksek lisans eğitimim süresince karşılaştığım her türlü açmazda bana yol göstererek yardımlarını esirgemeyen, tez danışmanım, Sayın Prof. Dr. Abdülkadir AKÇİN'e,

Kaynak tedariki esnasında kendi özel kütüphanesindeki kaynaklarını kullanmam için istifademe sunan, Sabancı Üniversitesi Öğretim Üyesi Sayın Mesut Hakkı CAŞIN'a,

Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü'nün değerli personeli Sayın Nalan AKGÜN'e,

İhtiyaç duyduğum kaynakları tedarik eden değerli arkadaşlarım, Hacettepe Üniversitesi Araştırma Görevlisi P. Erol DURU ve Ütgm. Murat YETİŞ'e,

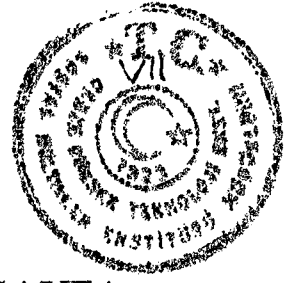
Yazım aşamasında karşılaştığım problemleri gidermemde yardımcı olan, Sayın Kd. Ütgm. Erdem YÜKSEKTEPE'ye,

Hayatım boyunca desteğini daima yanımda hissettiğim ağabeyim Mehmet TURNA'ya

Ve en büyük desteğim, sevgili eşim Emel TURNA'ya

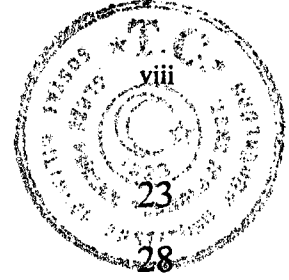
Sonsuz teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER DİZİNİ



SAYFA

ÖZET	iv
SUMMARY	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER DİZİNİ	vii
HARİTALAR DİZİNİ	x
ÇİZELGELER DİZİNİ	xi
1. GİRİŞ	1
1.1. Türk- Yunan ve Ege Sorunlarına Genel Bakış	1
2. KİTA SAHANLIĞI	4
2.1. Kıta Sahanlığının Tanımı	4
2.2. Türkiye ile Yunanistan Arasında Kıta Sahanlığı Meselesinin Ortaya Çıkması	10
2.3. Kıta Sahanlığı Anlaşmazlıkları ile ilgili Dünyadaki Örnekler	12
2.4. Kıta Sahanlıkları ile İlgili Tarafların Girişimleri	14
2.5. 1987 Bunalımı	18
2.6. Hukuk’i Statü	19
2.6.1. Türkiye ile Yunanistan’ın Kıta Sahanlığı ile İlgili İç Hukuk Kuralları	19
2.6.2. Geleneksel Hukuk	19
2.6.3. Teamül Hukuku	20
2.7. Sonuç	21



3.KARASULARI SORUNU

3.1. Karasularında Devletlerin Yetkileri	23
3.2. Deniz Hukuku Sözleşmeleri	29
3.3. Ege'de Karasularının 12 Mil Olması Durumunda Ortaya Çıkacak Sorunlar	31

4. EGE HAVA SAHASI SORUNLARI VE KOMUTA KONTROL SAHALARI SORUNU

4.1. Ege Hava Sahası Sorunu	38
4.2. Komuta Kontrol Sahaları Sorunu	45
4.3. Sonuç	47

5. KARDAK KAYALIKLARI SORUNU

5.1. Kardak Kayalıkları Sorununun Ortaya Çıkması	49
5.2. Kardak Kayalıkları'nın Önemi	49
5.3.Konuya İlişkin Hukuksal Belgeler	52
5.4. Kardak Kayalıkları'nın Egemenliğine İlişkin Yunan ve Türk Tezleri	55
5.4.1. Yunan Tezi	55
5.4.2. Türk Tezi	56

5.5. Sonuç	62
------------	----

6. STRATEJİK SENARYOLAR VE SONUÇ

6.1.Stratejik Öngörü	64
6.1.1. 2004 Yılı İçin Öngörülen Senaryo	65
6.1.2. 2007 Yılı İçin Öngörülen Senaryo	66
6.1.3. 2010 Yılı İçin Öngörülen Senaryo	68
6.2.Sonuç	69

KAYNAKLAR

ÖZGEÇMİŞ

HARİTALAR DİZİNİ

Harita	Sayfa
2.1. Ege Denizi'nin Sınırları	5
2.2. Ege Denizi'nin Batimetrik (derinlik) Haritası	7
3.1. Ege Denizi'nde Mevcut Durum Karasuları 6 Mil	24
3.2. Bodrum Kıyılarında Türk Karasuları	27
3.3. Ege Denizi'nde Karasuların 12 Mil Olması Durumu	32
4.1. Fır Hattı	39
4.2. 417 Sayılı NOTAM'a Göre Çizilen Sınırlar	41
5.1. Kardak Kayalıklarının Konumu	50
5.2. Kardak Kayalıklarının Konumu	51
5.3. 1866 Bahriye Matbaasında Basılan Ege Denizi Haritasında Kardak Kayalıkları	54
5.4. Yunan Kayalıklarına Göre Heipethes Adıyla Anılan Kardak Kayalıkları	63



ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge

Sayfa

3. 1. Karasularının 6 Mil Olduğu Ege Denizi'nde ki Mevcut Durumun
3. 2. Karasularının 12 Mil Olması Durumunda Ege Denizinde Oluşacak Durum

33

33





1.GİRİŞ

1.Türk-Yunan ve Ege Sorunlarına Genel Bakış

Yunanistan'ın fethine 1nci Murat döneminde başlanmış, ancak 1500 yılında 2nci Beyazıt döneminde fetih tamamlanarak Yunanistan Osmanlı Devleti'ne bağlanmıştır. 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda Osmanlı İmparatorluğu Edirne Antlaşmasını imzalamak zorunda kalmıştır. Bu antlaşmaya ilave edilen bir madde ile, yaklaşık 330 sene Osmanlı hakimiyetinde bulunan Yunanistan'ın 14 Eylül 1829'da bağımsızlığı tanınmış, Mora ve Teselya Yunanistan'a bırakılmış, 1832'de ise Yunanistan Krallığı kurulmuştur (Harp Akademileri Yayınları, 1995).

1912-1913 Balkan Savaşları'nda Girit ve Teselya'yı alan Yunanistan kuzeye doğru genişleyerek Ege Denizi üzerinde mutlak bir hakimiyet kurmuş ve 1919 yılında Anadolu kıyılarına çıkarma yaparak, Ege bölgesini ele geçirmiştir. Balkan Savaşı sırasında Bulgaristan tarafından işgal edilinceye kadar Osmanlı hakimiyetinde kalan Batı Trakya ise 22 Mayıs 1920'de Yunanistan tarafından işgal edilmiştir. 30 Ağustos 1922 tarihinde başlayan Başkomutanlık Meydan Muharebesi ile Yunan kuvvetleri bozguna uğratılmışlar ve 9 Eylül 1922 tarihinde Anadolu'dan atılmışlardır. Böylece, 1923 yılında Türk Kurtuluş Mücadelesinin sonucunda yapılan Lozan Barış Anlaşmasıyla Türk-Yunan sınırı oniki adalar hariç bu günkü durumu ile tespit edilmiştir. İkinci Dünya Savaşı sonunda oniki adalar da Yunanistan'a verilmiştir (Harp Akademileri Yayınları, 1995).

Osmanlı İmparatorluğu döneminden itibaren başlayan ve günümüze kadar devam eden Türk-Yunan anlaşmazlığı, Yunanistan'ın bağımsızlık tarihi olan 1829 yılı öncesine dayanmaktadır. İki ülke arasında yıllardır devam eden bu anlaşmazlıklar, temelde Yunanistan'ın değişmeyen, eski Helen ve Bizans'ı yeniden canlandırmaya yönelik Büyük Yunanistan'ı yaratma (Megala Idea) fikrinden kaynaklanmaktadır (Harp Akademileri Yayınları, 1995).

Son yüzyıl içerisinde iki ülke arasında, 1921-1922 yıllarındaki Türk Kurtuluş Mücadelesinde ve 1974 yılında Kıbrıs'ta olmak üzere iki kez sıcak savaş



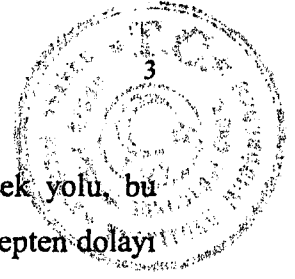
yaşanmıştır. Bugün de, iki ülke arasında, yıllardır devam eden bu baran dönüştürülecek ve savaşa neden olabilecek gerginlikler yaşanmakta ve bu gerginlik zaman zaman barışı tehdit eder boyutlara ulaştığı gözlenmektedir.

Türkiye ile Yunanistan arasında Lozan Barış Antlaşmasıyla (Bkz. EK-1) oluşturulan denge İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra oniki adaların Yunanistan'a verilmesiyle, Türkiye aleyhinde değişmiş, böylece iki ülke arasında bugüne kadar çözümlenemeyen sorunlar giderek artmıştır (Harp Akademileri Yayınları, 1995).

Yukarıda çok kısa olarak verilen ve tarihi akış içerisinde kemikleşen Türk-Yunan sorunları, yirminci yüzyıla birlikte çok hızlı bir değişime uğrayan dünya coğrafyası ve onu etkisi altına alan pek çok kavram ile çok daha karmaşık bir hal almıştır. Dünyayı daima şekillendiren ekonomi olgusu çok daha etkin biçimde ülkelerin geleceklerine yön vermeye başlamış, gelişen bilişim teknolojileri sayesinde bilgi önemli bir güç çarpanı olarak ortaya çıkmıştır. Birinci ve İkinci Dünya savaşlarının ardından gelen iki kutuplu soğuk savaş döneminden sonra milliyetçilik akımlarının öne çıktığı yeni bir döneme girilmiştir. Bu dönemde yükselen milliyetçilik akımı ile dağılan devletlerden yeni bağımsız devletler dünya sahnesine çıkmıştır. Ancak bu sancılı değişim süreçleri neticesinde tüm dünyayı etkileyen yeni bir mücadele biçimi olan, terörizm çok daha etkin olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Bütün bu gelişmeler ışığında Türk-Yunan sorunlarının sebep ve çözümlerini sadece geçmişte aramanın, tarihin geleceğe ışık tutma görevini hiçe saymak olacağını düşünmekteyiz. Türk-Yunan sorunlarının iyi irdelenebilmesi için yirmibirinci yüzyılın bu dinamik ortamında her iki devletin gelecekte neler beklediğinin iyi analiz edilmesi gerektiğine inanıyoruz.

Öncelikle her iki ülke de bölgedeki birincil aktör olmak heves ve arzusundadır. Ancak bu hususta Türkiye sahip olduğu jeopolitik ve jeostratejik konumu sebebiyle Yunanistan'a kıyasla çok daha önemli bir konumdadır. Bu farkın ortadan kaldırılması ya da Yunanistan lehine değişmesinin tek yolu hakimiyet alanlarının genişlemesidir. Yunanistan bu amacını gerçekleştirebilmek için Kıbrıs, kıta sahanlığı, adalar, hava sahanlığı ve karasuları meselelerini daima sıcak tutmaktadır. Megalo İdea'yı gerçekleştirmesine olanak yoktur ve hiçbir zaman Türkiye ile sıcak

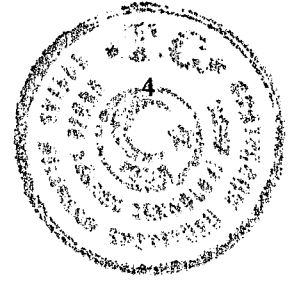


bir teması göze alamaz. O halde hakimiyet alanlarını genişletmenin tek yolu, bu hassas konulardan kendi lehine sonuçlar çıkararak öne geçmektir. Bu sebepten dolayı Yunanistan özellikle dini açıdan fanatik olan bazı Avrupa devletlerinin desteğini alacağını düşünmekte ve Türkiye'nin önünü tıkamaktadır.

Ülkelerin iç politikaları dış politikalarının aynasıdır. Maalesef Yunanistan'da iç politikada başarılı olmanın, yani iktidara sahip olmanın en önemli basamaklarından birisi Türk düşmanlığına yönelik politikalarından geçmektedir. İlkokula yeni başlayan Yunan öğrencilere aşılana Türk düşmanlığı ileriki öğretim aşamalarında da artarak devam etmektedir. Dolayısıyla önyargılı olarak masaya oturmak zorunda kalan Yunan politikacılar çözüm yerine çözümsüzlük üretmektedirler. Bu şekilde iki ülke arasındaki meseleleri Yunan politikacılar tarafından iç politika malzemesi olarak kullanılması sorunların çözümünü güçleştirmektedir.

Enerjinin ve enerji kaynaklarının öneminin her geçen gün arttığı yirmibirinci yüzyılda bu kaynaklara sahip olan ülkelerin ve buna paralel olarak da bu kaynakların transfer güzergahında olan ülkelerin önemi daha da artmıştır. Türkiye Azerbaycan petrollerinin Avrupa'ya transferinde en şanslı olan terminal bir ülkedir. Ancak, Yunanistan Azerbaycan petrollerinin kendi topraklarından Dedeağaç limanına taşınmasını planlamakta ve bu kritik rolü üstlenebilmek için Türkiye ile aralarındaki sorunları sıcak tutmak için çaba sarf etmektedir.

Yunanistan Avrupa ile entegre bir Türkiye'nin çok daha güçlü ve istikrarlı olacağını bildiği için Türkiye'nin Avrupa Birliğine tam üyeliği için ihtiyacı olan kendisine ait oyu daima koz olarak kullanmaktadır. NATO müttefiki iki ülke olarak pek çok konuda Yunanistan'ın istekleri dışında sonuçlar çıkmasının zararlarını görmüş olan Yunanistan için Türkiye'nin Avrupa Birliğine tam üyeliği süreci de çok önemli bir sıkıntı konusudur.



2.KITA SAHANLIĞI

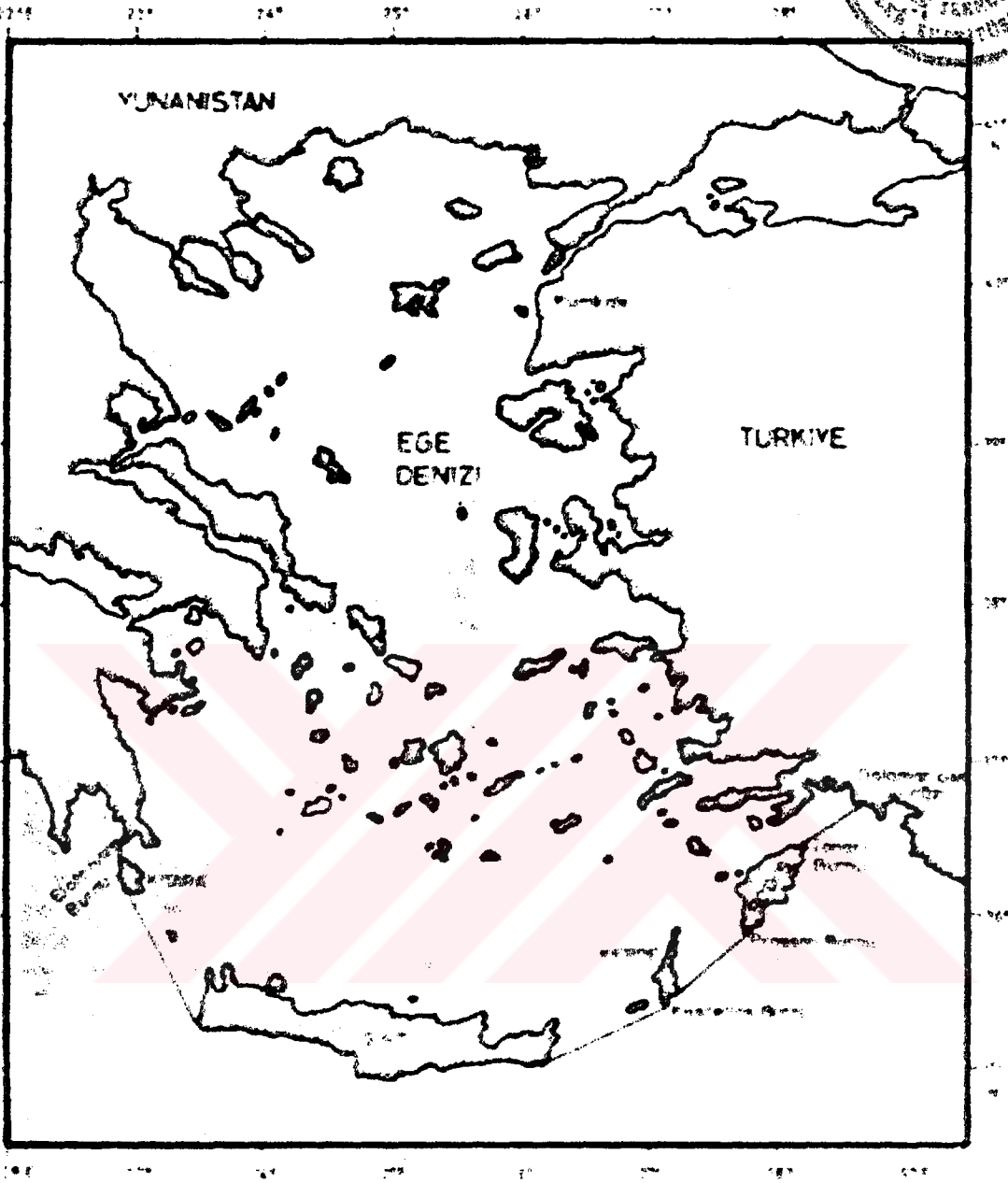
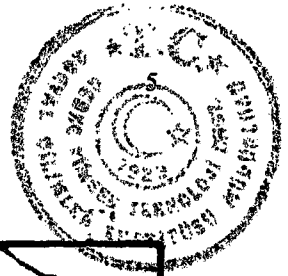
2.1.Kıta Sahanlığının Tanımı

Kıta sahanlığı, sahile kadar inen bir anakara parçasının giderek değişen bir eğimle deniz içinde devam eden doğal bir uzantısıdır. Bu yapı, kıta ile okyanus arasında ve derinlikleri 200 metreyi (ortalama 135 m.) bulan sığ denizlerin tabanıdır. Kıta sahanlığı kıta yamacının üst kesimindeki ani eğim değişikliğinin meydana geldiği noktadan, kara kütlesine doğru uzanan sahayı içermektedir. Başka bir şekilde tanımlarsak, kısaca denizlerin ve okyanusların karaya en yakın olan sığ kısımlarına “Kıta sahanlığı” veya “Kıta şelfi” denir. Genel olarak tabanı oldukça düzdür. Genişliği çok değişiktir (Harp Akademileri Yayınları, 1996).

Kıta sahanlığı, dünyanın 1/6'sı gibi oldukça geniş alanları kapsamaktadır. Bu alanlar balıkçılık, deniz ticareti, yer altı zenginliği gibi ekonomik değerler açısından önem taşımakta, aynı zamanda komşu memleketler arasında da dava konusu olmaktadır.

Kıta sahanlığının topografyası az çok engebeli olup, tümü ile düz değildir. Küçük tepeler, dereler, çukurluklar ve bazı yerlerde denizaltı kanyonları bulunmaktadır (Harp Akademiler Yayınları, 1996).

Ege Denizi sınırları her zaman fikir ayrılıklarına ve tartışmalara sebep olmuştur. Akdeniz ile Ege arasında doğal bir sınır vardır. Girit, Kerpe ve Rodos adalarının güneyinde yer alan çukurluk o bölgede tüm yer kabuğunu etkilemiş bir kırığın ifadesidir.



Harita-2.1: Ege Denizi'nin sınırları



Ege Denizi'nin sınırlarını, harita-2.1'de de gösterildiği üzere, aşağıdaki gibi vermek mümkündür:

Kumkale,

Dalaman Çayı Ağzı,

Rodos Adası'nın Kuzey Ucu Zonari Burnu,

Rodos Prasson Burnu,

Kerpe Kastellos Burnu,

Girit'in Güney Kıyıları,

Büyük Çuha (Kitara) Batı Kıyıları,

Mora Yarımadası Güneyindeki Elafonisos Burnu'nu birleştiren hatlar sınırı meydana getirmektedir (Harita-2.1).

Ege denizi tabanı, jeomorfolojik karakteriyle, ortalama 350 metre derinlikte bir denizaltı platosuna benzetilebilir. Bu platonun hakim topografik unsurunu, geniş alanları kaplayan ve genellikle derinliği 90-125 metreyi aşmayan çok hafif eğimli ve yer yer bazı denizaltı kanyonlarıyla yarılmış kıta sahanlığı düzlükleri oluşturmaktadır. Bu düzlüklerin muhtelif yerlerinde, deniz seviyesine yaklaşan bazı kabartılar, sıgıklar ve deniz seviyesi üzerine çıkmış irili ufaklı bir çok ada, adacık ve kayalıklar bulunmaktadır (Harp Akademileri Yayınları, 1995).

Girintili çıkıntılı kıyılar, pek çok sayıda irili ufaklı ada, ada yayı düzeninde dizilmiş adalar, jeolojik yapıyla sıkı sıkıya bağlı şekillerdir. Ege Denizi'nin morfolojik özellikleri okyanus tipi bir kabuğa sahip bir deniz tabanından oldukça farklıdır. Ege Denizi'nin bu niteliği gravite ve manyetizma özelliklerinde de görülmektedir. Ege Denizi'nde önemli çukurlar göze çarpar. Bunlar Girit'in kuzey ve güneyinde Saroz Körfezi'nden başlayarak batı güneybatı yönünde uzanmaktadır. Çukurlardan Ege Denizi'nin Anadolu kıyılarına yakın olanlar sıgıdır. Derin çukurlar ise batıya doğru uzanmaktadır (Bkz.Harita-2.2).



Harita-2.2:Ege Denizi'nin bati metrik (derinlik) haritası



Kıta sahanlığı gerek petrol yatakları gerekse balıkçılık açısından denizin en zengin olduğu bir kısımdır ve ülkeler, çağdaş teknolojinin sağladığı olanaklarla dünyanın bu yeni zenginlik kaynaklarını keşfetmek ve kullanmak yarışı içerisindeyler. Bu nedenle denizin altındaki kıta uzantılarının paylaşılmasında anlaşmazlıklara meydan vermemek için Birleşmiş Milletler gözetiminde yapılan konferanslarda Deniz Hukuku sözleşmeleri ile bazı esaslar ortaya konmaktadır (Torumtay, 1997).

1872 yılından itibaren yapılan derin deniz dip araştırmaları dip üstünde ve altında maden, petrol ve gaz yataklarının varlığını ortaya koymuştur. Teknolojinin gelişmesi bu kaynakların işletilmesini mümkün kılmıştır. Bu yeni olanak kıta sahanlığının statüsü ve sınırlandırılması konularını ortaya çıkarmıştır. Devletler ikinci Dünya Savaşı sonlarına kadar bu konu üzerine eğilememişlerdir. Savaş bittikten sonra başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere birçok devlet 1944-1951 yılları arasında yaptıkları bildiriler ile kıyıları önündeki kıta sahanlıklarının kendilerine ait olduklarını ilan etmişlerdir. Bunlardan örnek olarak anılan 28 Eylül 1945 tarihli Truman Bildirisi (Bkz. EK-2), Amerika Birleşik Devletleri kıyılarına bitişik deniz dibi ve dip altının doğal kaynaklarının Amerika Birleşik Devletlerine ait olduğunu, onun yetki ve kontrolü altında olduğunu ve Amerikan kıta sahanlığının başka bir devletin kıyısına uzandığı ve bu devletlerle paylaşıldığı hallerde sınırın Amerika Birleşik Devletleri ile ilgili devlet arasında hakçalık ilkelerine göre saptanacağını ilan etmiştir (Bilge,1996).

Kıta sahanlığında yer alan doğal kaynakların ilgili devletler tarafından fiilen işletilebilir hale gelmesi üzerine devletlerin tek taraflı bildiriler ile bu kaynaklara sahip çıkmaları, konunun uluslararası seviyede düzenlenmesini gerektirmiştir.

1958 yılında Birleşmiş Milletlerin daveti üzerine Cenevre'de toplanan Deniz Hukuku Konferansında ilk defa kıta sahanlıkları ile ilgili düzenleme yapılmıştır. 1958 Tarihli kıta sahanlığı sözleşmesinin birinci ve ikinci maddeleri ile kara ve ada kıyılarına, karasularının ötesinde 200 metre derinliğe kadar veya doğal kaynakların işletilebileceği bir derinliğe kadar uzanan bitişik deniz dibi ve dip altı bölgesinde kıyı devletlerine kıta sahanlığı hakkı tanımıştır (Bkz. EK-3). Kıyı devletleri, bu konferansın ilgili maddelerine göre kıta sahanlıkları üzerinde doğal kaynakların



bulunması ve işletilmesinde egemen haklara sahip olmuşlardır. Bu tanımlamada üç nokta göze çarpmaktadır: Adalara kara kütleleri kadar bir kıta sahanlığına sahip olma hakkı tanınmıştır. Kıta sahanlığının temeli olan doğal uzantı kavramı tanımlamaya sokulmamıştır. İşletilebilme kıstası kıta sahanlığı dış sınırı bakımından pek belirleyici olamamıştır. Dip üstü ve dip altı kaynakların işletilebilme derinlikleri aynı değildir. Böylelikle metne zamanla gelişecek bir derinlik ölçüsü konmuştur.

Dünya nüfusunun geometrik bir dizi şeklinde artması, karasal kaynakların yer yer tükenme sürecine girmesi, insanları bir çeşit altına hücum şeklinde açgözlülük ile deniz kaynaklarına yöneltmiştir. Devletler kıta sahanlıklarını 200 mile kadar genişletmeye başlamışlardır. Bu sebeple 1958 kıta sahanlığı sözleşmesi yeni ihtiyaçlara cevap veremez olmuş, 200 millik münhasır ekonomik bölgeden¹ söz edilmeye başlanmıştır. Deniz hukukunun yeniden düzenlenmesi istenmiştir. Birleşmiş Milletlerin daveti üzerine 1974 yılından itibaren deniz hukuku ile ilgili toplantılar düzenlenmiştir. Bu toplantılar sonunda 7 Ağustos 1982'de yeni bir deniz hukuku sözleşmesi kabul edilmiştir. Bu sözleşmenin 76. maddesinde, kıta sahanlığı kıyı devletlerin, karasuları ötesinde kıta kenarına (marge continentale) kadar uzanan veya bu kenar daha dar ise iki yüz mile kadar giden doğal uzantı olarak tanımlanmıştır (Bkz. EK-4). Bu metnin 1958 Kıta sahanlığı Sözleşmesinden farkları şunlardır;

Adalar metinden çıkarılmış, ayrı bir maddede (121. madde) sınırlamalar bakımından göz önüne alınmıştır. 1958'den sonraki gelişmeler adaların, hiç değilse ters taraftaki adaların karalarla eşit kıta sahanlığına sahip olmadığını ortaya çıkarmıştır. Ancak adalar sınıflandırılmadığı için bir oran konamamıştır. Bu konunun çözümü 83. madde aracılığı ile içtihatlarla bırakılmıştır. Kıta sahanlıklarının dayandığı temel, doğal uzantı metne konmuştur. İşletme olanakları bakımından farklılıkları ortadan kaldırabilmek ve devletlerin yeni isteklerine yanıt verebilmek için kıta sahanlıklarının dış sınırı iki yüz mille sınırlandırılmıştır (Bilge,1996).

¹ Kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar uzanan ve sahildar devletin bu alan içinde suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma; denize ilişkin Bilimsel araştırma yapma; deniz çevresinin korunmasına ilişkin egemen hakların olduğu bölge.(1958 Deniz Hukuku Sözleşmesi, Kısım 5, Madde 55-56)

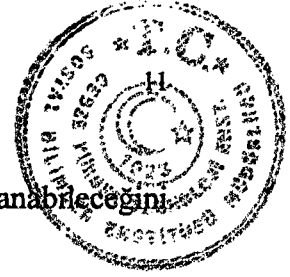


2.2. Türkiye ile Yunanistan Arasında Kıta Sahanlığı Meselesinin Ortaya Çıkması

Yunanistan 1961 yılından itibaren, Ege Denizi'nde petrol aramak isteyen ortaklıklara arama ruhsatı verme yoluna girmiştir. Yunanistan'ın, önceleri Ege'nin batı ve kuzey kıyılarında verdiği bu arama ruhsatlarının alanı, zamanla doğu yönüne kayma eğilimi göstermiştir. Bunun sonucunda da, 1970'lere gelindiğinde, Yunanlılar tarafından verilen ruhsatlar Türk kıta sahanlığını da kapsamına alınmıştır (Işıl, 1976). Bu amaçla Yunanlılar, verdikleri ruhsatların sınırları açısından, Ege Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan arasındaki deniz sınırlarını kendilerine göre belirleme çabası içinde olmuşlardır. Buna göre, iki devlet arasında Ege'de deniz sınırı, Türkiye yanındaki Yunan adaları ile Anadolu yarımadası arasındaki orta hattı geçmekteydi. Böylece Yunanistan tarafından adı söylenmeden, Ege'nin tümünün bir 'Yunan gölü' olduğu dünyaya duyurulmuş oluyordu. Bu şekilde Yunanistan'ın tüm Ege'ye sahip olmak istemesi Türk-Yunan çatışmasını doğurmuştur (Gönlübol, 1976). Bu sorunun başlangıcını, Ege kıta sahanlığı sınırları ve bu sınırların saptanması anlaşmazlığı olmuştur (Uçarol, 1995).

Sorunun çözümünü güçleştiren faktörlerin başında, Ege'nin Yunan adaları ile donanmış olması ve Atina'nın bu adaların, Anadolu Yarımadası ile aynı ölçüde kıta sahanlığına sahip olduğunu iddia etmesi gelmektedir. 1958 Kıta sahanlığı ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmeleri öne sürülerek Türkiye'nin bir ölçüde egemen haklarının ihlali anlamına gelen Yunanistan'ın bu yaklaşımına Ankara, Ege'nin özel statüsü olduğu için bu kuralların kayıtsız şartsız uygulanmasının imkansız olduğunu belirterek itiraz etmektedir (Wilson, 1984).

Türkiye'nin endişesi yerindedir, çünkü Atina Ege'deki adaların kendi kıta sahanlıkları olduğunu iddia etmekle kalmamakta, ayrıca bu adaların Yunan anakarası ile siyasi bir bütünlük oluşturduğunu belirterek adalar ile anakara arasında Türkiye'ye herhangi egemenlik hakkı tanınmasının söz konusu olmayacağını iddia etmektedir. Türkiye ise, 1958 ve 1982 sözleşmelerinin hükümlerinin özgün durumlara göre hakkaniyet ilkesi çerçevesinde değiştirilerek uygulanabileceğini belirtmektedir. Buna bir dizi misal göstermekte ve anakaralara yakın bazı adaların



kıta sahanlıklarının anakara lehine daraltılmasının Ege'de uygulanabileceğini belirtmektedir. (Wilson, 1986).

Ankara, özellikle geçmişte, doğal uzantı tezini Ege kıta sahanlığında hak sahibi olduğunu ispat etmek için kullanmıştır. Ege'nin kıta sahanlığının önemli bir bölümünün Anadolu Yarımadası'nın uzantısı olduğu düşünülürse ve geçmişte Uluslararası Adalet Divanı'nın doğal uzantı prensibini dikkate alan kararlar verdiği hatırlanırsa, Türkiye'nin siyaseti daha iyi anlaşılabilir. Atina bu tezin Ankara'nın kötü niyetini gözler önüne serdiğini, çünkü birçok Yunan adasının Türkiye'nin doğal uzantısı üzerinde yer aldığını, bunun da Ankara'nın yayılmacı emellerini ispatladığını söylemektedir. Türkiye ise kıta sahanlığı talebinin Ege'nin deniz kısmıyla ilgili olmadığını ve kendisine Yunanistan veya üçüncü devletlerin uluslararası sulardan yararlanmasına engel olma hakkı vermediğini belirtmektedir (Wilson, 1986).

Taraflar sorunun çözüm yolları konusunda da farklı düşünmektedir. Yunan tarafı meseleyi Uluslararası Adalet Divanı'na götürmeyi tercih ederken, Türk tarafı Divan'ın konunun karmaşık boyutlarını yeterince dikkate almayabileceğini ve tamamen hukuki kıstaslara dayalı olarak karar verebileceği endişesini taşımaktadır. Bu yüzden Ankara, sadece hukuki tezlerin değil, hakkaniyet ilkesinin de hesaba katıldığı karşılıklı müzakerelerin, en iyi çözüm yolu olduğunu söylemektedir. Bu metotla, yarı kapalı bir deniz olan Ege'nin, Türkiye için siyasi, ekonomik ve güvenlik açısından öneminin kollanacağı tahmin edilmektedir (Bölükbaşı, 1997).

Yunanistan, Türkiye'nin, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'na Ege'nin bazı bölgelerinde petrol arama ruhsatı vermesi üzerine, 7 Şubat 1972'de bir notayla Türkiye'nin Ege Denizi'nde petrol arama ruhsatını vermesini protesto etmiş, buna hakkı olmadığını ileri sürmüştür. Buna karşılık olarak Türkiye de 17 Şubat 1974'te Yunanistan'a bir nota vermiştir. Bundan sonra ise iki ülke arasında Ege konusunda nota alışverişi devam etmiştir. Bunlarda Yunanistan, Ege'deki Yunan adalarının kıta sahanlığının bulunduğu ve adaların ötesinde kıta sahanlığı olmadığını ileri sürmüş, bunu da 1958 Cenevre Sözleşmesi'ne dayanarak ifade etmek istemiştir. Böylece, adaların kıta sahanlıklarının birleşmesi sonucunda, Türkiye'ye kendi karasuları dışında verilecek bölgenin kalmadığını iddia etmiştir. Bunlara karşılık Türkiye, 1958

Cenevre Sözleşmesi'ni imzalamadığı, Bu bakımdan kendisini bağlamadığını belirterek, adaların kıta sahanlığının bulunduğunu, ancak Ege'nin Anadolu'nun doğal bir uzantısı olduğundan, Yunan karasuları dışındaki adaların kıta sahanlığı olamayacağını, bu nedenlerle de Türkiye'nin Ege'de geniş deniz yatağı alanlarının bulunduğunu belirterek, bu konunun görüşmelerle çözümlenmesini istemiştir (Kafesçioğlu, 1975).

2.3.Kıta Sahanlığı Anlaşmazlıkları ile İlgili Dünyadaki Örnekler

Türkiye'nin Ege kıta sahanlığı konusundaki görüşünü doğrulayan ve bunun uluslararası hukuka uygunluğunu gösteren, dünyada benzerleri bulunmaktadır.

Nitekim, Uluslararası Adalet Divanı'nın, Batı Almanya ile Danimarka ve Hollanda arasındaki 1969 tarihli Kuzey Denizi ile ilgili olarak aldığı bir kararda, kıta sahanlığının kıtanın doğal bir uzantısı olduğu ifade edilmiştir (Uçarol, 1996).

Ayrıca, Norveç'in kuzeyinde yer alan Svalbard Takımadaları, 1920'de yapılan uluslararası bir anlaşmayla bu devlete verilmiş ve Oniki ada gibi bu adaların da silahtan arınmış olması öngörülmüştür. Bunun yanı sıra, "çevre ülkelerin adaların doğal kaynaklarından eşit olarak yararlanmaları ile ilgili," anlaşma taraflarca kabul edilmiştir (Uçarol, 1996).

Baltık Denizi'nin ortasında ve İsveç'in egemenliği altında bulunan Gotland Adası da, İsveç ile Sovyetler Birliği arasında deniz sınırı konusunda bir sorun olmuştur. Bu sınır, Gotland'ın doğusu ile Sovyetler Birliği kıyıları arasından geçen orta çizgidir. 1980'li yılların başlarından itibaren Sovyetler Birliği, kıta sahanlığı yarımının kendi kıyıları ile Gotland arasında değil, İsveç ile Sovyetler Birliği kara ülkelerinin orta noktasından geçmesini istemiştir. Çünkü Sovyetler Birliği'ne göre adaların kıta sahanlığı yoktur ve bir denizin ortasında bir adası veya adaları bulunan bir ülke, bu adaların sözde kıta sahanlıklarına dayanarak öteki kara ülkesinin kıta sahanlıklarında hak sahibi olamazdı (Uçarol, 1995).



Arjantin kıyılarına yaklaşık 450 mil uzaklıkta ve bu devletin kıta sahanlığı üzerinde bulunan, İngiliz egemenliğindeki Falkland (Malvinas) Takımadaları da iki ülke arasında su sınırı nedeniyle sorun olmuştur. İngiltere, bu adaları öne sürerek Arjantin kıta sahanlığını o yörede bu devletle paylaşmak istemektedir. Arjantin de, adaların kıta sahanlığı olmadığı gerekçesiyle bu öneriye karşı çıkmaktadır.²

İngiltere'nin elinde bulunan Guernsey ve Jersey adlı Manj (Channel) Takımadaları, Fransa kıyılarına yaklaşık 20 mil uzaklıkta bulunmaktadır. İngiltere, iki ülke arasındaki sınırın Fransa ile bu adalar arasından geçmesini öngörüyordu. Buna karşılık Fransa da, sınır olarak iki ülke arasında "orta hattın" esas alınmasını istiyordu. Bunun üzerine tarafların isteğiyle anlaşmazlık Uluslararası Hakem Mahkemesi'ne götürülmüştür. Mahkeme, 18 Temmuz 1977'de, Fransa'nın lehine bir karar almıştır. Bu kararla Fransa'ya Manş Takımadaları'nın çevresindeki karasularında ve "karasuları altındaki" kıta sahanlığında egemenlik hakkı tanınmış, iki ülke arasındaki kıta sahanlığı ise, bu adalar dikkate alınmadan bir "orta hat" ile ikiye bölünmüştür. Böylece, iki ülke arasında on üç yıldan beri süren, Manş Denizi kıta sahanlığı sınırlandırılması konusundaki anlaşmazlık çözümlenmiştir (Kafesçioğlu, 1977).

Türkiye, dünyadaki bu benzer örnekler çerçevesinde, Yunanistan'a görüşme önerilerini yapmıştır. Ancak Yunanistan'ın görüşmelere yanaşmaması ve Ege'de fiili durum oluşturmak istemesi üzerine, Türkiye Ege Denizi'nde kendi kıta sahanlığında ve tarafsız sularda petrol ve doğal gaz aramak için girişimlere başlamış, bu amaçla araştırma yapmak üzere 29 Mayıs- 5 Haziran 1974 tarihleri arasında "Çandarlı" gemisini Ege'ye göndermiştir. Bu da iki ülke arasında yeni bir anlaşmazlık konusu olmuş ve ilişkileri etkilemiştir. Ancak, bu sıralarda 1974 Kıbrıs Barış Harekatı iki devletin dikkati daha çok Kıbrıs'a odaklamış ve Ege'deki gelişmeler bir süre askıya alınmış, fakat bu durum da uzun sürmemiştir.

² (Arjantin'in, uzun zamandan beri üzerinde hak iddia ettiği Falkland adalarına, 2 Nisan 1982'de asker çıkartarak el koyması, buna karşılık İngiltere'nin bunu tanımaması ve adaların çevresinde 200 millik bir savaş alanı ilan etmesi, iki devlet arasındaki Falkland sorununu yeni ve bunalımlı bir döneme sokmuştur. Nitekim, çok geçmeden, 25 Nisan 1982'de iki devlet savaşılmaya başlamıştır. Savaş Arjantin'in yenilgiyi kabul etmesi üzerine, 14 Haziran 1982'de sona ermiştir. Falkland adalarında İngiltere'nin egemenliği devam etmektedir (Uçarol, 1995).



2.4.Kıta Sahanlığı Meselesi ile İlgili Tarafların Girişimleri

Yunanistan, 1975 yılı başlarında Ege anlaşmazlığını Uluslararası Adalet Divanı'na götürmeyi önermiş fakat, bunu gerçekleştirememiştir.

1976 yılının yaz aylarında, Ege kıta sahanlığı konusu yeniden gündeme gelmiştir. Bunun üzerine, Türkiye, sismik araştırma araçları yerleştirilen ve daha sonra "MTA Sismik-1" adını alan "Hora" gemisini, içinde Enerji Bakanlığı ve Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün uzmanları olduğu halde 29 Temmuz 1976'da deneme çalışmaları yapmak üzere Ege Denizi'ne göndermiş, geminin deneme çalışmaları 4 Ağustos 1976'da tamamlanmıştır. Bunun arkasından "MTA Sismik-1" gemisi, 7 Ağustos 1976 gününe kadar Ege'nin uluslararası sularında sismik araştırma yapmıştır (Uçarol,1995).

Bu süreç içerisinde ise, Yunan Hava Kuvvetleri'ne ait uçaklar ve Yunan Donanması'na ait gemiler "MTA Sismik-1"i sürekli taciz etmişlerdir. Yunanlıların bu taciz hareketleri sırasında zaman zaman Türk ve Yunan kuvvetleri arasında çatışma noktasına kadar gelinmiştir. Bu durum da, Türkiye ile Yunanistan arasındaki gerginliği de çoğaltmıştır.

Bu arada Yunanistan, "MTA Sismik-1" in Ege'ye açılması üzerine, 6 ve 8 Ağustos 1976 tarihlerinde Türkiye'ye verdiği notalarla Ege'de sismik araştırmaların yapılmasını protesto etmiştir. Bu hareketiyle, Türkiye'nin araştırma yaptığı Ege'nin uluslararası suları üzerinde Yunanistan'ın egemenlik hakkı olduğunu göstermek istemiştir (Uçarol, 1995).

Bunların yanı sıra, "MTA Sismik-1" in Ege'de araştırmalara başlaması üzerine Yunanistan, 10 Ağustos 1976'da Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ni toplantıya çağırarak, aynı zamanda da Lahey Uluslararası Adalet Divanı'na başvurmuştur. Bu başvurudan sonra toplanan Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, 25 Ağustos 1976'da kabul ettiği kararla, Yunanistan ve Türkiye'yi ihtilafli bölgede sorunları çözemeyecek davranışlardan uzak durmaya çağırarak ve iki ülkenin sorunları ikili



görüşmelerle çözümlemesini önermiştir. Bu arada Uluslararası Adalet Divanı da, 11 Eylül 1976'da, Yunanistan'ın kendine göre hak iddia ettiği Ege Denizi'nin uluslararası sularında, Türkiye'nin petrol arama girişimlerinin durdurulması isteğini reddetmiştir. Bu gelişmeler üzerine Türkiye ile Yunanistan arasında, Kasım 1976'da görüşmelere başlanmış, Bu suretle de kıta sahanlığı sorununda ağırlık diplomatik alana kaymıştır (Uçarol, 1995).

Uluslararası Adalet Divanı'nın 1976 yılındaki kararı ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 1976 Eylül ayında kabul ettiği 395 sayılı kararıyla iki ülkeyi görüşmelere devam etmeye çağırmasından sonra, iki ülke yönetimleri tırmanan bunalımları kontrol altına almak maksadıyla ikili görüşmelere tekrar dönmüşlerdir. 11 Kasım 1976'da 10 gün süren müzakerelerin ardından iki tarafın diplomatları bir deklarasyon imzalayarak kıta sahanlığı hususunda ileride yapılacak görüşmelerin tabi olacağı kurallar dizisini tespit etmişlerdir (Bkz. EK-5), (Bahçeli, 1990). Bern Deklarasyonu olarak bilinen bildirinin altıncı maddesi ile taraflar, kıta sahanlığı konusunda görüşmelere zarar verebilecek hareket ve eylemlerden kaçınacaklarını belirtmişlerdir. Bu madde ile Atina ve Ankara, karşı tarafın Ege'de yürütmekte olduğu araştırma faaliyetini kendi hareket özgürlüklerini kısıtlayarak durdurabilmişlerdir. Bu, iki tarafın savaşı önlemek için ödedikleri bir bedel olmuştur (Uçarol, 1995).

Bern'de A. Suat BİLGE ve Jean TZOUNIS tarafından imzalanan anlaşma, uyuşmazlığın nasıl çözümleneceğini gösteren bir usul anlaşmasıdır. Anlaşmanın ana ilkesi iki devlet arasındaki kıta sahanlığı sınırlamasının görüşmeler ile varılacak bir anlaşmaya göre yapılacağıdır. Görüşmeleri kolaylaştırmak için gizliliğe, fiili hareketlere girişmemeye, iki devletin birbirini kötülememesine dikkat edilmesi ilkesi kabul edilmiş, çözüme ulaşmak için ilgili devletlerin uygulamalarından ve uluslararası kurallardan faydalanılmıştır. Anlaşmanın altıncı maddesi Yunanistan'ın karasularını genişletmesini, Türkiye'nin de Ege'de araştırma yapmasını durdurmuştur (Bilge, 1996).

Bern Antlaşmasından sonra iki tarafın heyetleri görüşmelere başladılar. Görüşmeler bazen büyük elçiler, bazen genel sekreterler, bakanlar, hatta başbakanlar

seviyesinde yapıldı. Bu görüşmelerde Türkiye'nin temsilcileri dünyanın başka yerlerinde varılan anlaşmaları örnek göstererek çeşitli öneriler getirdiler.

Görüşmelerin başında Yunanistan temsilcileri ilk önce kıta sahanlığı sınırının Anadolu önündeki Yunan adaları ile Anadolu arasında çizilmesini istediler. Daha sonra deniz cephesi denilen Anadolu'nun Yunan adaları arasından Ege'ye açılan kıyılarından parmak biçiminde uzanan kıta sahanlığını Türkiye'ye bırakmayı önerdiler. Böyle bir kıta sahanlığı önerisi Ege açık denizinin ancak yüzde sekizini kapsıyordu. Bu oran, Yunanistan karasularını on iki mile çıkardığı takdirde Türkiye'ye kalacak alana denk düşmekteydi. Bu öneriler, Anadolu'ya yakın Yunan adalarının Yunanistan'ın siyasi uzantısı olduğu, aralarında bir bütünlük olduğu tezine dayanıyordu. Böylelikle Ege açık denizi göz ardı edilecek, Yunanistan deniz altında bu adalarla birleşecekti.

Türkiye başlangıçta doğal uzantı, ayrıca hakçalık ilkesi, sonradan karma bir sınırlama, yani bir ortak bölge önerdi. Önerilerde Ege denizi kıta sahanlığının yarısının Türkiye'ye bırakılması göz önünde tutuldu.

Görüşmeler verimli olmadı. Çünkü, Yunanistan görüşmelerde bilerek, yani art niyetle, Türkiye'nin kabul edemeyeceği önerilerde bulundu. 'Görüşmelerde anlaşmalara varamıyoruz, öyleyse Uluslararası Adalet Divanı'na gidelim' diyorlardı. Yani Yunanistan hukuk alanında bir çözümleme istiyordu. Bizim gibi onların milletlerarası uzmanları vardı. Uluslararası Adalet Divanı'na gidilirse Türkiye'nin kıta sahanlığının yaklaşık yüzde yirmi beş-otuz civarında bir parçasını alacağını biliyordu. Ancak Uluslararası Adalet Divanı'na gidildiği takdirde deniz hukuku gelişmelerinden yararlanıp siyasi bir ödün vermekten kurtulacağını düşünüyordu. Türkiye soruna, sadece Ege'de kıta sahanlığı meselesi gibi dar bir açıdan değil kıta sahanlığı, karasuları, hava sahası sınırlaması gibi kısaca Ege'nin siyasi rejimi olarak bakıyordu. Kıta sahanlığı görüşmelerine, bazen deniz konuları, karasuları genişliği, adaların silahsızlandırılması ve FIR³ hattı gibi konular da gündeme geliyor, yani bir toptan yaklaşım da söz konusu oluyordu. Bu yaklaşım Türkiye'nin görüşüne de

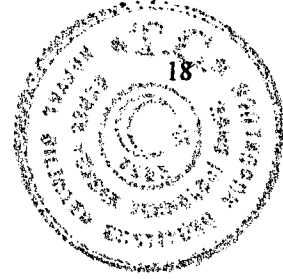
³ FIR Bir sivil havacılık deyimidir. Devletlerin ulusal hava sahaları, toprakları ile karasuları üzerindeki sahadır. Bu sahaya sivil ve askeri uçaklar önceden izin almadan giremezler (Gürün, 1983).



uygundu. Ancak Papandreu iktidara gelince görüşmeler 1981 yılında Yunanistan tarafından kesildi (Bilge,1996).

1981 yılında Papandreu'nun genel seçimler sonucunda iktidara gelmesine kadar taraflarca uyulan Bern Deklarasyonu, Papandreu tarafından geçersiz ilan edilmiştir. Papanreou ayrıca, sürmekte olan alt düzey görüşmeleri de mevcut uluslararası antlaşmaların ve eğilimin Yunanistan'ın Ege'de hukuken aleyhine olduğu bahanesiyle iptal etmiştir. Papandreu iki ülke arasında verimli bir diyalogun, Türkiye'nin Ege'nin hukuki statüsüne karşı olduğu sürece mümkün olmayacağını öne sürmüştür (Atina Radyosu, 1981). Bunun ardından Atina Taşoz adası yakınında petrol arama çalışmalarına başlamış ve bunu "Yunanistan'ın Ege'de kendi kıta sahanlığında petrol arama ve çıkarma faaliyetlerinde bulunması en tabi hakkıdır." diye savunmuştur (Atina Radyosu, 1982). Türkiye Papandreu'nun bu kısıktıcı uygulamasına karşılık, eğer Atina Bern Deklarasyonu'nu ihlal ederse aynısını kendisinin yapacağını söyleyerek karşılık vermiştir. Dışişleri Bakanı İlder Türkmen, Türkiye'nin Ege kıta sahanlığı konusunda kendi hakları ve menfaatlerinden en küçük bir taviz bile vermeyeceğini söylemiştir (Anadolu Ajansı, 1982).

İki ülke arasında gerilimin artması Papandreu'yu daha ılımlı bir politika uygulamaya sevk etmiştir. Papandreu her ne kadar şahince bir politikanın tutarlı bir temsilcisi idiyse de, Türkiye ile olan sürtüşmelerin iki ülkeyi savaşın eşiğine getirmemesi gerektiğini takdir edebilecek derecede de gerçekçiydi. Bu stratejinin, Yunanistan'ın vazgeçilmez saydığı haklarından taviz vermesini engellediği gibi, Türkiye ile savaşı önleyerek muhtemel bir felakete yol açacağını biliyordu. Bu yüzden 1982 Temmuz ayında iki ülke tarafından kabul edilen moratoryum şaşırtıcı olmamıştır. Buna göre, taraflar ikili diyaloga zarar verebilecek beyanat ve eylemlerden kaçınacaklardı (Atina Silahlı Kuvvetler Radyosu, 1982). Bu moratoryum aslında 1976 Bern Deklarasyonunun hemen hemen aynısıydı ve kıta sahanlığı konusundaki anlaşmazlığın silahlı çatışmaya dönüşmesini engelliyordu. Ancak Bern Deklarasyonu'na başından beri özellikle iç politika kaygıları yüzünden karşı olan Papandreu, Bern'i geri getiremeyeceği için moratoryum adı altında aynı işlevi gören bir anlaşmayı tercih etmiştir (Bölükbaşı, 1997).



2.5.1987 Bunalımı

1987 Mart ayında patlak veren kıta sahanlığı sorunu iki ülkeyi savaşın eşiğine getirince, Papandreou'nun bunalım yönetimiyle Türkiye'yi etkisizleştirme siyasetinin tehlike eşiğinden önce kontrol edilebileceği varsayımının her zaman geçerli olmadığı uluslararası bir konsorsiyumun Ege'nin kuzeyinde petrol arama ve çıkarma ruhsatının, Atina tarafından iptali üzerine alevlenmiştir (Bölükbaşı,1997). Yunanistan Mart başında milli petrol şirketini kuzey Ege'deki Taşoz adası yakınlarında petrol aramakla görevlendirince Türkiye tepki göstermekte gecikmemiştir (Bölükbaşı, 1997).

Ankara, sınırları belirlenmemiş Ege kıta sahanlığı üzerinde 1982 moratoryumunu bile bile ihlal eden Atina'nın tavrına sert bir biçimde karşılık vermiştir. Konunun kendisi için hayati önem taşıdığını göstermek amacıyla, hükümet Ege'nin Türkiye'ye ait olduğunu düşündüğü bölgelerinde petrol araması için hemen resmi Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'na ruhsatlar çıkarmıştır. Ruhsatlar Saros Körfezi, Semadirek ve Lesbos adaları yakınlarındaki birçok tartışmalı bölgede petrol arama yetkisi veriyordu (Atina Radyosu, 1987). Sismik araştırma gemisi birkaç saat içinde bu bölgelere gönderilmek üzere hazır hale getirilmiştir (Bölükbaşı,1997).

Atina Ankara'nın tavrını kışkırtma olarak değerlendirmiş ve ordusunu seferberlik konumuna getireceğini ve eğer Türkiye Yunanistan'ın kıta sahanlığını ihlal ederse savaş çıkaracağını ilan etmiştir (Atina Radyosu, 1987). Birden tırmanan gerginlik hiç umulmadık bir biçimde birkaç gün içinde sona ermiştir. Bunalım nedeniyle mesaj alışverişine giren zamanın Başbakanları Özal ve Papandreou, iki tarafın da arzu etmediği bir savaşı geri adım atarak önlemişlerdir. Yunanistan petrol arama faaliyetlerini ertelediğini, ama bu hakkını saklı tuttuğunu ilan ederken, Türkiye de Atina sözünde durdukça tartışmalı bölgede petrol aramaya girişmeyeceğini açıkladı. Bir hafta süren kriz sonrasında taraflar "savaşa hayır" deseler de görüşlerini değiştirmemişlerdi. Ancak Özal ile Papandreou arasında başlayan mesaj alışverişi 1988 Ocak ayında Davos zirvesi ile sonuçlanmış ve



taraflar birbirleriyle örtüşmeyen amaçları doğrultusunda mesafeli aldıkları düşüncesine kapılmışlardır (Bkz. EK-6).

2.6.HUKUK’i STATÜ

2.6.1.Türkiye’nin ve Yunanistan’ın Kıta Sahanlığı ile İlgili İç Hukuk Kuralları:

Bugün Türk iç hukukunda maalesef kıta sahanlığıyla ilgili hiçbir kural bulunmamaktadır. Birleşmiş Milletlerdeki Türk Temsilcisi’nin 9 Mayıs 1968 tarihli notasında, bir düzenlemenin bulunmaması durumunda petrol arama ruhsatı verilmesinin Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi’nin hükümlerine uygun olması gerektiği belirtilmiştir (Nations Unies, 1970).

Yunanistan’da ise, maden hukukuna ilişkin olarak kabul edilen 3 Ekim 1973 tarih ve 210 sayılı Kanun Hükmünde Kararname bugün geçerliliğini büyük ölçüde yitirmiş olmakla birlikte, 148. Maddesinde uluslararası hukuka göre kıta sahanlığının tanımını vermekte ve sınırlandırılma şeklini hükme bağlamaktadır (CIJ, Memoires, 1980). Petrol kaynaklarının araştırılması ve işletilmesine ve bununla ilgili öteki konuların düzenlenmesine ilişkin 10 Kasım 1976 tarihli ve 468 sayılı yasa ise kıta sahanlığına sadece dolaylı olarak değinmektedir (Basic Oil Law, 1977).

2.6.2.Geleneksel Hukuk:

Bu çerçevede Türkiye ısrarla 1923 Lozan Antlaşması’nı ileri sürmekte ve bu şekilde kıta sahanlığının iki ülke arasında söz konusu antlaşmayla kurulmuş olan dengenin temel unsurlarından birini oluşturduğunu savunmaktadır (Bilge, 1976) (Bkz. EK-1). Buna karşılık Yunanistan, Lozan Antlaşması’nın kıta sahanlığıyla ilgili hakları üzerinde belirli bir etkisi olabileceğini kabul etmekle birlikte, bunun bölgedeki statükoyu değiştirmek ve yeniden pazarlık konusu haline getirmek için yeterli bir gerekçe oluşturabileceği görüşünde olmadığını ifade etmiştir (Pinto, 1976).

Kuşkusuz bu antlaşmanın kıta sahanlığı gibi 1945'te ortaya çıkmış olan ve o zamana değin hukukçuların bilmediği bir deniz hukuku kurumunu düzenlemesi beklenemezdi. Öte yandan Türkiye'nin Lozan Antlaşması'nın 12. Maddesiyle Yunanistan'a bıraktığı topraklar üzerinde "her türlü hak ve yetkisinden" vazgeçtiği de bir gerçektir. Bu konuda Soyut hukuk ve antlaşmaların yorumunun yargıçlara ve ilgili taraflar bırakılarak, söz konusu maddenin hakkaniyete dayanan bir çözüm için dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir (Jimenez, 1982).

İki ülke başbakanlarının 31 Mayıs 1975 tarihinde Brüksel'de yaptıkları toplantıdan sonra yayımlanan ortak bildiri, somut bir çözüm yolu göstermeden sorunun "hukuki" ve "yargılanabilir" yanını ortaya koymuştur. 11 Kasım 1976 tarihli Bern Anlaşması'nda ise sorunun özüne dokunmadan, tarafların "yararlanabilecekleri bazı ilkeleri ve ölçütleri bulabilmek amacıyla devletlerin konuyla ilgili uluslararası kuralları incelemek" konusunda anlaşmaya vardıkları belirtilmektedir (Bkz. EK-5). Son olarak her iki ülke, diğer komşularıyla sınırlandırma anlaşmaları imzalamış durumdadır. Yunanistan İtalya'yla İon Deniziyle ilgili olarak, Türkiye de eski SSCB'yle Karadeniz konusunda sınırlandırma anlaşmaları yapmışlardır (Vaner, 1988).

Çok taraflı düzeyde Yunanistan, Türkiye'nin aksine 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'ne taraftır. Yunanistan ayrıca yürürlüğe girmemiş olan ve Türkiye'nin imzalamadığı 1982 Deniz hukuku Sözleşmesini de (Montego Bay) imzalamıştır (Nations Unies, 1982).

2.6.3. Teamül Hukuku

1982 yılında çıkarılan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin önemi giderek artmaktadır. Sözleşmenin bazı hükümleri geniş ölçüde uluslararası teamül hukuku niteliğindedir. 3 Eylül 1985'te 159 devlet ve kuruluşun imzaladığı sözleşme 24 devlet tarafından onaylanmıştır. Ayrıca bu konuda uluslararası doktrin ve devletlerin uygulamalarından kaynaklanan başka genel hukuk ilke ve kuralları da bulunmaktadır (Law of the Sea Bulletin, sayı 6, sayfa 5, 1985).



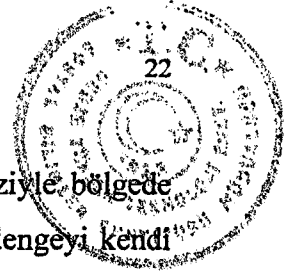
Genellikle teamül hukuku niteliğinde olan 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 76. ve 83. maddeleri dünyada benzer uygulamalardan yola çıkarak, Türkiye ve Yunanistan arasındaki kıta sahanlığı sorununun çözümünü iki devlet arasında yapılacak olan anlaşmalara bağlamaktadır.

Yukarıda da belirtilen, karaların denizlere üstünlüğüne ilişkin ilke uyarınca “kıyıyı çevreleyen deniz dibi alanlar üzerinde yetkilerin saptanmasında belirleyici olan devletin karasının kıyılarıdır”. Bir başka deyişle, kara, bir devletin deniz uzantıları üzerinde kullanacağı yetkinin hukuki kaynağıdır. Kıta sahanlığı üzerindeki araştırma işletme hakları, kıyı devletinin kara üzerindeki egemenliğinin hem bir uzantısı, hem de kendiliğinden elde edilen bir parçasıdır. Dolayısıyla hukuki açıdan sınırlandırma hak doğurmaz, sadece hakları açıklar. Bu anlayışın ilk sonucu, bir devletin haklarının, hakimiyet alanının jeolojik veya jeomorfolojik koşullardan etkilenmemesi ve devletin bölünmez olan egemenliğinin anakara topraklarıyla ada toprakları arasında bir ayrım yapmaksızın hak doğurmasıdır (Vaner, 1988).

Kuşkusuz uluslararası hukukun gereklerinin yerine getirilebilmesi için, sınırlandırmanın hakça bir çözüme varabilmek amacıyla, anlamlı tüm koşullar dikkate alınarak, hakkaniyet ilkelerine uygun bir şekilde gerçekleştirilmesi gerekir. Sınırlandırma aynı zamanda “uygulanabilir hukuk” kurallarına dayanmalıdır.

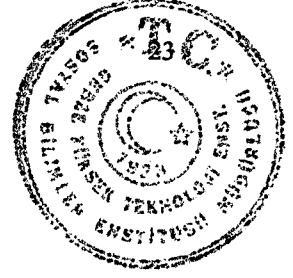
2.7.Sonuç

Ege Denizi'nde çözülmesi gereken Türk-Yunan uyuşmazlıklarından birisi olan kıta sahanlığı meselesi, ekonomik bakımdan son derece önemli olan deniz dibi alanlarına hakim olmanın ötesinde siyasi yönü itibarıyla da ülkemizin geleceğini hayati biçimde ilgilendirmektedir. Çünkü bu sorun Ege Denizi'ndeki diğer uyuşmazlıklarla zincirleme bağlantısı olan siyasi bir hakimiyet kurma ve bunu diğer tarafa kabul ettirme problemidir. Yunanistan 1958 ve 1982 yıllarında yapılan Deniz Hukuku Sözleşmeleri'ne dayanarak ve özellikle 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan adalarda kendine ait kıta sahanlığı olduğu hükmüne dayanarak Ege Denizi'nde siyasi bir egemenlik kurma düşüncesini coğrafi temellere dayandırmak istemektedir. Zira bu maddeye dayanarak Ege Denizi'nde hakimiyeti altında bulunan



yaklaşık 3000 ada ve adacığın kıta sahanlığı olması gerektiği hipoteziyle bölgede mutlak bir Yunan hakimiyeti kurarak Lozan Antlaşması'nda kurulan dengeyi kendi lehine kullanmak istemektedir.

Türkiye taraf olmadığı antlaşmaların mevcut statüyü aleyhinde değiştireceğini bildiği ve konunun kendisi ve Yunanistan haricindeki ülke veya ülkelerce çözümlenemeyeceğine inandığı için haklı olarak Uluslararası Adalet Divanı'na gitmeyi ret etmektedir. Çünkü bu durumda sorun, bölgenin kendine has coğrafi özellikleri ihmal edilerek sadece yazılı hukuk kuralları çerçevesinde incelenerek Türkiye aleyhinde sonuçlanabilecektir. Belki de 1945 yılında Truman Doktrini (Bkz. EK-2) ile ortaya çıkan "kıta sahanlığı" kavramı 1923 Lozan Antlaşması'ndan (Bkz. EK-1) önce ortaya çıkmış olsaydı, Lozan Antlaşması maddeleri içinde Anadolu önündeki adaların silahsızlandırılması yanında kıta sahanlıklarının olmadığı ya da paylaşım esasları da yer alacaktı. Ancak Türkiye yazılı ve yaşanmış tarihi değiştiremeyeceğine ya da Uluslararası Adalet Divanı'na giderek geri adım atamayacağına göre, başarılı bir politika takip ederek bu konuda hakim güç haline gelebilir. Ege Denizi'ndeki adaların yoğunluğu, denizaltı zenginlikleri, karasuları içinde olup olmaması gibi etkenler göz önüne alınarak farklı bölgelerde farklı sınırlar tespit edilerek, görünüşte ekonomik olan fakat gerçekte bölgede siyasi bir otorite kurma çabasına yönelik krizlerin önüne geçilebilir. Ancak bütün bunların yapılabilmesi için Türkiye'nin özellikle kendi iç hukuku içine kıta sahanlığı kavramını yerleştirmesi ve bu konuyla ilgili bir alt yapı oluşturması gereklidir. Bu alt yapı içerisinde de doğal uzantı tezini sağlam temellere dayandırarak uluslararası kamu oyununda Türk tezinin haklı sebepleri anlatılmalıdır. Sorunun çözümü iki ülke arasında olacaksa, Türkiye kıta sahanlığı ile ilgili herhangi bir uyuşmazlığının olmadığı Karadeniz ve Akdeniz komşularını da emsal göstererek bu alt yapıyı desteklemelidir.



3.KARASULARI SORUNU

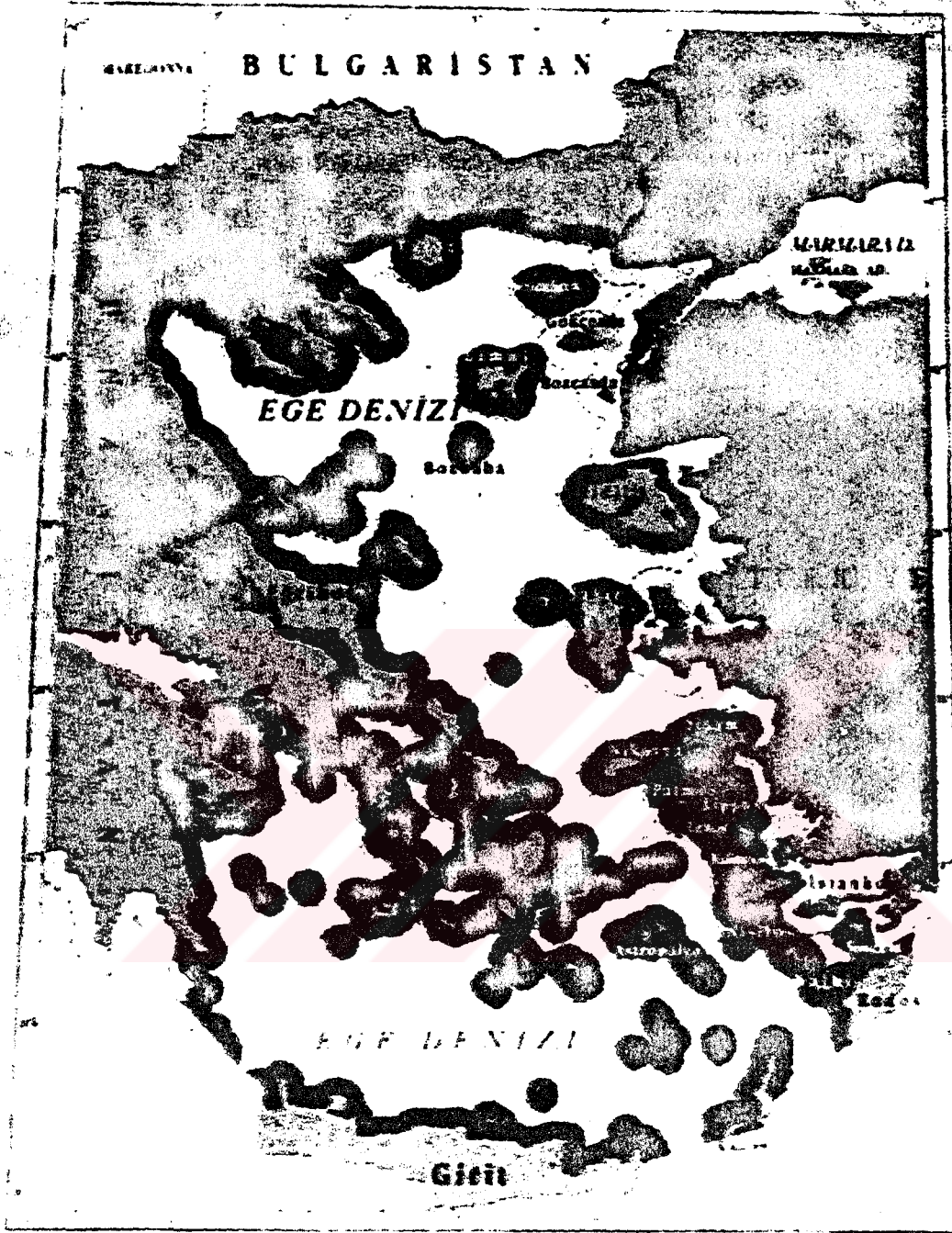
1923 Lozan Anlaşması'nın 6'ncı maddesinde Ege Denizi'nde karasuları genişliği 3 mil olarak kabul edilmişti. Daha sonra bu genişliği Yunanistan 1936'da Türkiye de 1964'te 6 mile çıkarmıştır (Bkz: Harita-3.1). Zamanla, Yunanistan kendi karasularını 12 mile çıkaracağını ileri sürmeye başlamıştır. Ama, Türkiye bunu savaş sebebi mülhaza ederek tepkiyle karşılamıştır. Mevcut duruma göre, Ege Denizi'nin yüzde 48.85'ini uluslararası sular, yüzde 43.68'ini Yunan karasuları, yüzde 7.468'ini de Türk karasuları oluşturmaktadır. Yunanistan'ın karasularını 6 milden 12 mile çıkarması halinde Ege Denizi'nin uluslararası karasuları yüzde 19.71, Yunan karasuları yüzde 71.53, Türk karasuları ise yüzde 8.76 olacaktır (Bayülken, 1983).

Görüldüğü gibi, Yunanistan, Ege adalarını bahane ederek karasularını 12 mile çıkardığı takdirde, bu denizin çok büyük bölümünde egemenlik hakkına sahip olabilecek ve üstünlük sağlayabilecektir. Bu da, Ege Denizi'nde Türkiye aleyhine büyük bir dengesizlik meydana getirecektir.

Türkiye'yi Ege Denizi'ndeki hak ve çıkarlarından bu yolla yoksun bırakmayı öngören böyle bir uygulama; aynı zamanda, Türkiye'nin deniz ve hava ulaşımına, yani Türk gemi ve uçaklarının Ege'den Akdeniz'e çıkışlarına büyük sınırlamalar getirecek, Batı Anadolu ve Boğazlar bölgesinin savunmasına da olumsuz etkiler yapacaktır.

Bu nedenlerle Türkiye, Yunanistan'ın karasularını 6 milin üzerine çıkarmasını hiçbir zaman kabul etmeyeceğini birçok defa açıkça ilan etmiş ve böyle bir hareketi de savaş nedeni sayacağını 1976 yılında açıklamıştır (Milliyet, 1983).

Özellikle, 1974 yılından itibaren zaman zaman Yunanistan tarafından gündeme getirilen karasuları sorunu, Türkiye ile Yunanistan arasındaki önemli gerginlik nedenlerinden birisidir (Uçarol, 1995).



Türk Karasuları (1974-85)



Yunan Karasuları (1948-85)

Uluslararası Sular (1948-85)

Harita-3.1: Ege Denizi'nde mevcut durum karasuları 6 mil(Bilge,1996)



Devletin kara parçasıyla bağlantılı olan deniz ülkesinin ilk kesimi iç sular¹, sonraki kesimi de karasularıdır. Her ikisi de devlet ülkesinin kısımları olduğu halde, farklı hukuki rejimlere tabi tutulmuşlardır. İç sular, devletin kara ülkesi ile karasuları arasında kalan kesimdir. Bu sularda devlet, kara ülkesinde haiz olduğu tüm yetkilere aynen sahiptir (Toluner, 1989). Karasuları ise iç suların bittiği çizgiden açık deniz sınırın kadar dayanan su kesimidir. Karasularının iç sınırını saptamada bugün iki yöntem kullanılmaktadır. Birinci yöntem, suların en çok çekildiği met-cezir noktasından ölçülme işlemidir. İkinci yöntem ise, kıyılarının en uç noktasındaki kayaların ve buralara çok yakın adaların uç kısımlarının düz hatlarla birleştirilmesiyle belirlenen sınırdır (Gündüz, 1987). Nitekim hem 1958 I. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 4. Maddesinde; hem de 1982 III. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (United Nations Conference on the Law of the Sea=UNCLOS) (Bkz. EK-3, EK-4) bu konuya yer verilmiştir. Ayrıca Türkiye de, düz hatlar yöntemini uygulayarak karasularının iç hatlarını belirleyen ülkeler arasındadır (Bkz. EK-7 Karasuları Kanunu, 1982). Bu iç hata, ağzı 24 mili geçmeyen körfez, liman, ada, takımada ve cezir yükseklikleri de dahildir. Karasularının iç sınırı ilk bakışta çok önemli görünmemekle beraber, dikkatlice düşünüldüğünde iç sınır karasularının ilk ölçülmeye başladığı nokta olduğu için, karadan ne kadar uzaktan başlıyorsa kıyı devletinin o kadar yararına olacağı aşîkardır. Böylece kıyı devletinin egemenlik alanı da o ölçüde büyümektedir (Sönmezoğlu, 1986).

Karasularının dış sınırı ise, konumuzun temelini teşkil etmektedir. Bu konuda birkaç tane ikili antlaşma bulunmakla beraber, sadece karasular konusunda değil, tüm deniz ile ilgili meselelerde genel bir deniz hukuku oluşturma gayreti gözükmemektedir. Bu yüzden özellikle güçlü ülkelerin önderliğinde, deniz hukukunu oluşturma amacıyla, son 35 yılda çok taraflı sözleşmeler yapılmıştır.

Karasularının genişliği ortaçağda tamamen keyfi olmuştur. Her devlet karasularının genişliğini istediği gibi saptamıştır. On dördüncü yüzyılın uluslararası hukuk yazarları karasularını altmış ile yüz mil arasında göstermişlerdir. Keyfilikten kurtulmak için karasularının genişliğinin insan gözünün görebildiği veya bir topun erişebileceği uzaklık olarak saptanması düşünülmüştür. Örneğin Osmanlı

¹ İç sular: Devletin kara ülkesi ile karasuları arasında kalan deniz kesimidir. Bu sularda devlet, kara ülkesinde haiz olduğu tüm yetkilere aynan haizdir (Toluner, 1989)

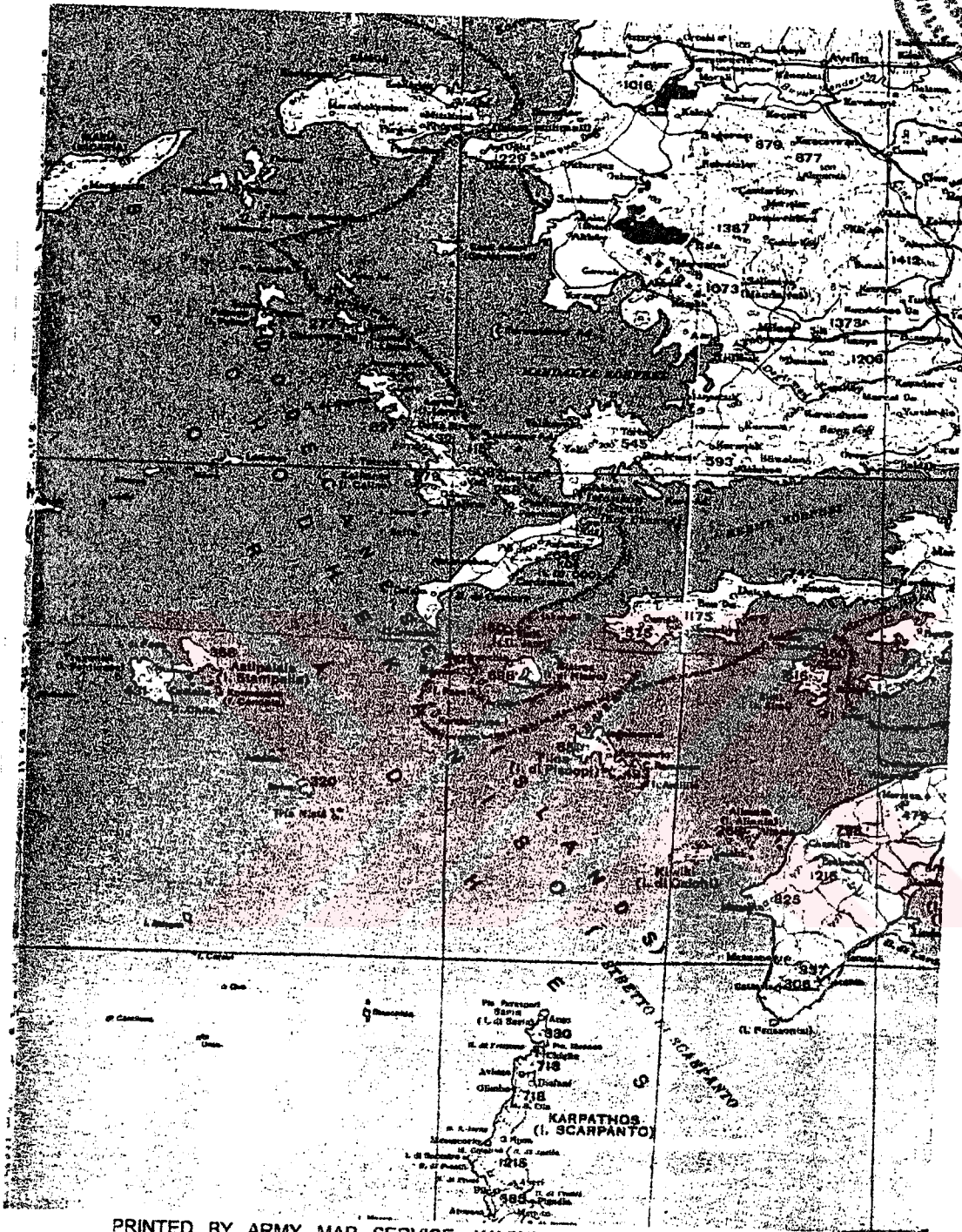
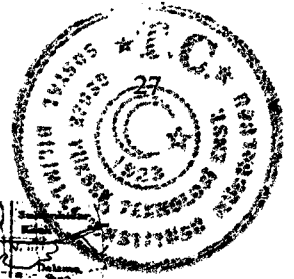


İmparatorluğu ile Napoli Krallığı arasında 1740'ta yapılan bir anlaşmada karasularının genişliği kıyıdan gemilerin görülebileceği uzaklık olarak saptanmıştır.

Ama sonradan gemilerin büyümesi ile uzaklık değişmiştir. Karasularının top atışı menzili ile ölçülmesini (yaklaşık dört mil) öngören anlaşmalar ise 1824 yılından itibaren uygulanmaya başlamıştır. Ancak zamanla top mermilerinin ulaşabileceği uzaklıkta artmaya başlamıştır (Bilge, 1996).

Denizin ucuz ulaşım yönünden sağladığı yararlar görülünce karasularının üç deniz mili ile sınırlanması istenmiştir. Deniz kaynaklarından ekonomik faydalar elde edilmesinin önem kazanması, balıkçılık için ayrı bir bölge olarak karasularının altı mil olarak saptanmasına yol açmıştır (Bkz: Harita-3.2). Görüldüğü gibi karasularının genişliği konusunda her devletin yeknesak olarak uyguladığı bir genişlik kuralını, belirtir bir teamülü hukuk doğmamıştır (Bilge, 1976).





PRINTED BY ARMY MAP SERVICE, WASHINGTON, D.C., THE AEGEAN:
EUROPE; ASIA; 1951, 1:1,000,000, (SERIES: 1301).

3

Harita-3.2: Bodrum kıyılarında Türk Karasuları



3.1.Karasularında Devletlerin Yetkileri

Karasularındaki devletin yetkisi, iç sulara nazaran daha sınırlıdır. Bunun en bariz örneği karasularından yabancı devlet gemilerinin zararsız geçiş hakkıdır.²Gerçekten de, 1958 UNCLOS-I Sözleşmesi'nin 14. maddesine göre, "kıyı devleti, karasularında zararsız geçişe engel olmamalıdır." İbaresini ile kıyı devletin yetkisini, sınırlı hale getirmiştir (Bkz. EK-3).

Görüldüğü gibi, bu hükümler gerçekte kıyı devletin tamamen inisiyatifine bırakılmıştır. Örneğin, sadece denizin kirletilmesi işlemi kıyı devletince ileri sürülerek, karasularından geçen bir gemi durdurulabilir. Özellikle karasularının 12 mile çıkarılması durumunda, zararsız geçiş hakkı Ege'de çok büyük önem kazanacaktır. 1958 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, kıyı devletin bazı şartlar altında zararsız geçişini de durdurabileceğini belirtmiştir. Buna göre, kıyı devleti geçişini durduracağını ilan ettikten sonra, tüm yabancı gemiler arasında fark gözetmeksizin, karasularının sadece belli bir bölgesinde ve belli bir süre içinde olmak kaydıyla, özellikle güvenliğinin korunması söz konusu olduğu durumlarda, zararsız geçişini durdurabilecektir. Ayrıca durdurulan ticaret gemilerinde tamamen kıyı devleti mahkemeleri yetkilidir (Bkz. EK-3).

Savaş gemileri için de hüküm şöyledir: Savaş gemisinin, karasularından geçiş sırasında, kıyı devleti, geminin geçişle ilgili kurallara uymadığını belirlerse, bu geminin geçişini durdurma veya karasularını terk etmesini isteme kıyı devletin yetkisi dahilindedir. Savaş gemilerinde kıyı devletin mahkemeleri yetkisizdir (Toluner, 1989). Savaş gemilerinin karasularından geçişinde önceden ihbar ve izin alınması konusu, 1958 Konvansiyonu ile Deniz Hukuku Komisyonu arasında tartışma konusu olmuş, fakat belli bir sonuca bağlanamamıştır. Komisyona göre,

² 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 19. Maddesinin 2. Fırcasına göre, şu davranışlar yapılırsa, geçiş kıyı devletin barış ve güvenliğini tehlikeye sokmaktadır: Direkt saldırı; talim ve manevra; kıyı devletin savunmasına ait bilgi toplanması; gümrük, maliye, sağlık işlemlerine aykırılığı; söz konusu olan herhangi bir ticaret eşyasının gemiye alınması, gemiden çıkarılması; denizin kirletilmesi; avlanma; numune alma; kıyının ulaştırma sisteminin işleminin bozulması durumunda geçiş zararlıdır(1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi,Madde 19).



savaş gemileri için önceden izin ve ihbar “ihtiyati bir tedbirdir, zorunlu değildir” (Yearbook of The International Law Comision, 1956).

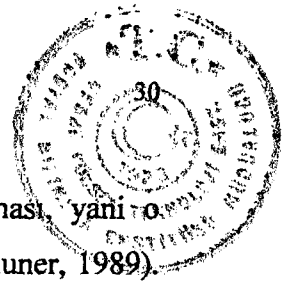
3.2.Deniz Hukuku Sözleşmeleri

1958 yılında Cenevre’de Deniz Hukuku Konferansı toplanmış ve deniz hukukuyla ilgili olarak ilk defa, çok taraflı ve yazılı 4 antlaşma metni kabul edilmiştir. Bunlar, Açık Denizler Konvansiyonu, Kıta Sahaneliği Konvansiyonu, Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu, Açık Denizde Balık ve Canlı Kaynakların Korunmasına Ait Konvansiyon metinleridir (Bkz. EK-3).

Bu antlaşmaların dördü de, 1962, 1964, 1966 yıllarında olmak üzere yürürlüğe girmiş olup deniz hukukuyla alakalı örf ve adet hukukunun yazılı hale gelmesini sağlayan belgelerdir. Bununla beraber 4 antlaşma metninde de birçok eksiklik bulunmaktadır. O nedenle bu sözleşmeler yeterli olmamış ve 1982’ye dek deniz hukukunu şekillendirme çalışmaları devam etmiştir. Buna rağmen 1982’de oluşturulan Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin çok etkin ve doyurucu bir sonuca ulaştığı söylenemez.

1958 Konferansına 86 ülke katılmış, her dört metin ayrı ayrı imzaya sunulmuş, Türkiye bu metinlerin hiçbirine taraf olmamıştır (Multilateral Treaties Deposited With The Secretary General Status, 1981). Bu konferansta, “karasularının genişliği” konusu uzun tartışmalara yol açmış, belirli bir görüş üzerinde anlaşılammış ve konu bu şekilde kapatılmıştır. Sadece kıyıları karşı karşıya olan devletler için, aradaki denizin çok dar olduğu durumlarda orta hat prensibinin uygulanacağı kabul edilmiştir.

1960 yılında Deniz Hukuku Konferansı-II yapılmış fakat yine karasuları konusunda belli bir antlaşmaya varılamamıştır. Buna rağmen komisyon, bir devletin karasularını 3 mil ile 12 mil arasındaki bir mesafeye kadar uzatmasının uluslararası hukuka aykırı olmayacağı kararını almıştır. Kararı inceleyen Türk hukukçularının bu konudaki yaklaşımı şu şekildedir: Karasuları genişletmiş olan bir devletin bu kararının geçerli olabilmesi için, diğer devletçe ya tanınmış olması, ya da en azından



bu genişletme kararına karşı herhangi bir çıkışta bulunulmamış olması, yani o bölgede bir örf-adet hukuku oluşmasına izin vermiş olması gerekir (Toluner, 1989). Buna göre, Deniz Hukuku Sözleşmesi-II Konferansı'nın iç sular konusunda net bir belirleme getirmediği sadece alt ve üst sınırı çizdiği görülmektedir (Çelik, 1987).

Özellikle deniz dibinden yararlanma olanaklarını artırma amacıyla ABD ve kıyısı açık denize bakan ülkelerin baskısıyla, ama resmi görüntüde, genel bir deniz hukuku oluşturma amacıyla, 1982'de Deniz Hukuku Sözleşmesi-III Konferansı toplanmıştır (Bkz. EK-4). Bu Sözleşmenin gerçekleşmesi için 11 oturum yapılmıştır 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi-III dahil olmak üzere 9 sene içinde toplam 585 oturum gerçekleştirilmiştir. 157 devletten 3000'den fazla delegenin katılımıyla, tarihteki en geniş çok taraflı anlaşma olmuştur. Deniz Hukuku Sözleşmesi-III 400'den fazla maddeden ve 9 ekten oluşmaktadır (Borgese, 1983). Sözleşmeyi Nisan 1994 itibariyle Yunanistan, Cezayir, Kıbrıs, AT, İran, Irak, Bulgaristan, İspanya, Tunus ve Mısır'ında dahil olduğu toplam 157 ülke imzalamıştır (Gündüz, 1994).

1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi-III Türkiye'nin özellikle Ege'deki haklarına halel getirecek şekilde önemli kararlar almıştır. Örneğin III. Kısımdaki bir maddeye göre "her devletin karasularının genişliğini saptama hakkı vardır; bu genişlik, Sözleşmeye uygun olarak çizilecek başlangıç hattından itibaren 12 deniz milini aşamaz" (Bkz.EK-4). Bir diğer önemli karar, "adaların karasuları, bitişik bölgesi, münhasır ekonomik bölgesi ve kıta sahanlığı, devletin, ana kara ülkesine uygulanacak olan diğer hükümlere uygun olarak belirlenecektir" hükmüdür (Bkz. 1958 Deniz Hukuku Sözleşmesi). Halbuki, konferansta adaların ana kara ülkesi gibi eşit haklara sahip olmaması yönünde, aynen Deniz Hukuku Sözleşmesi-I'deki gibi ciddi bir eğilim vardır (Toluner, 1989).

Deniz Hukuku Sözleşmeleri çalışmaları sırasında Türkiye karasularının geniş tutulması yönündeki birçok öneriye ret cevabı vermiştir. Deniz Hukuku Sözleşmesi - II'nin Cenevre Konferansı'nda, ABD-Kanada ortak önerisi olan 6 mil karasuları ve 6 mil balıkçılık bölgesi onaylamasında, Türkiye ve Yunanistan bu öneriyi kabul etmişlerdi (Toluner, 1989). Bunun ardından Türkiye, 1964 yılında bu konudaki fikri doğrultusunda, 476 sayılı karasuları kanunu (Bkz. EK-7) ilan etmiştir. Buna göre Türkiye Yunanistan'dan 28 yıl sonra olmasına rağmen, 6 mil genişliğinde karasuları

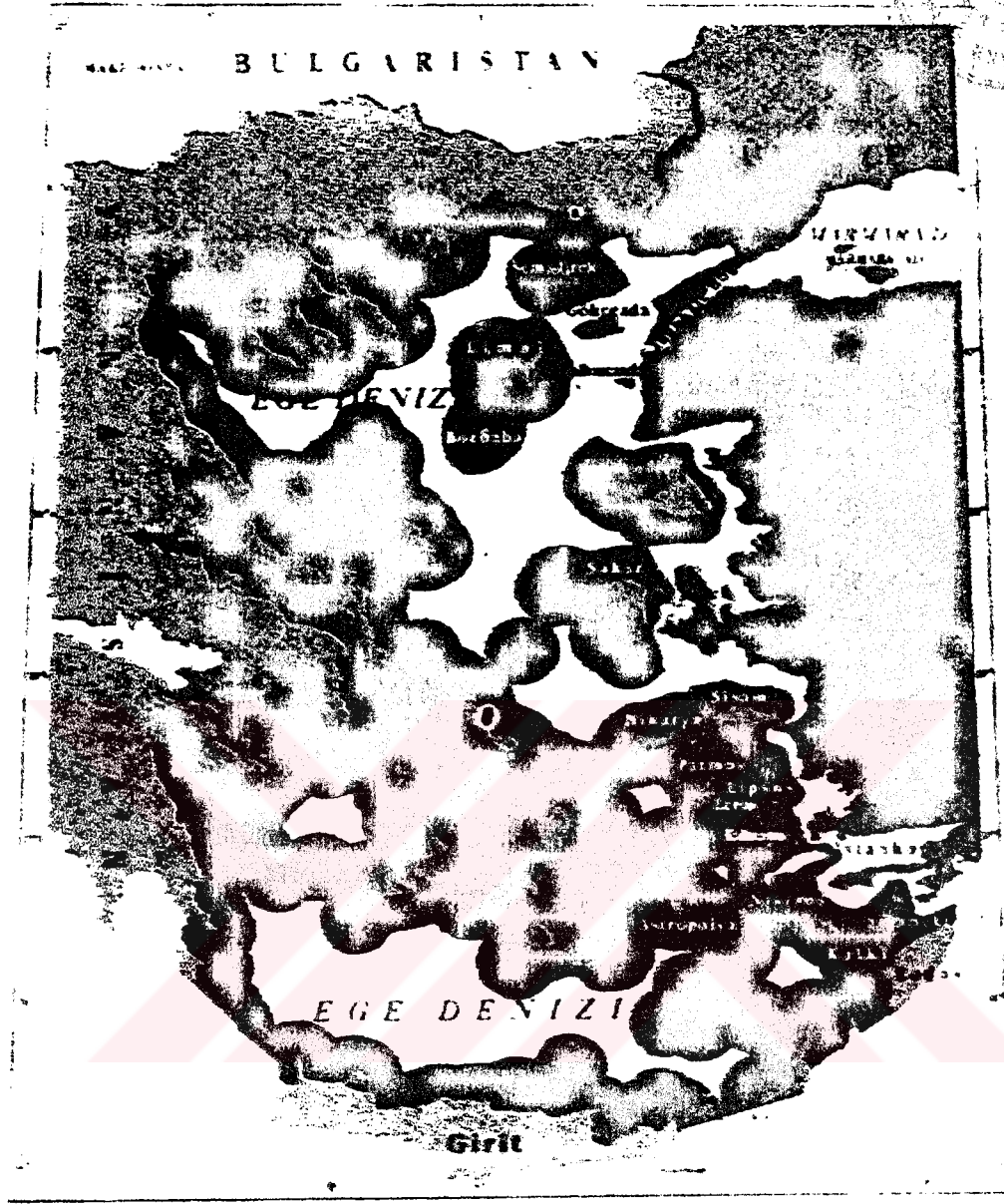


ve 6 mil balıkçılık bölgesi sınırlarını kabul etmiştir (Resmi Gazete, 1964). Aynı kanunun 2. Maddesi ise *mütekabiliyet* yani karşılıklılık esasını getirmektedir ki, “karasuları daha geniş olan devletlere karşı, Türk karasuları mütekabiliyet esasına göre tayin olunur” ibaresi geçmektedir.

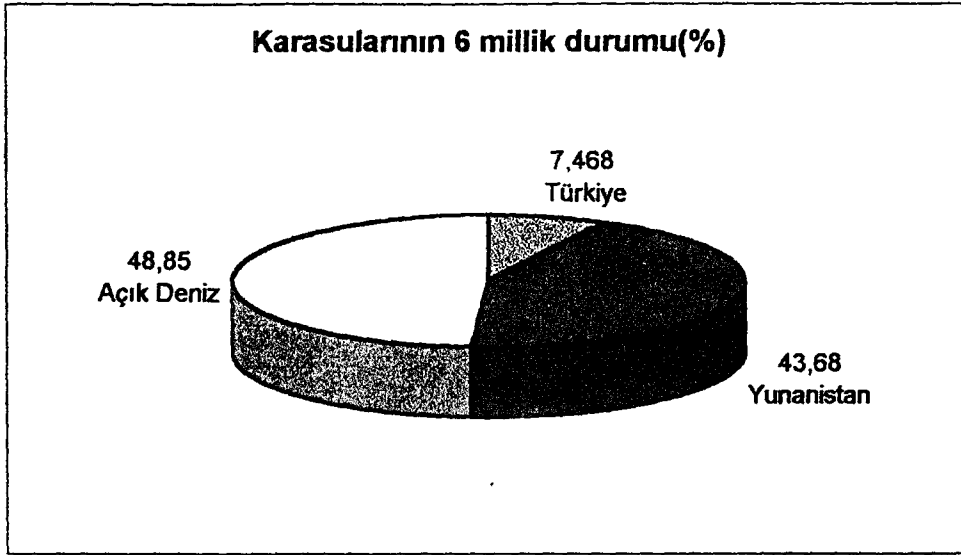
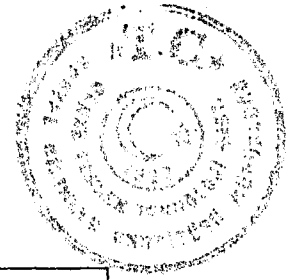
Dikkatli olarak bakıldığında, mütekabiliyet yani karşılıklılık ilkesi hem uluslar arası hukuk açısından çok ciddi bir gaf ve önemli bir hatadır. Çünkü Yunanistan’ın 6 mil genişliğini kabul ettiği ve bu ülkeye karşı 6 mil uygulanacağı şerhi düşürülmesine rağmen (Millet Meclisi Tutanak Dergisi) gelecekte Yunanistan’ın olası bir 12 mil talebine de kapı açılmış ve daha Yunanistan bu konuda beyanatta bulunmadan evvel, belli bir engelleme hukuku oluşturulmamış oluyordu. Bu konunun sakıncaları Türkiye tarafından ancak 20 yıl kadar sonra anlaşılabilmiş ve mütekabiliyet esasından vazgeçilmiştir (Ahnish,199).

3.3.Ege’de Karasularının 12 Mil Olması Durumunda Ortaya Çıkacak Sorunlar

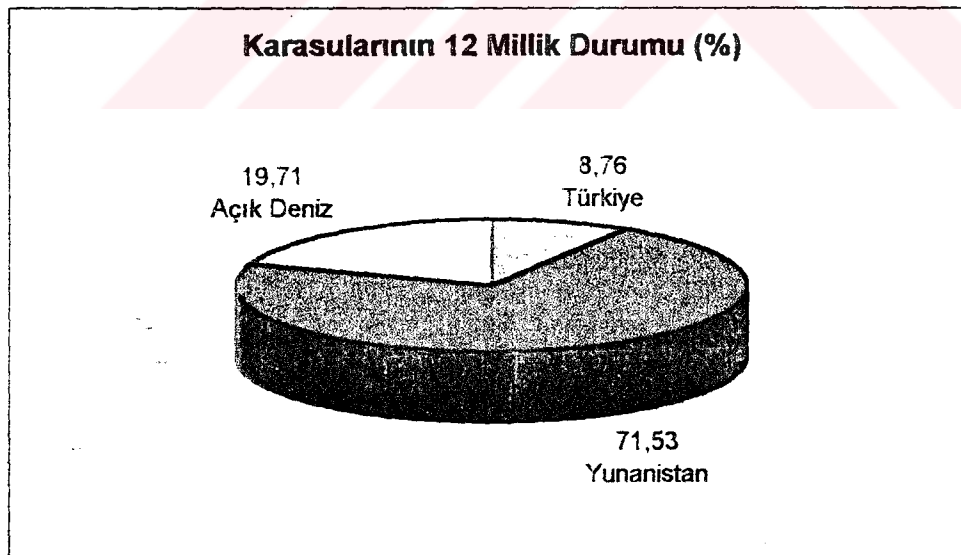
12 Mil karasuyu genişliğinin 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi-III uyarınca bir “hak” olarak Ege’ye uygulanması, Ege’deki mevcut statükonun tamamen Yunanistan lehine değişmesine ve varolan “uluslararası dengenin” bozulmasına yol açacak bir gelişme olacaktır (Bkz- Harita 3.3).



Harita-3.3:Ege Denizi'nde karasularının 12 mil olması durumu



Çizelge-3.1: Karasularının 6 mil olduğu şu an ki duruma göre Ege Denizi'ndeki durum



Çizelge 3.2: Karasularının 12 mil olması durumunda Ege Denizi'nde oluşacak durum



Tablo 3-1 ve 3-2 de yer alan grafiklerde de görüldüğü gibi; Türkiye'nin karasuları alanı hemen hemen hiç değişmemektedir. Bunun sebebi; Yunan adalarının Türkiye anakarasının hemen dibinde olması ve halen Ege'de orta hat prensibinin kullanılması dolayısıyla, adaların Türkiye karasularının artmasına olanak tanımamasından ileri gelmektedir. Bunun tersine Ege'deki Yunan karasularının ise yaklaşık iki katına çıktığı görülmektedir. Böyle bir durum, Yunanistan'ın halen ileri sürdüğü ve 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi-III' de (tüm ters yöndeki taleplere rağmen) belirtildiği gibi, adaların anakara ülkesinin tüm haklarına sahip olması durumunda, Yunanistan tüm Ege'de "tam egemen devlet haline" hale gelecektir. Bu durumda geçekten de, Türkiye'nin 1982 Deniz Hukuku Konferansının oturumları boyunca devamlı itiraz ettiği ve beyanatta bulunduğu gibi, Ege'de ciddi bir denge bozulması olacak, Türkiye Ege Denizi'ndeki açık deniz alanı azaldığından, bu denizdeki hareket serbestisini önemli ölçüde kaybedecektir.

İkinci mesele ise Ege'de Türkiye'nin büyük ölçüde uğrayacağı ekonomik kayıplardır. Çünkü karasularının 12 mile çıkartılması durumunda açık denizlerde balıkçılık yapılamayacak ve en önemlisi Türkiye'den ihracat malları taşıyan veya Türkiye'ye ithalat malları getiren Türk bandıralı gemiler ile Türkiye'nin ekonomik çıkarlarına hizmet götüren yabancı bandıralı gemilerin geçmesi tamamen Yunanistan'ın inisiyatifine bağlı olacaktır (Prosper, 1989). Deniz Hukuku sözleşmelerinde kıyı devletine oldukça önemli haklar sağlamış durumdadır (Morell, 1976). BM antlaşmaları, kıta sahanlığı konusunda en az iç sulardan itibaren 200 deniz mili genişliğindeki tüm deniz dibinden kıyı devletine yararlanma olanağı, münhasır ekonomik bölge konusunda yine kıyı devletine en çok 200 deniz mili içinde suni ada kurma, tesis yapma, bunları koruma, güvenlik bölgeleri oluşturma gibi çok önemli birçok yararlanma olanakları sağlamaktadır. Türkiye bu sözleşmelere, daha önce zikrettiğimiz meselelerden dolayı taraf olmamasına rağmen, kendisi ile birlikte oylama sırasında olumsuz oy kullanan veya çekimser kalan bazı ülkeler gibi³, " Karadeniz'de Bakanlar Kurulu kararıyla 200 millik münhasır bölge ilan etmiştir (Resmi Gazete, 1986). Ayrıca, 1974 ve 1976 yıllarında farklı amaçla da olsa, Hora ve Sismik-I gemileri petrol araması için Türkiye tarafından bölgeye yollanmıştır. Türkiye halen UNCLOS sözleşmelerine taraf olmamasına rağmen,

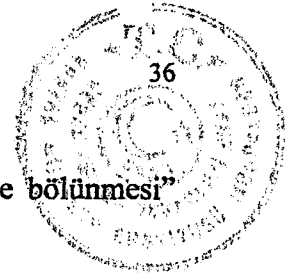
³ Oylamada olumsuz oy kullananlar: Türkiye, ABD, İran, Venezuela, çekimser kalanlar: SSCB, Tayland, Britanya, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, F. Almanya ve Sosyalist Bloktaki 8 devlettir.



Ege'de kıta sahanlığı haklarından yararlanmaktadır. 12 mil karasularının sınırının Ege'de uygulanması durumunda, Türkiye kıta sahanlığından, balıkçılık haklarından ve münhasır bölge haklarından tüm güney Ege'nin kapanmasından dolayı yararlanamayacaktır. Sadece Doğu Ege'nin çok küçük bir açık deniz sahanlığından yararlanabilecektir. Hatta, 1994 Kasım ayında Yunanistan'ın Türk balıkçılarına ateş açması da, Yunanistan'a göre 12 mil uygulaması provası ile Türkiye'nin bu hakkını söz konusu bölgede artık yitirdiğini göstermek için yapılmış olan bir harekettir (Milliyet, 1994).

Üçüncü mesele, Ege'de 12 millik karasuları uygulanması durumunda, hem ticaret gemileri hem de savaş gemileri açısından açık deniz üzerinden bugüne dek yapılan ulaşımın kesilmesidir (Bkz. Harita-3.3). Karasularının 6 mil olduğu şu anda, Ege'den Akdeniz'e ve dolayısıyla diğer denizlere transit geçiş hakkından yararlanarak rahatça geçmek mümkün iken, 12 mil uygulaması halinde, her iki çeşit geminin de Yunan karasularından geçmesi gerekecektir. Deniz Hukuku Sözleşmesi, ticaret gemilerine ilişkin olarak daha önce de belirtilen birtakım şartlar altında kıyı devletine gemiyi durdurma hakkı tanımaktadır. Örneğin, Yunanistan ortada ciddi bir sorun olmamasına rağmen, güvenliği koruma amacıyla belirli bölgelerde, önceden duyurulması kaydıyla geçişi kapatabilir veya durdurabilir. Veya denizin doğal kaynaklarından bir numune alındığı iddiasıyla, herhangi bir gemiyi durdurabilir ve bu gemi üzerinde kıyı devleti olması hasabıyla tüm yargı yetkisini kullanabilir. Savaş gemilerinde de yine Yunanistan 12 mil durumunda, gemi üzerinde yargı yetkisine sahip olacaktır. Ayrıca Yunanistan, Deniz Hukuku Sözleşmesi-III'ü imzalarken koyduğu yorum beyanında da "adalarla dolu olan denizde oluşan, bir sürü boğaz alanlarının hangisinden gemilerin geçeceğini kıyı devletinin belirleyeceğini" belirtmekle, Ege'de olası bir 12 mil hukuku durumunda ulaşımındaki egemenlik yetkisini artırma hazırlığını da yapmış bulunmaktadır (Toluner, 1989).

Dördüncü husus, Türkiye'nin ülke bütünlüğünün denizde parçalı hale gelmesidir. Özellikle konuyla ilgili uluslararası hukukçuların deyimiyle "ülke bütünlüğü bu durumda parçalanacaktır". Çünkü, Yunan karasularının Türkiye aleyhine genişlemesi, hem ulaşım, hem de askeri deniz bağlantısının kesilmesi; böylece ülke bütünlüğünün deniz yoluyla korunmasının bozulması manasına



gelmektedir. Türk uluslararası hukukçuları bu durumda “ülkenin ikiye bölünmesi” sonucunun ortaya çıkabileceğini belirtmişlerdir (Toluner, 1989).

Beşinci mesele ise, Tablo 1’de açıkça görüldüğü gibi, Ege’de açık deniz alanlar hemen hemen yarıya inmektedir. Bu durumda açık deniz hukukunun serbestisinden sadece Türkiye değil, aynı zamanda üçüncü devletler de yararlanma hakkını kaybetmektedir. Deniz Hukuku Sözleşmesi-III’ deki sistem ve kararlar (özel coğrafi konuma rağmen) Ege Denizi’ne uygulandığında, Ege tamamen dışa kapalı bir “Yunan Gölü” haline gelmektedir. Hatta Amerikan deniz hukukçuları 6 mil esasının uygulandığı şu anda bile, Ege Denizi’nin zaten bir Yunan gölü olduğunu kabul etmektedirler (Annish, 1993). Bu durum özellikle İngiltere ve ABD gibi donanmaları kuvvetli devletlerin işine gelmektedir (Sönmezoğlu, 1996).

Ege’deki karasularının genişliği 6 milden yukarıya çıkarılması halinde, Türkiye’nin kabul etmesi mümkün olmayan şu sonuçlar ortaya çıkmaktadır;

-Türkiye’nin, kuzey ve batı Anadolu kıyılarından Akdeniz ile deniz irtibatı ciddi biçimde engellenmiş olacaktır,

-Ege kıta sahanlığı hemen tamamen Yunanistan’ın istifadesine açık olacak, Türkiye ekonomik bakımdan bu hakkından mahrum edilecek ve ilmi araştırma yapma imkanı kalmayacaktır,

-Türkiye’nin Ege açık denizleri üzerindeki uluslararası hava sahalarından istifadesi mümkün olamayacak, dolayısıyla Ege üzerinde askeri eğitim ve tatbikat yapamayacaktır.

16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiş olan Uluslararası Deniz Hukuku sözleşmesi, ülkelere karasularını genişletme hakkını vermiş olmakla beraber, aynı zamanda “hakkın kötüye kullanılmaması” hükmünü de koymuştur. Ege’deki karasularının 6 milden 12 mile kadar çıkarılması, Türkiye’ye bir bakıma ambargo uygulanması anlamına gelmekte, ekonomik ve askeri yönden hareket özgürlüğü ve Ege denizinin ekonomik kaynaklarından yararlanma olanakları elinden alınmaktadır.



Bu kadar ağır kısıtlama koşullarına karşı Türkiye 1976 yılında açık ve kesin tavrını ortaya koymuş ve kendisini buna göre hazırlamıştır. Ege karasularının 6 milin üzerine çıkarılması halinde Türkiye bunu savaş nedeni olarak kabul edecek ve buna göre gerekeni yapacaktır (Toruntay,1997).





4.EGE HAVA SAHASI ve KOMUTA KONTROL SAHALARI ile İLGİLİ SORUNLAR

4.1.Ege Hava Sahası Sorununa Giriş

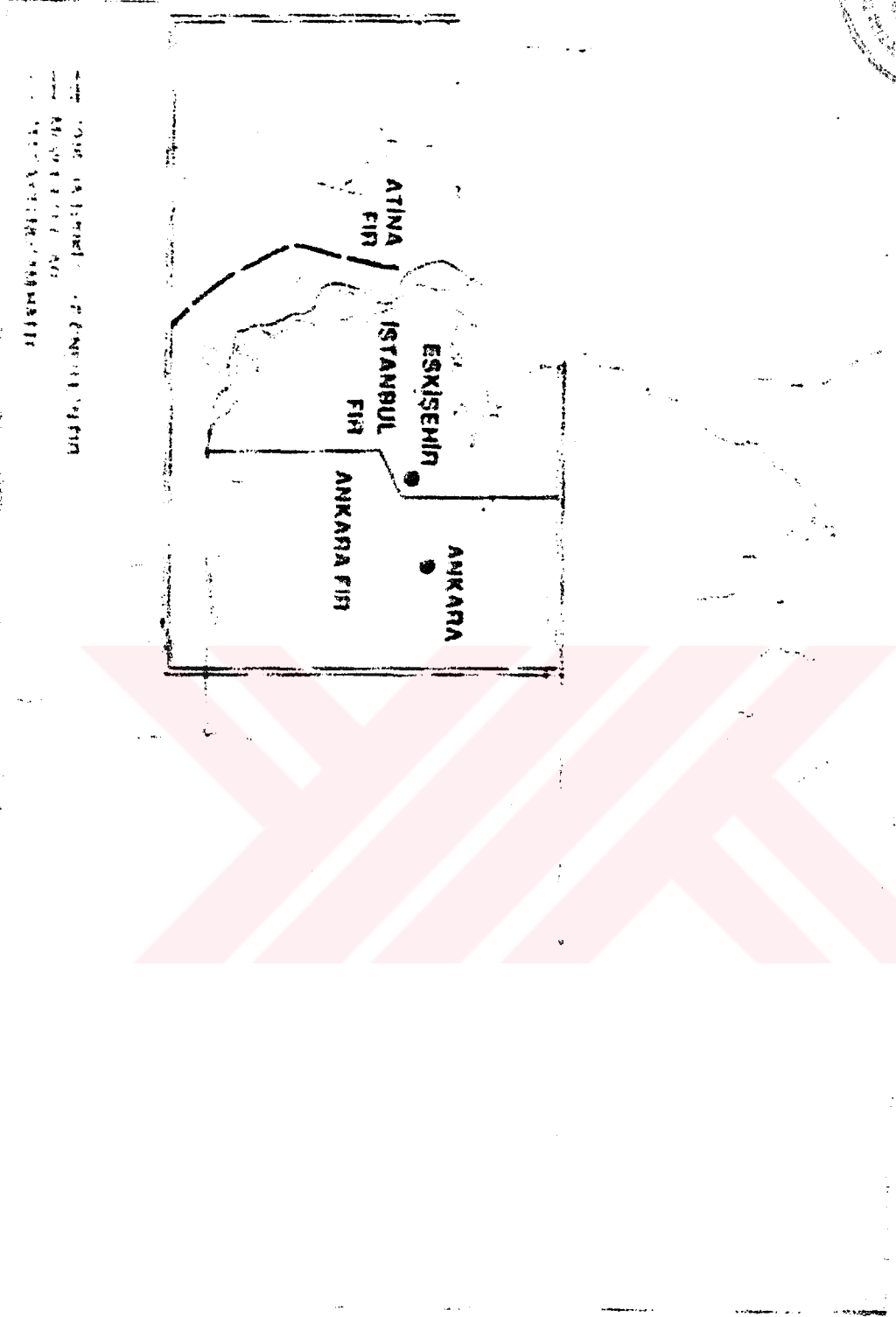
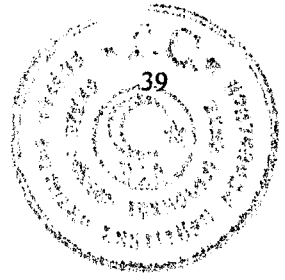
1950 yılına kadar, Türkiye'nin doğu sınırları ile İtalya'nın doğusu arasındaki hava sahası Türkiye'nin kontrolü altındaydı. Fakat 1950'de, İstanbul'da yapılan uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (I.C.A.O) toplantısında, Ege Denizi'nin ortadan ikiye bölünmesi ve hava sahasını ikiye bölen FIR (Flight Information Region-Uçuş Bilgi Bölgesi) hattının doğusunun İstanbul'a, batısının Atina'ya ait olması önerilmiştir. Ancak, Türkiye'nin konuyu önemsememesi ve buna gereksiz sorumluluk ve mali yük getireceği şeklinde görerek yanaşmaması üzerine, FIR hattı olarak, Yunanistan'ın önerdiği hat kabul edilmiştir (Bkz. Harita-4.1). Böylece Ege Denizi üzerindeki hava sahasının bütününün kontrolü Yunanistan'a bırakılmıştır. Buna ait anlaşma da 23 Mayıs 1952'de, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü Konseyi'nde onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Batur, 1976).

Türkiye, 1974 Kıbrıs Barış Harekatı sırasında, güvenliği açısından yeni bir FIR hattı saptayarak, 6 Ağustos 1974'te yayınladığı 714 sayılı NOTAM¹ ile bunu dünyaya açıklamış ve Türkiye'ye yönelik uçakların kıyılarına 50 mil kala kimlikleri hakkında kendisine bilgi vermesini istemiştir.

Yunanistan ise, Kıbrıs Barış Harekatı'ndan sonra, 16 Ağustos 1974'te Ege Denizi'nin tümünü 'tehlikeli bölge' ilan ederek ve bölgede FIR hizmetlerini durdurarak, 20 Ağustos 1974'te yayınladığı 1066 sayılı NOTAM' la Ege semalarını uluslararası hava trafiğine, dolayısıyla da Türk sivil ve askeri uçaklarına kapatmıştır². Böylece Yunanistan, kendi FIR bölgesini, ulusal hava sahası gibi kabul edip, uçakların bu bölgeye girmesini kendi iznine bağlamıştır.

¹ NOTAM: Notice to airmen, Havacılara ikaz bildirimi.

² Türkiye ile Yunanistan Kıbrıs Barış Harekatı sırasında koydukları NOTAM'ları kaldırdılar. Böylece Ege Hava Sahası yeniden sivil havacılığa açıldı (Milliyet, 3 Şubat 1980).



Harita-4.1: FIR Hattı



Bu da, Türkiye'nin Ege'deki haklarını zedelediği gibi, özellikle sivil havacılık yönünden çeşitli zorluklarla karşılaşmasına neden olmuş ve iki ülke arasında yeni bir sorunun ortaya çıkmasına yol açmıştır (Batur,1978), (Bkz. Harita-4.2).

Ege üzerinde Yunanistan ile Türkiye arasında hala canlılığını koruyan Hava Sahası Sorunu üç ana konu üzerinde yoğunlaşmaktadır (Torumtay, 1997).

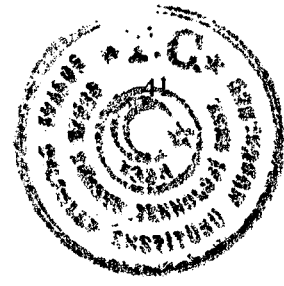
- FIR (Uçuş Malumat Bölgesi) sorunu,

-Milli Hava sorunu ve

-Hava koridorları sorunudur.

1958 Karasuları Sözleşmesi'nin 2. Maddesini aynen tekrarlayan 1982 Sözleşmesi'nin 2. Maddesinin 2. paragrafında kıyı devletinin egemenliğinin karasularının üzerindeki hava sahasını da kapsadığı belirtilmektedir. Aslında hava sahasının hukuki statüsünün karasuları ile aynı olması, uluslararası hava hukukunun genel bir ilkesidir (Bkz. EK-3 ve EK-4). Bunun tek istisnası, gemilere karasulardan zararsız geçiş hakkı tanınmış olmasına karşılık uçaklara böyle bir hakkın verilmemiş olmasıdır (Doc. A/CONF., 1957).

Yunanistan'ın 13 Haziran 1931 tarihli ve 5071 sayılı Sivil Havacılık Kanunu, devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında tam ve mutlak egemenliğini kullanacağını hükme bağlamıştır. Bu yasaya göre ülke kavramı karasuların da içine almaktadır. Yunanistan'ın bu maddeyi uygulamak amacıyla 6/18 Eylül 1931 tarihinde kabul ettiği kararname ile karasularını havacılık ve polis sorunları için 10 mile çıkarmıştır.



Harita-4.2:714 Sayılı NOTAM'a göre çizilen sınırlar

Bu genişlik, 1974'e değin üçüncü devletlerin herhangi bir tepkisine yol açmamıştır. Türkiye 1974'te bu düzenlemenin, hem kendisinin hem de Yunanistan'ın taraf olduğu 7 Aralık 1944 Chicago Sözleşmesi'ni hükümlerine ters düşüğünü hatırlatmıştır. Söz konusu sözleşmenin 2.maddesinde şu hüküm yer almaktadır: "Bu sözleşmenin amaçları açısından bir devletin ülkesi deyimiyle bu devletin toprakları ve bu topraklara bitişik olan ve yine aynı devletin egemenliği altında bulunan karasuları kastedilmektedir" (Papadimitriau, 1978).

Oysa Türkiye'nin itiraz ettiği nokta, Yunan karasularının ve hava sahasının genişliklerinin farklı olmasıydı ve Yunan hava sahasının da karasuları için kabul edilmiş olan 6 mile indirilmesi gerekiyordu. Ancak yukarıda belirtilen sözleşme ve iç hukuk hükümleri dikkatlice okunursa böyle bir sava yol açan kuşkular ortadan kalkacaktır. Aslında Chicago Sözleşmesi sadece kendi amaçları ile ilişkili konularda hüküm getirmektedir. Sözleşme, hava sahasını herhangi bir şekilde belirlemeye değil yalnızca devletin toprakları ve deniz alanları üzerinde olduğu gibi hava sahası üzerinde de egemenliğini tanımaya yöneliktir. Öte yandan Yunan yasaları çerçevesinde genel kuralın dışında bazı özel amaçlar için farklı genişlikte belirlenen alanlar her zaman karasuları olmuştur. 1936'da kabul edilen 230 sayılı yasa mevcut statüyü korumaktadır. Çünkü yasada açıkça 6 mil uygulamasının " egemenlik alanlarını bir üst sınıra çıkaran özel düzenlemelere ilişkin geçerli hükümlere" halel getirmeyeceği ön görülmektedir. Bundan anlaşılması gereken deniz alanları ve hava sahasının tamamıdır (Eralp, 1985).

Karasularının genişliğiyle ilgili olarak geliştirilen genel kurallara göre devletin karasularını geçerli bir şekilde 12 mile kadar genişletme yetkisine sahip olduğunu biliyoruz. Bu yetki, Yunanistan'ın söz konusu düzenlemesinin hukuki niteliğine ilişkin her türlü tartışmayı sona erdirmektedir. Türkiye'nin 1931 düzenlemesine ilişkin itirazlarına gelince, Türkiye'nin bu kararnamenin kabulü sırasında hiçbir tepki göstermemiş olduğunu hatırlatmak gerekir. Kaldı ki o dönemde Yunan karasularının genişliği yalnızca 3 mil idi. Dolayısıyla, deniz alanlarının genişliğinin amaçlandığından farklı gereklere ve işlevlere yanıt veren 10 millik genişliği, kırk yılı aşkın bir süredir genel kabul görmesi ve 12 mile ilişkin teamülün kabul edilmesiyle güçlenmiştir. Bu uygulama tüm üçüncü devletlere karşı öne sürülebilecek tartışmasız bir hukuki hak olarak kesinlik kazanmıştır (Ghiokaris, 1984).

Sorunun bir başka yönünü, uçuş bildirim bölgesi (Flight Information Region) oluşturmaktadır. Bilindiği gibi uçuş güvenliği için çeşitli bölgeler belirlenmiştir. Bir ülkenin uçuş bildirim bölgesi bir egemenlik bölgesi olmayıp, bu bölgenin her zaman hava sahasıyla çakışması da gerekmez. Bildirim bölgesi genellikle hava sahasını da içine alır. Hava sahası çoğu kez ilgili ülkeler arası antlaşmalarla, hava ulaşımının kendine özgü gerekleri dikkate alınarak sınırlanır. Ege Denizi 1952'den bu yana Atina FIR'ı içindedir. Atina FIR'I ile İstanbul FIR'ı arasındaki sınır o tarihte ICAO konseyince onaylanmış olan Paris bölgesel antlaşmasıyla belirlenmiştir. Sınır kabaca Türk-Yunan deniz sınırlarının üzerinden geçmektedir. Türkiye'nin bu uygulamasına karşılık Yunanistan 1066 ve 1152 sayılı NOTAM'larla bütün bölgeyi tehlikeli bölge ilan etmiştir. Bu durum ancak 1980'de, Türkiye'nin 1974 yılında uygulamaya koyduğu düzenlemelere son vermesiyle normale dönmüştür (Rousseau, 1980). Anlaşmazlık noktası Türkiye'ye göre, Atina FIR'ından uçan uçakların uçuş planı bildirme zorunluluğunun bulunmadığı, çünkü Chicago Sözleşmesi'nin 3. Maddesi uyarınca sivil uçakların değil yalnız devlet uçaklarının uçuş planını bildirmek zorunda olduğudur. Bizce bu son derece olağandır, çünkü burada sadece sivil havacılığı ilgilendiren bir uluslararası bölge söz konusudur. Askeri uçakların sivil uçaklara açık bir alanı diledikleri gibi kullanması durumunda karşılaşılabilecek tehlikeleri ön görmek güç değildir (Uçarol, 1995).

Yunanistan, Ege'nin uluslararası bölümlerinin denetimini tam olarak eline geçirmek amacıyla, varolan uluslararası hava yollarına ek olarak,

- a)Yeni uluslararası hava yolları ve mevsimlik havayolları açmakta,
- b) Ege'nin uluslararası bölümlerinde, yılda yalnızca birkaç kez kullandıkları, ama her zaman kapalı tuttukları tehlikeli sahalar ilan etmekte,
- c) Yeni ve mevsimlik hava yolları Türkiye'nin Ege'deki uluslararası hava sahasına çıkışını engellediği için iki devlet arasında anlaşmalığa yol açmaktadır. Ayrıca Batı Ege'deki LGD 65 Tehlikeli Hava Sahasını her zaman kapalı tutarak Ege'nin uluslararası hava sahasının önemli bir bölümünü denetleyen Yunanistan, buna ek olarak da Türkiye'ye hiç danışmadan 1975 Haziranında 300 mil kareye büyüüttüğü Limni Terminal Sahası ile, Türkiye'yi Ege uluslararası hava sahasının



büyük bir bölümünü kullanmaktan alıkoymak istemektedir. Türkiye ise bu konuda itirazını ICAO'ya bildirmiş olup askeri uçuşlarında bu terminal sahayı dikkate almaktadır (Gürel,1993).

Türkiye başlangıçta, iyi niyetle ve biraz da yaratacağı mali yükümlülüklerden kaçınmak için, meseleye sırf sivil havacılık açısından bakarak, Ege'deki FIR hattının sınırlarımıza çok yakın bir yerden geçmesine ve bütün Ege'deki sivil havacılık kontrol yetkisinin Yunanistan'a verilmesine razı olmuştur. FIR hattının, Ege karasularımızdan geçtiğini kabul etmek bu konuda yapılan en büyük yanlışlardandır. Maalesef bu yanlış tarafımızdan da sıkça yapılmaktadır. Zira FIR hattının ilan edildiği yıl olan 1950 senesinde bizim ilan edilmiş bir karasuyu hattımız yoktur. Teamülen kabul edilmiş bir 3 mil anlayışı hakimdi. Yunanistan ise, 1936'da karasularını 6 mile çıkarmıştır. FIR hattı Ege adalar ile Anadolu arasından bir yerden geçmekte, ama bunun, karasuları sınırının üstü olarak tanımı doğru değildir. FIR hattında öyle yerler var ki, 3 milden fazladır. Bazı yerlerde de Türk toprakları üzerinden, (Datça) geçmektedir (Erkaya-Baytok söyleşi, 1994).

Yunanistan FIR hattını tarif ederken, Meis Adası'ndan başlamakta, oradan güneye doğru inmekte, batıya doğru dönerek Girit'e kadar gitmektedir. Kuzey Batı sınırı ise Arnavutluktan geçip, Yunanistan'ın kuzey sınırlarını takip ederek Türk-Yunan sınırında, Türkiye'nin tam denize çıktığı noktasına bağlanmaktadır.“ Bundan sonra hat Türkiye Yunanistan arasındaki sınırı takip etmektedir” demektedir. Türkiye ise Yunanistan'ın bu haksız ve taraflı tutumuna maalesef hep sessiz kalmıştır.

Uluslararası Havacılık Antlaşması, uçak kazalarının önüne geçmek için, uçakların FIR bölgesine girerken, o uçuşla ilgili bilgileri vermesini ve bir uçuş planı doldurmasını öngörmektedir. Ancak bu planın doldurulma mecburiyeti sadece ticari sivil uçaklar için söz konusudur. Askeri uçuşlar ile devlet uçuşları bu antlaşma hükümlerine tabi değildir. Antlaşmada “ Askeri uçaklar uçuşlarını, sivil uçakların emniyetine zarar vermeden yaparlar.” diye bir madde vardır (Erkaya-Baytok • söyleşi,1994).

Halbuki Yunanistan, bizim askeri uçaklarımızdan da uçuş planını istemektedir. Devlet uçuşlarında ve askeri uçuşlarda bir başka devletin hava sahasına girdiği zaman, uçuş planı vermektedir. Eğer Türkiye askeri ve devlet uçuşlarında FIR hattını geçerken uçuş planı verirse, Ege Fir hattının batısındaki tüm alanı Yunan hava sahası olarak kabul etmiş olmaktadır. Yunanistan Türkiye'yi bu hataya düşürmeye çalışmaktadır. Bu uçuş planı verip vermeme meselesi değil, Ege'de Yunan hakimiyetini kabul edip etmemek meselesidir (Erkaya-Baytok söyleşi, 1994).

4.2.Komuta Kontrol Sahaları Sorunu

Daha önce Ege'deki hava savunma sorumluluğu NATO çerçevesinde iki devlet arasında paylaştırılmış olduğu halde, 1964'te Kıbrıs bunalımını bahane eden Yunanistan NATO'yu ikna ederek, Ege'deki NATO Erken İhbar Hattının İstanbul/Atina FIR Hattına çakıştırılmasını sağlayarak, bütün Ege üzerindeki hava savunma sorumluluğunu eline alabilmiştir. 1974'te Yunanistan'ın NATO'nun kanadından çekilmesiyle ortaya çıkan boşluk geçici düzenlemelerle aşıldıysa da, Rogers Planı ile Yunanistan yeniden NATO'nun askeri kanadına dönünce Erken İhbar Hattı (ya da Hava Savunma Sorumluluk Bölgesi) sorunu yeniden gündeme gelmiştir. Şimdi Yunanistan 1974 öncesi düzenlemeyi Türkiye'ye yeniden kabul ettirmek istemekte, Türkiye ise buna razı olmamaktadır (Gürel, 1993).

Türkiye, yeniden yapılacak bir düzenlemeye Hava Savunma Sorumluluk Alanlarının, Türkiye'nin güvenlik gereksinimlerine uyacak biçimde yeniden düzenlemesini istemektedir. Türkiye, Ege uluslararası hava sahasından Türkiye'ye yönelen uçuşlardan en azından 10 dakika önce (yaklaşık 50 deniz mili uzaklıkta) bilgi sahibi olmasına elverecek bir yeni düzenleme istemektedir. Bugünkü FIR düzenlemesine dönüldüğü takdirde, Ege'nin yaklaşık % 91' i sivil ve askeri hava faaliyetleri açısından Yunanistan'ın denetimine girmiş olacaktır.

Komuta Kontrol Sahaları Sorunu yukarıda anılan Erken İhbar Hattı sorunu ile doğrudan bağlantılı, iç içe bir sorundur. Bu sorunun özü, Hava Sorumluluk Sahalarında yerine getirilecek Komuta Kontrol görevinin nasıl olması gerektiğidir. 1974 öncesi düzenlemeye göre, Yunanistan'ın 28. Taktik Hava Kuvvetinin NATO



çerçevesindeki sorumluluk alanı, İstanbul / Atina FIR Hattına kadar uzanmaktaydı. 1974'te Yunanistan NATO'nun askeri kanadından çekilince, Türkiye bu düzenlemeyi kabul etmediğini açıklamıştır. Daha sonra, Rogers Planı ile Yunanistan'ın NATO'ya geri dönüşünü onaylayan Türkiye, bu sorunun görüşülerek çözümleneceğini ummuş, ama bu gerçekleşmemiştir.

Rogers Planı, 1980 Ekiminde, Türkiye'deki askeri yönetimin Türk ulusal çıkarlarına ters düşmesine karşın kabul ettiği bir ABD-NATO Planıdır. Buna göre Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunlar askıya alınacak ve daha sonra görüşülecekti. Buna karşılı Türkiye, hiçbir güvence almaksızın Yunanistan'ın NATO'nun askeri kanadına dönüşünü onaylamaktaydı. Daha sonra, 1981'de PASOK Hükümetiyle birlikte Yunanistan, bu planı rafa kaldıracak ve sorunları görüşülerek çözümlmesine yanaşmayacaktır. Bugün de Yunan Hükümetinin tutumu farklı değildir.

Hava sahasıyla ilgili komuta kontrol sorunlarının yanı sıra, bunlara oldukça benzer deniz ile ilgili komuta kontrol sorunları da iki devlet arasındaki ilişkileri çıkmaza sokmaktadır. Türkiye 1974 öncesinde geçerli olan ve Yunanistan'a Türk karasuları dışındaki bütün Ege'de yetki veren eski düzenlemeye dönmeyi reddederek, ya yeni bir düzenleme yapılmasını, ya da "görev kuvveti" (task force) kavramının uygulanmasını, böylece Türk Deniz Kuvvetlerinin Ege'deki faaliyetinin engellenmesinin önüne geçilmesini istemektedir (Gürel,1993).

Ege Denizi'nde ve hava sahasında komuta kontrol yetkisi sadece Ege'ye sahildar iki ülkeyi değil, bütün NATO'yu meşgul eden en karmaşık konulardandır.

NATO'ya yeni üye olduğumuz ve işlerin içine tam olarak giremediğimiz dönemlerde, NATO'da, Askeri Komitede Ege'deki Komuta Kontrol Alanları tespit edilirken, biz hattın 3 millik karasularımızdan geçirilmesine itiraz etmemiştik. Ama sonradan işin farkına varıp taslağın o şekliyle NATO'dan geçerek resmi belge halini almasını engellemiştik. Fakat Yunanistan hala Askeri Komite belgesindeki alanları NATO'nun resmi kararıymış gibi göstermeye çalışmaktadır.

Yunanistan 7 Ekim 2000'de başlayan NATO Destined Glory-2000 tatbikatından, Limni Adasının hava koridorlarının kullanılmasına Türkiye'nin itiraz



etmesini gerekçe göstererek tatbikatın bitimine 2 gün kala çekilmiştir. Yunanistan Hükümet sözcüsü Dimitri Reppas, NATO'nun Yunan uçaklarının hiçbir hava koridoru içinde uçuş yapmasına engel olmadığını öne sürmüştür. Reppas, “ bazı çevrelerin” karasuları ile hava sahası genişliğinin eşit olması gerektiği yolundaki tezlerinin de kabul edilemeyeceğini belirterek,” Türkiye'nin Ege'de ki egemenlik alanı kıyılarından itibaren 3 millik bir alanı kapsar, Ege'de gri bölge olmadığı gibi İmia'da (Kardak) Yunanistan sınırları içindedir. Türkiye ile tek sorun Ege'de kıta sahanlığının belirlenmesidir.”diyerek yakın zaman içerisinde verdiği bu demeciyle konulara Yunan tarafının nasıl tek taraflı ve uzlaşmaya kapalı bir tutum takındığını tüm açıklığıyla gözler önüne sermiştir (Sabah, 26 Ekim 2000).

Bu arada bu olayla ilgili olarak NATO'nun, Yunan uçaklarının Limni Adası üzerinde uçuşuna karşı çıkan Türkiye'yi sözlü olarak desteklerken, Yunan tarafına da “Adalar üzerinde uçabilirsiniz “açıklamasını yazılı olarak vermiş olması sorunu daha karmaşık hale getirmiştir. Bu konuyla bağlantılı olarak Yunan Ta Nea gazetesinin manşetten verdiği NATO'nun hukuk uzmanları tarafından 8 Ekim günü hazırlanan raporun çevirisi aşağıda verilmiştir:

“1923 Lozan antlaşması Ege'deki bazı adaların silahsızlandırılmasını öngörmektedir. Bu antlaşmayı, söz konusu adaların silahsızlandırılması gerektiğinden söz etmeyen Montreux Antlaşması izlemiştir. Lozan antlaşmasının söz konusu maddeleri geçerli olsa bile, bu adaların üzerinden askeri ya da sivil uçuşların yasaklandığı şeklinde yorumlanması kuşkuludur. Sonuç olarak, tatbikatlar süresince söz konusu incelenmekte olan bölgelerin üzerinden askeri uçuşların yapılmasına hiçbir hukuki engel olmadığı görüşündeyiz. Bu belgeyi NATO hukuk bölümü onaylamıştır”(Sabah, 26 Ekim 2000).

4.3.Sonuç

O halde Türkiye ne yapmalıdır? Askeri uçaklarımız Yunan hava sahasına girmeden FIR hattının batısında kalan açık hava sahasında uçuş planı vermeden uçuşlarını gerçekleştirmelidir. Bu uçuşlar Yunanistan tarafından hava sahası ihlali olarak yorumlandığı için daima Yunanistan tarafından taciz edilmektedir. İşte bu

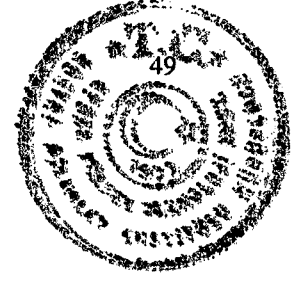


noktada Yunanistan'ın bu haksız tacizlerini milletler arası kuruluşlar bünyesinde dava etmek Türkiye için akılcı bir diplomatik atak olacaktır. Ancak burada dikkat etmemiz gereken önemli bir ayrıntı var:

Hava Trafik Kontrol Merkezleri kendi bölgeleri içindeki ticari uçuş yollarını, uçuş irtifalarını düzenleme yetkisine sahiptir. Yunanistan bu yetkisini bize askeri eğitim bölgesi bırakmamak için sıkça değiştirerek kullanmaktadır. Dolayısıyla Türkiye, Yunanistan'ın belirlediği ticari uçuş yollarını sürekli bilmek zorundadır. Böylece Askeri uçuşlarını bu bölgelere planlayarak ve uçuş planı vermeksizin (hava sahasına girmeden) FIR hattının batısında kalan açık sahada uçmak suretiyle Yunanistan'ı hataya zorlayabilir.

Sivil Havacılık Antlaşmasına göre FIR hattına giren uçaklara teşhis önlemesi yapılabilir. Yunanistan'da bizim uçakların peşine taktıkları uçaklarının bu maksatla olduğunu savunmaktadır.

Bu konuda askeri uçakların, karşılıklı olmak kaydıyla Ege üzerindeki uçuşlarını Hava Trafik Kontrol Merkezlerine değil ama diğer ülke Hava Kuvvetlerine bildirmeleri bir çözüm olarak önerilse de Yunanistan'ın bu öneriye yanaşmayacağını söylemek hiç de yanlış olmaz.



5.KARDAK KAYALIKLARI SORUNU

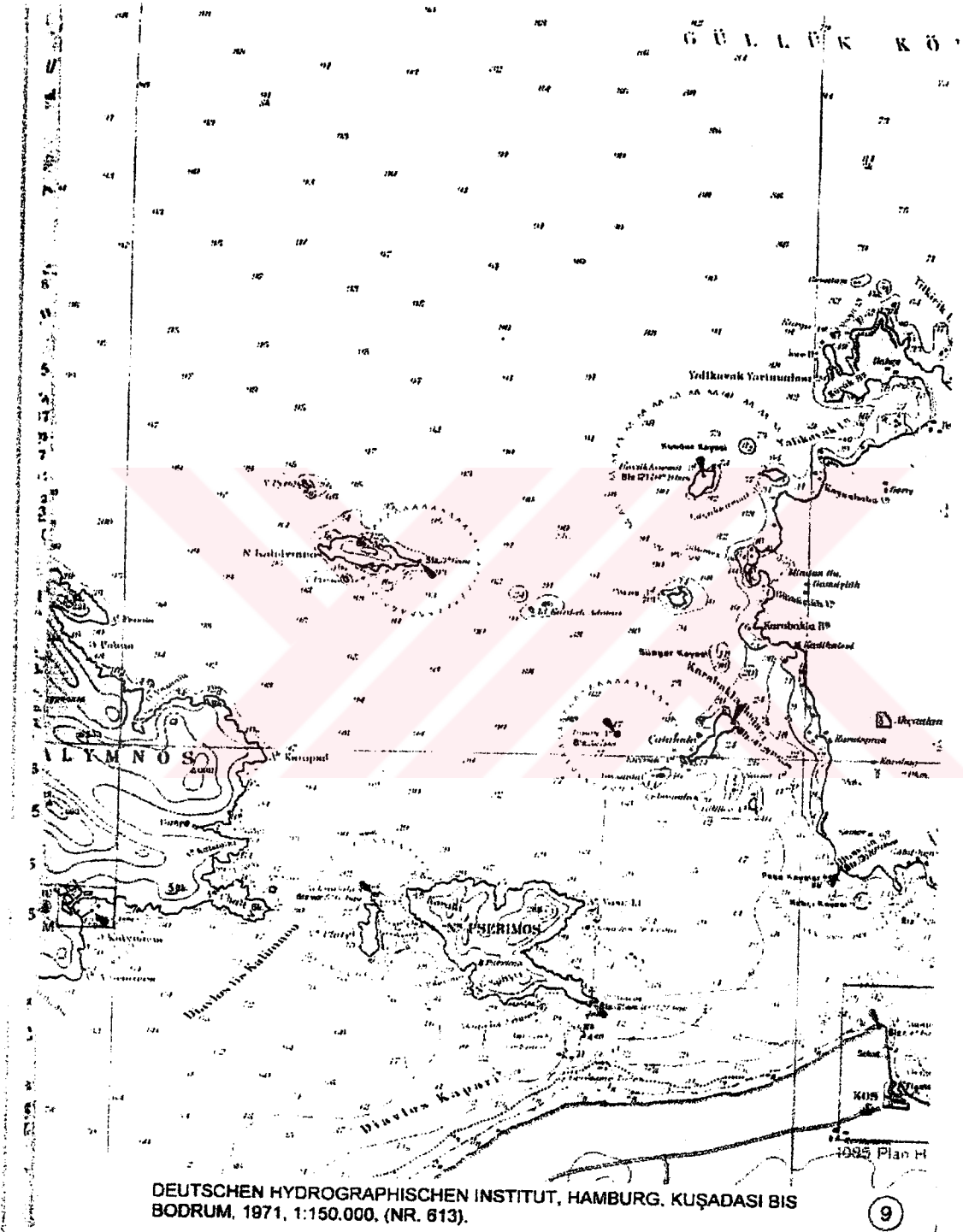
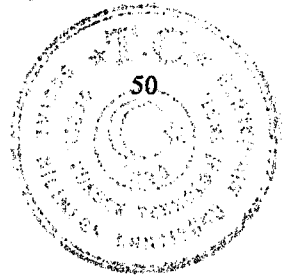
5.1.Kardak Kayalıkları Sorununun Ortaya Çıkması

Figen Akad isimli bir geminin Kardak Kayalıklarında (Bkz.-Harita-5.1 ve Harita-5.2) 25 Aralık 1995 tarihinde karaya oturması sonucu, bu kayalıkların hangi devlete ait olduğu konusu gündeme gelmiş ve anılan kayalıklar üzerindeki egemenlik iddiaları, bundan böyle, Türkiye ile Yunanistan arasında resmi bir nitelik kazanmıştır.

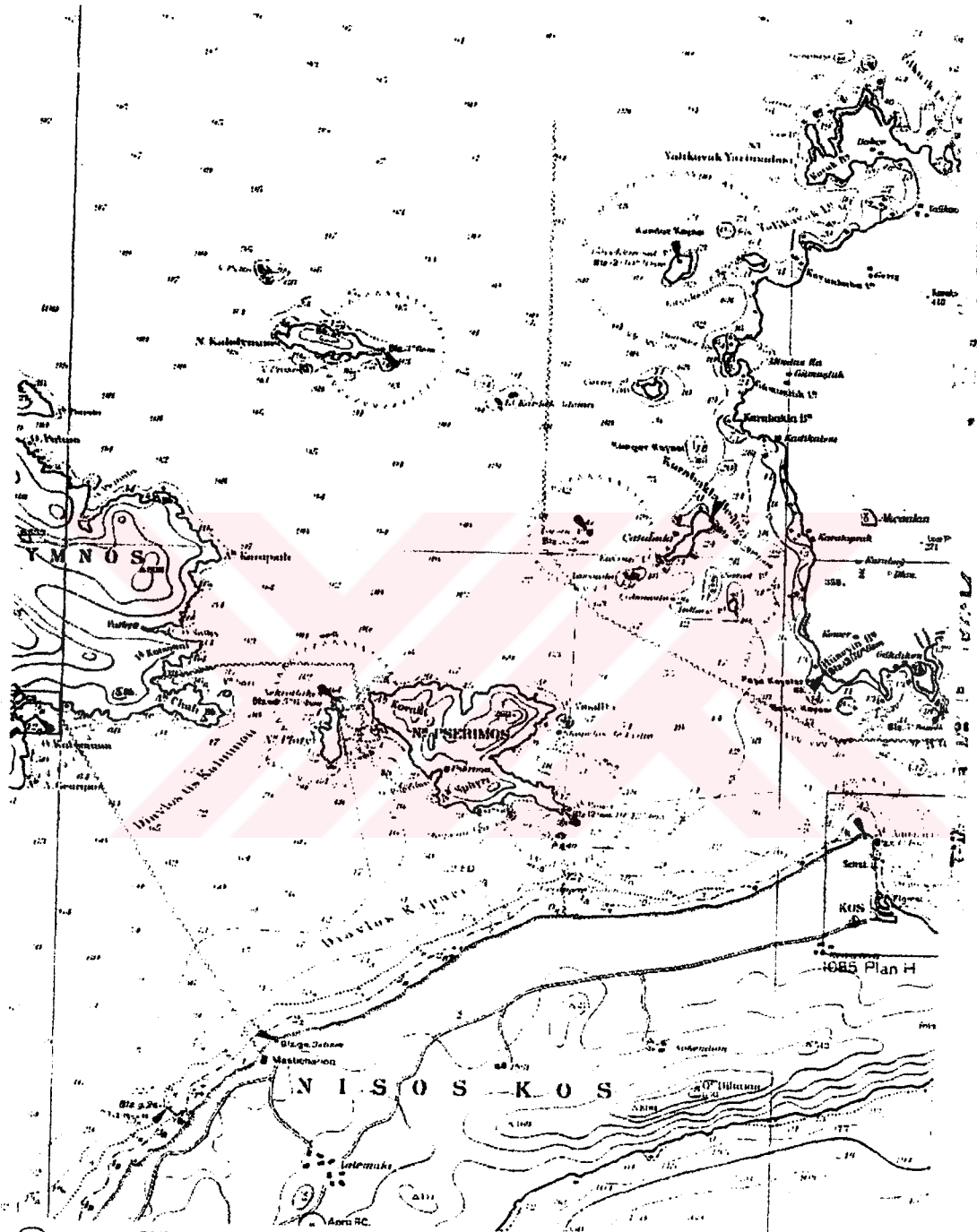
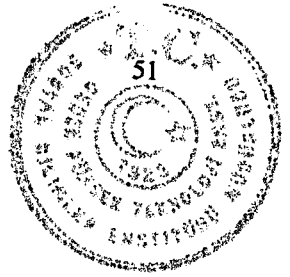
Bu gelişmelere paralel olarak, Yunanistan'ın uluslararası antlaşmalar ile kendisine devredilen adalar ve verilen hakların da ötesinde, Anadolu'nun 3 mil dışındaki alanlarda kalan bütün ada, adacık ve kayalıklara sahip olmak istemesi, Ege'de yeni ve belki de çok önemli bir başka sorunu gündeme getirmiştir. Bu sorun çözümlenmeden, denizdeki yetki alanları ve bunlar üzerindeki hava sahasına ilişkin geçmişten beri süre gelen sorunların çözümünün daha da zorlaştığı düşünülmektedir. Bu nedenle, Kardak Kayalıklarında somutlaşan sorunun çözümü büyük bir önem taşımaktadır.

5.2.Kardak Kayalıkları'nın Önemi

Türkiye ile Yunanistan'ın, Ocak 1996'da Kardak Kayalıkları yüzünden bir savaşın eşiğine kadar gelmesini diğer devletler anlamakta güçlük çekmiş, hatta uluslararası kamuoyunda bu gerginliği "tuhaf ve gülünç" olarak yorumlayanlar da olmuştur. İki devlet arasında bir krize neden olan Kardak Kayalıkları, ekonomik ve jeopolitik yönden çok önemli görülmeyebilir. Ancak, kayalıkların egemenliğinin kime ait olduğunun tescil edilmesi ile iki devletin elde edeceği siyasi ve hukuki avantajlar, çok önemlidir. Kardak Kayalıkları bu nedenle bir semboldür.



Harita-5.1: Kardak Kaya'larının konumu



12

BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE, HAMBURG-ROSTOCK. KUŞADASI BIS BODRUM, 1989, 1:150.000. (NR. 613).

Harita-5.2: Kardak Kayalıkları'nın Konumu



Yunanistan'ın iddiaları doğrultusunda bu kayalıklar üzerinde Yunan egemenliğinin tescil edilmesi halinde:

a.Meis dışında kalan Oniki ada bölgesinde, Türkiye aleyhinde sözde deniz egemenlik alanlarını belirleyen 28 Aralık 1932 tarihli "Toplantı Tutanağının" bundan böyle hukuken bağlayıcı bir belge olduğu kabul edilmiş olacaktır;

b Anılan toplantı tutanağının bağlayıcı bir belge niteliği kazanması halinde Kardak Kayalıkları ile aynı statüde olan ve Oniki ada bölgesinde bulunan çok sayıda ada, adacık ve kayalık üzerindeki Yunanistan'ın egemenlik iddiaları meşruiyet kazanmış olacaktır;

c Söz konusu ada, adacık ve kayalıklar üzerinde Yunan egemenliğinin kabul edilmesi neticesinde Yunanistan, Ege'de yeni karasuyu alanları elde etmiş olacaktır;

d Oniki ada bölgesinde iki devlet arasında var olduğu Yunanistan tarafından iddia edilen"deniz sınırı" fiilen ve hukuken kesinleşmiş olacaktır. (Yunanistan, geçerliliği olmayan bu deniz sınırını Türkiye'nin batı sınırı, kendi ülkesinin ve Avrupa'nın ise doğu sınırı olarak göstermeye çalışmaktadır).

Bu nedenle Kardak Kayalıkları sorununun çözüm şekli, her iki devlet için de, çok büyük bir önem taşımaktadır.

5.3.Konuya İlişkin Hukuksal Belgeler

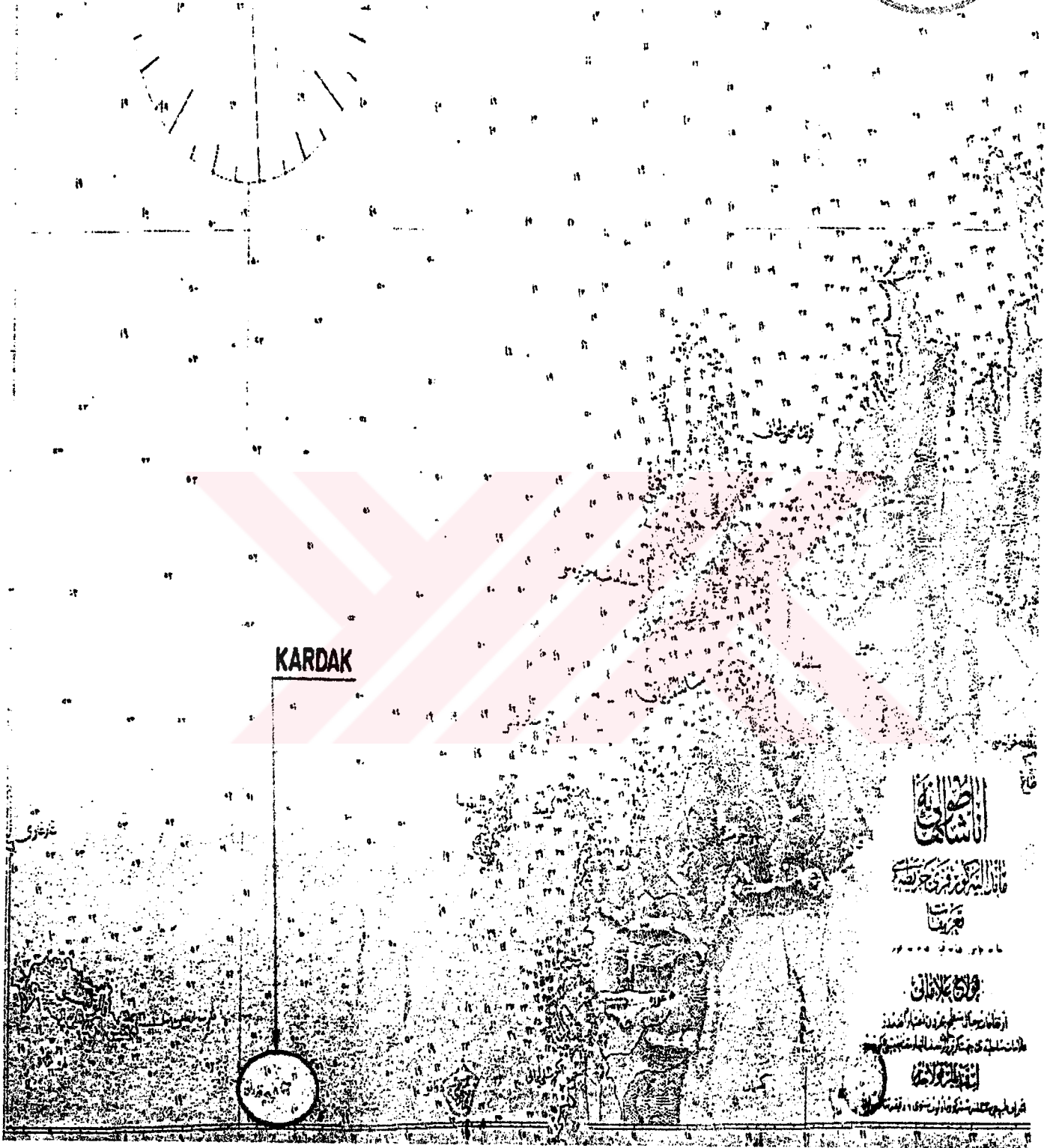
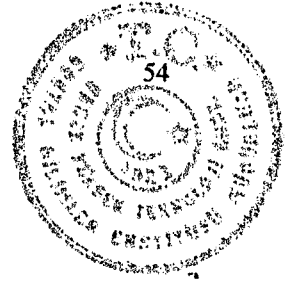
24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması, Ege Denizi'ndeki adaların hukuksal statülerini tespit eden temel bir belgedir. Bu Antlaşmanın özellikle 12, 15 ve 16. maddeleri (Bkz. EK-2). Kardak Kayalıklarından kaynaklanan Türk-Yunan uyuşmazlığını hukuki açıdan aydınlatabilecek verileri içermektedir. Antlaşmanın 15'nci maddesi ile, Oniki ada bölgesinde bulunan adalardan ismen sayılan 13 ada ile Meis Adası İtalya'ya devredilmiştir.



Meis Adası bölgesinde yer alan bir kısım adacık ve kayalıkların, Türkiye ile İtalya arasında sorun oluşturması nedeniyle, taraflar bu konuda anlaşma yoluna gitmişlerdir. Bu maksatla, Türk ve İtalyan teknisyenler, 18 Haziran 1931'de Ankara'da bir araya gelerek bir toplantı tutanağı hazırlamışlar ve anılan toplantı tutanağı, 4 Ocak 1932 tarihinde Türkiye ile İtalya arasında imzalanan "Ankara Sözleşmesi'nin" temelini oluşturmuştur. Böylece Meis (Castellorizo) bölgesindeki adacık ve kayalıkların hangi devlete ait olduğu sorunu da hukuken çözümlenmiştir.

Ankara Sözleşmesini imzalayan Türk İtalyan yetkililer, Meis Adası dışında kalan On iki ada bölgesi için de benzer bir çalışmanın yapılmasının yararlı olacağını öngörmüşlerdir. Bu amaçla, yine Ankara'da, 28 Aralık 1932'de bir araya gelen Türk ve İtalyan teknisyenler, çalışmalarını bir toplantı tutanağı ile somutlaştırmışlardır. Anılan "Toplantı Tutanağı (Oroces Verbal)", Oniki ada bölgesi ile Anadolu arasındaki deniz alanlarının paylaşımına ilişkin olarak Türk ve İtalyan teknisyenleri arasında Ankara'da yapılan ve yalnızca teknisyenler düzeyindeki bir görüş birliğini yansıtan müzakereleri ve sonuçlarını ortaya koyan bir zabıt olup, görüşmelere katılanların parafını içermektedir. Bu görüşlere katılan Türk ve İtalyan teknisyenler, kendi ulusal hukuk sistemlerine göre, tam bir yetki belgesine de sahip değildiler. Ayrıca, "Toplantı Tutanağı" ilgili devletlerce resmen imzalanmadığı gibi, onaylanmamasından ötürü de hukuken geçerlilik kazanmamıştır. Bu nedenle, imzalanmış, onaylanmış ve yürürlüğe girmiş bir hukuksal antlaşma metni değildir.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında İtalya ile Müttefik Devletler arasında yapılan Paris Barış Antlaşması ile Oniki ada bölgesinde bulunan ve İtalya'ya ait olan 14 ada ve bunlara bitişik adacıkların egemenliği, Yunanistan'a devredilmiştir. Bu Antlaşmanın 14'ncü maddesi, Oniki ada bölgesinde Yunanistan'ın egemenliğine devredilen bu adaların hukuksal statüsünü düzenlemektedir.



Harita-5.3: 1866 Bahriye Matbaasında Basılan Ege Haritasında Kardak Kayalıkları



5.4.Kardak Kayalıkları'nın Egemenliğine İlişkin Yunan ve Türk Tezleri

5.4.1.Yunan Tezi

(1) Yunanistan, 28 Aralık 1932 tarihli Toplantı Tutanağının (preces Verbal), Lozan Barış Antlaşması ile 4 Ocak 1932 tarihli Türk- İtalyan Sözleşmesinin (Ankara Sözleşmesi) tamamlayıcı eki niteliğinde ve antlaşma kuvvetinde geçerli bir belge (Supplementary Protocol) olduğu görüşünü ileri sürmektedir. Yunanistan, 1947 Paris Barış Antlaşması ile Oniki adanın kendisine devredildiğini, böylece İtalya'nın Aralık 1932 Toplantı Tutanağı ile elde etmiş olduğu hakların da halefiyet yoluyla kendisine devredildiğini iddia etmektedir. Yunanistan, 4 Ocak 1932 Sözleşmesinin imzalandığı gün Türkiye Dışişleri Bakanı Dr. Tefvik Rüştü ile İtalya'nın Ankara Büyükelçisi Aloisi arasında teati edilen mektuplardan kaynaklanan yetkiye dayanılarak 28 Aralık 1932 tarihli Toplantı Tutanağının hazırlandığını, bu nedenle söz konusu mektupların Aralık 1932 Toplantı Tutanağı ile Ocak 1932 Sözleşmesi arasında hukuki bir bağ tesis ettiğini ve değinilen Toplantı Tutanağının, Sözleşmenin devamı niteliğindeki bir mütemmim cüzünü oluşturduğunu ileri sürmektedir.

(2) Yunanistan, ayrıca, "Lozan Barış Antlaşmasına göre, Gökçeada, Bozcaada ve Tavşan Adaları haricinde yalnızca Anadolu kıyılarına 3 mil uzaklıktaki adalar Türkiye'ye bırakılmıştır. Kardak Kayalıkları'nın Anadolu'ya mesafesi ise 3 milden daha fazladır" tezini savunmaktadır.

(3) Diğer bir Yunan iddiası ise, " Lozan Barış Antlaşmasının 16'ncı maddesiyle Türkiye'nin, kıyıdan 3 milden daha uzaktaki adalar üzerindeki tüm hak ve yetkilerinden feragat etmiş" olduğu şeklindedir.

(4) Yunanistan, ayrıca, şu hususları da ileri sürmektedir: " Lozan ve Paris Barış Antlaşmaları ile Oniki ada bölgesinin egemenliği, bir bütün olarak, Yunanistan'a devredilmiştir. Kardak Kayalıkları, Oniki ada zincirinin bir halkası olarak, 1974 yılından beri Yunanistan'a ait bulunmaktadır. Türkiye, Kardak Kayalıklarını Oniki



ada bölgesinin dışında kabul ederek (Kalimnos Adasının bağlı adacığı olmadığını iddia ederek) anılan kayalıklar üzerinde hak iddia edemez.”

(5) Yunanistan’a göre, Kardak Kayalıkları 1948 yılından beri kendi yönetsel yapısı içinde yer almaktadır (Yunanistan’ın 1948 yılında kabul ettiği 547 sayılı kanun). Anılan kayalıkların Yunanistan’a ait olduğu uluslararası platformlarda genel kabul görmüş olup, bu husus gerek Türkiye gerek diğer devletlerce hazırlanan çeşitli haritalarda da teyit edilmiştir. İhtilaf konusu kayalıklar, pek çok haritada Yunanca adlarıyla (Limni/ Imia) belirtilmekte ve bu durum kayalıkların Yunanistan’a ait olduğunu göstermektedir. Ayrıca, Türkiye, 1995 yılına kadar bu adaların, adacıkların ve kayalıkların ülkesel statüsünü tartışma konusu yapmamıştır.

5.4.2.Türk Tezi

Türkiye, yukarıda ifade edilen ancak hukuki dayanaktan yoksun ve kabul edilemez nitelikteki Yunan iddialarına, ana hatlarıyla aşağıda değinilen görüşler ile karşı çıkmaktadır.

(1) Yunan iddialarının temel dayanağı olan 28 Aralık 1932 tarihli Toplantı Tutanağı, ulusal ve uluslararası hukuk bakımından geçerli bir antlaşma niteliği kazanabilmesi için zorunlu olan hukuki süreci gerçekleştirememiştir. Anılan Toplantı Tutanağı, her iki devletin ulusal mevzuatına göre devletlerini bağlamaya yetkili temsilcileri tarafından imzalanmamıştır. Ayrıca, gerek uluslararası hukuk gerek anayasa nedeniyle bir zorunluluk olan Türkiye Büyük Millet Meclisinin onayından da geçmemiş, Milletler Cemiyetine tescil ettirilmemiş ve bu nedenlerle hiçbir zaman da yürürlüğe girmemiş ve girememiştir. Oysa ki, Meis bölgesinin hukuksal statüsünü düzenleyen 4 Ocak 1932 tarihli sözleşmenin Türk ve İtalyan devletlerinin yetkili temsilcileri tarafından imzalanmasından önce de, her iki devletin teknisyenleri tarafından, 18 Haziran 1931 tarihinde aynı nitelikte bir Toplantı Tutanağı (Proces Verbal) hazırlanmış ve daha bu belgenin hukuken geçerlilik kazanması için gerekli olan süreç de tamamlanmıştır. Meis bölgesiyle ilgili bu Toplantı Tutanağı:

(a) 4 Ocak 1932’de, Türk Dışişleri Bakanı ile İtalya’nın Ankara Büyükelçisi tarafından Ankara’da imzalanmış;

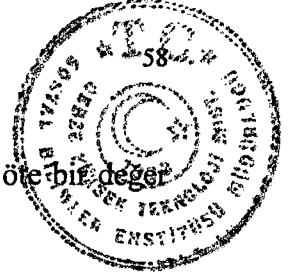


(b) Her iki devletin ulusal hukuklarının öngördüğü onay prosedürünü tamamlamış;

(c) Onay notları teati edilerek karşılıklı olarak yürürlüğe girmiş;

(d) Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliğine de tescil ettirilerek uluslararası forumlarda ileri sürülebilecek bir hukuksal belge niteliği kazanmıştır.

Oysa ki, 28 Aralık 1932 tarihli Toplantı Tutanağı, imza, onay, yürürlüğe girme ve tescil işlemlerinden yoksundur. Bu nedenle, hukuken geçerli bir uluslararası antlaşma veya protokolün eki olmadığı gibi böyle bir nitelik de kazanamamıştır. Böyle bir niteliği kazanabilmesi için, bir antlaşma ile aynı usullere tabi olarak ulusal ve uluslararası yollardan resmileştirilmesi gereklidir. Hukuken geçerli bir antlaşmanın ayrıntılarını tespit eden ve bunun tamamlayıcı parçası olan bir belgenin daha basit bir usulle geçerlilik kazanması da mümkündür. Ancak, bunun için asıl antlaşma metninde açıkça bu konuda taraflara yetki tanınmalı veya tarafların iradelerinin de bu yönde olduğu açıkça anlaşılmalıdır. 28 Aralık 1932 tarihli Toplantı Tutanağı incelendiğinde, bunun 4 Ocak 1932 tarihli Sözleşmeyi tamamlayan bir belge olduğuna dair hiçbir veri yoktur. Eğer böyle olsaydı, Türkiye Büyük Millet Meclisi, 4 Ocak 1932 Sözleşmesinin 216 sayılı kanunla 14 Ocak 1933'te onaylarken, 28 Aralık 1932 tarihli belgeyi de onaylardı. Oysa ki, Toplantı Tutanağı, mevcut bir antlaşmaya ek olmaktan ziyade, yapılması söz konusu olabilecek yeni bir antlaşmanın hazırlık çalışması niteliğindedir ve teknisyenler toplantısının buna yönelik bir zabıt belgesi durumundadır. Toplantı Tutanağının bu niteliği, özellikle 4 Ocak 1932 Sözleşmesi ve anılan tutanağın kapsamı karşılaştırıldığında açıkça ortaya çıkmaktadır. 4 Ocak 1932 tarihli Sözleşme yalnızca Meis bölgesinin ülkesel statüsünü düzenlemekte iken, 28 Aralık 1932 tarihli tutanak, Meis dışındaki Oniki ada bölgesinde çok geniş bir alanda deniz yetki alanlarının tespitini amaçlamaktadır. Geniş kapsamlı bir antlaşmanın ayrıntılarının tamamlayıcı belgelerle düzenlenmesi düşünülebilir. Oysa, bu denli geniş kapsamlı bir egemenliğin devri antlaşmasının, daha dar ve belirli alana ilişkin antlaşmanın eki olarak farz edilmesi mümkün değildir. Bu haliyle 28 Aralık 1932 tarihli Toplantı Tutanağı, Yunanistan'ın iddia ettiği gibi geçerli bir antlaşma değildir. Anılan tutanak, yapılması öngörülen uluslar

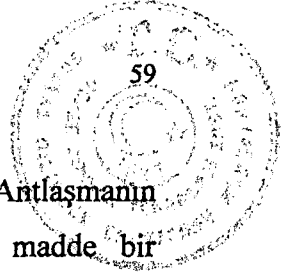


arası bir antlaşmanın sonuca bağlanmamış hazırlık çalışması olmaktan öte bir değer ve anlam taşımamaktadır.

Toplantı Tutanağı'na hukukten geçerli bir antlaşma hüviyeti kazandırılması amacıyla, 4 Ocak 1933 ve 8 Ocak 1937 tarihleri arasında Türk Dışışleri Bakanlığı ile İtalya'nın Ankara büyükelçiliği arasında karşılıklı yazışmalar yapılmış, ancak toplam dokuz mektuptan oluşan bu yazışmalardan da bir netice alınamamıştır. Bu nedenlerle, 28 Aralık 1932 tarihli Toplantı Tutanağı, uluslararası bir antlaşma niteliği kazanamamış ve hukukten geçersiz olan bir belgedir. Dolayısıyla Yunanistan, bu belgeye dayanarak, Kardak Kayalıkları üzerinde herhangi bir şekilde hak iddia edemez.

Ülke devri, bir devletin, belirli bir ülke parçası üzerinde haiz olduğu egemenlik hakkından, diğer bir devlet lehine olmak üzere, bir antlaşma ile vazgeçmesidir. Devir ilgili iki tarafın bu yoldaki iradelerini açıkça gösteren, tereddüde tahammülü olmamasından kaynaklanmaktadır. Devir antlaşması ile egemenlik hakkı, bu yeni devlete geçer. Bir ülke üzerindeki hakların bir başka devlete geçebilmesi için, ülke devreden devletin o ülke üzerinde hukukten o hakka sahip olması gerekir. Uluslar arası hukukun genel ilkeleri uyarınca, hiçbir devlet, hukukten sahip olduğu haktan fazlasını bir başkasına devredemez (Nemo plus juris transferre quam ipse habet). Bu nedenlerle, İtalya ile Yunanistan arasındaki halefiyet, sadece 1923 Lozan Antlaşmasında Türkiye tarafından İtalya'ya, 1947 Paris Antlaşması ile de İtalya tarafından Yunanistan'a devredilen ismen sayılmış 14 ada ve bunlara bitişik adacıklar için söz konusu olabilir. Anılan antlaşmalar ile Türkiye tarafından devredilmemiş adaların hukuki statülerinde bir değişiklik olmamıştır ve olması da hukukten beklenemez.

(2)Lozan Barış Antlaşmasının 12'inci maddesi, Ege Denizi'nde Oniki ada bölgesi dışında kalan kesimde, Türkiye ile Yunanistan arasındaki ülkesel statüyü düzenlemektedir. Anılan Antlaşmanın 15'inci maddesi ise (bu madde, Mondros Mütarekesinin 122'inci maddesi ile hiçbir zaman yürürlüğe girmemiş olan Sevr Antlaşmasının 122'nci maddesi ve bu Antlaşmaların ekli haritaları ile aynıdır), Türkiye ile İtalya arasında Oniki ada bölgesindeki adaların statüsünü düzenlemektedir. Lozan Antlaşmasının 12'nci maddesinin son cümlesinde yer alan



ve Yunanistan'ın haksız iddialarını dayandırmak isteği 3 mil kriteri, Antlaşmanın lafzı ve ruhuyla bağdaşmayacak şekilde dar yorumlanmamalı ve 12'nci madde bir bütün olarak değerlendirilmelidir. Bu madde ile Yunanistan'a bırakılan adalar, yalnızca ismen sayılarak ve 13 Şubat 1914 tarihli Altı Büyük Devlet kararına yollama yapılarak açıkça belirtilenlerdir. Uluslararası hukuka göre, egemenlik devrinin açıkça olması gereklidir. Aynı maddede Tavşan Adaları ve Yunan işgali bulunan Gökçeada ve Bozcaada ismen belirtilmiş ve açıkça Türkiye'ye bırakılmıştır. Ayrıca, Anadolu kıyılarına 3 mil mesafe içinde olan adalardan ismen sayılarak Yunanistan'a devredilmeyenler, Yunan işgali altında olmuş olsalar dahi, kesin bir biçimde Türkiye'nin egemenliğine bırakılmıştır. Lozan Antlaşmasının 12'nci maddesinin son cümlesinde yer alan 3 mil esasından çıkan açık netice budur. Ayrıca, 3 mil esası, 12'nci madde kapsamına giren Boğaz önü ve Saruhan Adaları (Doğu Sporad Adaları) ile ilgili olup, hukuki statüleri 15'inci madde ile düzenlenen Oniki ada bölgesi ile ilgili değildir. Bu nedenle, 3 mil kriteri, 15'inci madde hukuki düzenlemeye uygulanamaz. Dolayısıyla, Kardak Kayalıkları'nın Anadolu'ya mesafesinin 3 milden fazla olmasına dayanarak, Yunanistan bu kayalıklar üzerinde egemenlik iddiasında bulunamaz.

(3) “ Ülkeye İlişkin Hükümler” , Lozan Antlaşması'nın “ Siyasal Hükümler” başlığını taşıyan birinci bölümünün (Madde 1-45) birinci kesiminde yer almaktadır (Madde 2-22). Bu nedenle, adaların aidiyetlerine ilişkin düzenlemeler 6,12 ve 15'inci maddelerde yer almaktadır. 16'ncı madde ise, önceki ilk 15 maddede statüleri belirlenen kara ve deniz ülkesine ilişkin düzenlemeleri tamamlar nitelikte hükümler içermektedir. Lozan Antlaşması'nın 16'ncı maddesinde “Türkiye, ... egemenliği işbu Antlaşmada tanınmış adalardan başka bütün öteki adalar üzerindeki her türlü haklarından ve sıfatlarından vazgeçmiş olduğunu bildirir- ki bu adaların geleceği ilgililerce düzenlenmiştir veya düzenlenecektir” hükmü mevcuttur. Bu hükmün , Türkiye'nin Anadolu kıyılarının üç mili dışında yer alan adalardan toptan feragat ettiği şeklinde yorumlanması yanlıştır. Böyle bir yorumun yanlışlığı, “ *düzenlenmiştir veya düzenlenecektir*” ifadesi objektif olarak irdelendiğinde açıkça görülecektir:

(a) Maddede yer alan “*düzenlenmiştir*” ifadesi, Lozan öncesinde İtalyan işgali altında olan ve Oniki ada bölgesinde bulunan bazı adaların, ki bunlara Rodos



dahil değildir, İtalya'dan Yunanistan'a devredilmesini öngören Tittoni- Venizelos ve 10 Ağustos 1920 tarihinde imzalanan Bonin-Venizelos mutabakatlarına gönderme yapmak için ilave edilmiştir. Ancak, bu mutabakatlar, hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir. Söz konusu mutabakatlar ile Yunanistan'a devredilmesi öngörülen adalar, o tarihte Osmanlı İmparatorluğunun egemenliğindeydi. Esasen söz konusu mutabakatlar ile Yunanistan'a devredilmesi öngörülen adalar ve Rodos Adası, daha sonra İtalya ile yapılan Paris Barış Antlaşmasıyla Yunanistan'a devredilmiştir. Kısacası, “düzenlenmiştir” ifadesinin kapsamına giren ve bugün de geçerliliği olan bir belge mevcut değildir.

(b) Maddede yer alan ve mukadderatlarının ilgililerce “düzenleneceği” öngörülen alanlarla ilgili olarak, bugüne kadar, Türkiye'yi bağlayıcı bir işlem yapılmamıştır.

Yunanistan ve İtalya'ya egemenliği devredilmeyen adalar üzerinde Türkiye'nin egemenliğinin devam ettiği, yadsınamayacak bir hukuksal gerçektir. Türkiye'nin 16'ncı madde hükmünce her türlü haklarından ve sıfatlarından feragat ettiği adalar, antlaşma hükümlerinde açıkça isimleri belirtilerek Yunanistan ve İtalya'ya bırakılanlar ile 13 Şubat 1914 tarihinde Yunanistan'ın fiilen işgali altında olan adalardır.

16'ncı maddede açıkça adalardaki haklardan ve sıfatlardan feragatten bahsedilmektedir. Oysa Antlaşmanın 6'ncı ve 15'inci maddelerinde “adacık” kavramı da yer almaktadır. Bunlar için bir feragat neticesini doğuracak şekilde yorumlamak, özellikle karmaşık ve de kapsamlı bir düzenlemeye yer veren 12'nci madde ile 15'inci maddenin yok sayılması anlamına da gelecektir. Bu durum, Lozan Antlaşmasının lafzına ve ruhuna aykırı bir değerlendirme olacağı gibi, tarafların iradelerini de aşan bir yorum olacaktır. Antlaşmaların hükümleri yorumlanırken, antlaşmanın bütününe göz önünde bulundurulması Antlaşmalar Hukuku kurallarının devletleri bağlayıcı bir hükmüdür. Esasen, uluslararası hukuka göre egemenlik haklarının devrinin söz konusu olabilmesi için, bu hakkın açıkça devredildiğinin belirtilmiş olması gerekir. Açık bir feragat yoksa, egemenlik devrinden de söz edilemez. 16'ncı maddeyi toptan feragat şeklinde yorumlamak, bu



açıdan da yanlış olacaktır. Bu nedenlerle Türkiye, 3 milin dışında kalan adalar üzerindeki egemenlik haklarından hiçbir şekilde feragat etmiş değildir.

(4) 1947 tarihli Paris Barış Antlaşmasının 14'üncü maddesi ile İtalya, Lozan Antlaşmasının 15'inci maddesinde olduğu gibi, Meis dışında kalan Oniki ada bölgesinde ismen belirtilen 13 ada ile bunların bitişik adacıkları üzerindeki tüm egemenliğini Yunanistan'a devretmiştir. Lozan Antlaşmasının 15'inci maddesiyle İtalya'ya devredilen adalar da esasen yalnızca bunlardır. Paris Antlaşmasının 14'üncü ismen sayılarak Yunanistan'a devredilen söz konusu 13 ada ve bitişik adacıklar dışında Oniki ada bölgesinde çok sayıda müstakil ada, adacık ve kayalık bulunmaktadır. Bu müstakil ada, adacık ve kayalıkların Yunanistan'a devrini öngören bir uluslararası düzenleme mevcut değildir.

(5) Bir devletin herhangi bir ülke kesimini kendi hazırladığı dokümanlarda, bastırdığı haritalarda ve kabul ettiği iç hukuk düzenlemelerinde kendi egemenlik alanı gibi göstermesi, o ülke kesimi üzerinde tartışmasız bir egemenlik tesis etmesi için yeterli değildir. Bu durum ve hukuk ilkesi, Oniki ada bölgesi gibi ayrıntılı antlaşma hükümleri ile egemenliği devredilen alanlarda özellikle geçerlidir. Aksine bir durumun kabul edilmesi ve devletlerin iç hukuk işlemleriyle bir alanı kendi ülkelerine izin verilmesi, devletler arası düzenin ve barışın tehlikeye sokulmasına neden olurdu. Dolayısıyla, Yunanistan'ın daha önceden kabul ettiği bir kanunla Kardak Kayalıkları'nı kendi yönetsel yapısı içinde kabul etmesi ve çeşitli haritalarda da bu kayalıkların Yunanistan'ın ülkesel egemenliğinde gösterilmesi, uluslararası alanda bağlayıcı gücü bulunmayan tek yanlı ve açıkça kasıtlı bir girişimdir. Bu durum, Yunanistan'ın yayılmacı emellerinin açık bir göstergesidir.

Yunanistan, bu kayalıkların haritalarda Limnia/ İmia, Heipethes ismiyle anılmasına gönderme yaparak Kardak Kayalıkları'nın kendisine ait olduğunu iddia etmektedir. Bu, son zamanlarda, bazı Yunanlılarca yayınlanan üç dört broşürde de temel bir tez olarak gösterilmekte ve kullanıla gelmektedir. Ancak, harita söz konusu olduğunda sadece kendi iddialarına yardımcı olarak haritaları kullandıkları dikkat çekmektedir (Bkz. Harita-5.4). Bu durum, Yunanistan'ın haklılığından şüphe duyduğu sorunlarda, hukuksal çerçevenin dışına taşarak propaganda zemini aramasının bir sonucudur.

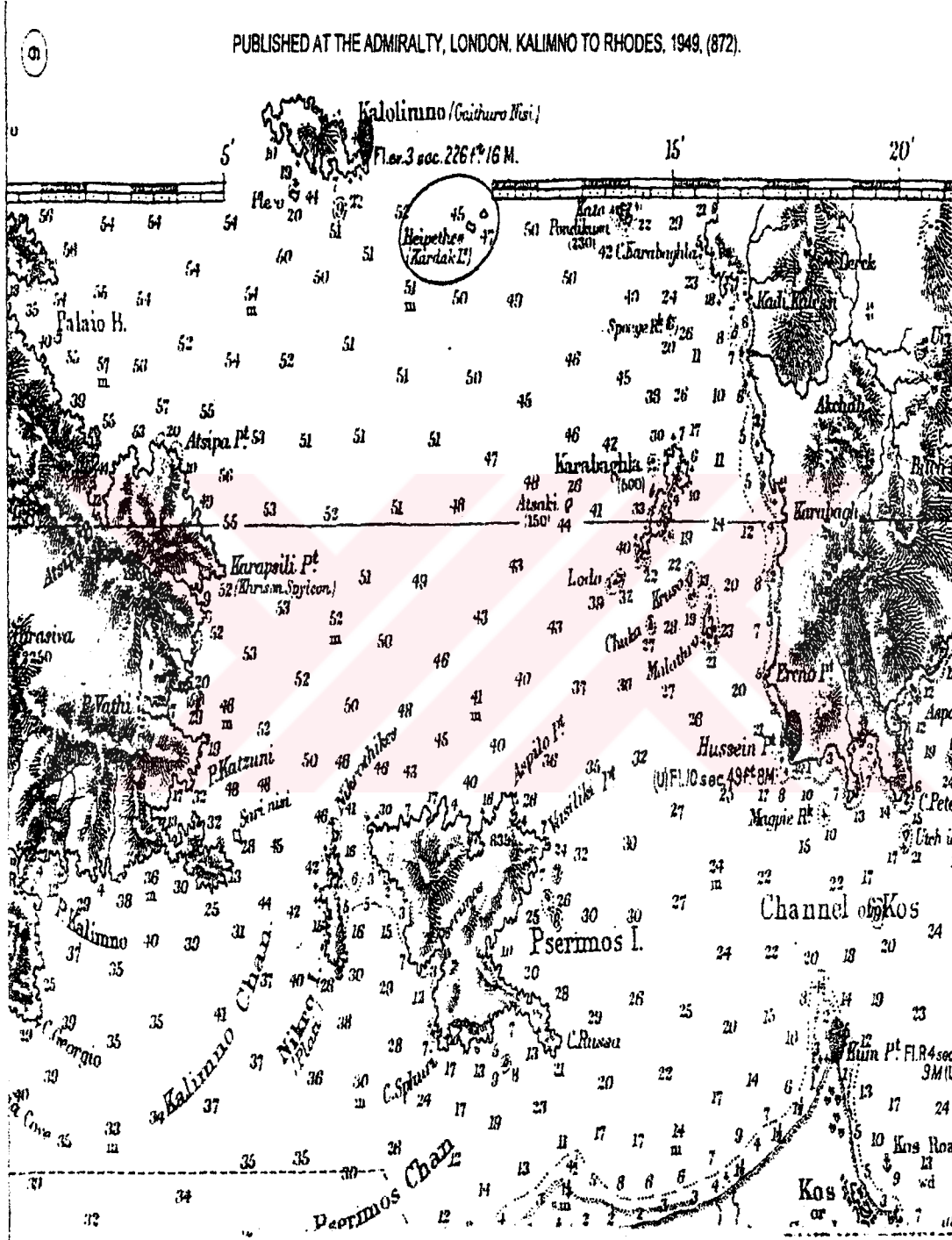
Kardak Kayalıkları krizinin yaşandığı tarihe kadar söz konusu kayalıkların egemenliği, uluslararası platformlarda gündeme gelmiş bir sorun değildi. Türkiye'nin, o tarihe kadar, anılan kayalıklar üzerinde kendi egemenlik hakkından şüphe etmesine neden olacak bir olay da yaşanmamıştı. Bu nedenle, zaten egemen olduğu bir ülke kesimi üzerinde Türkiye'nin kendi durumunu yeniden belirleyecek ve üçüncü şahıslara bunu bildirecek işlemler yapmasına da hiçbir zaman için gerek olmamıştı.

5.5.Sonuç

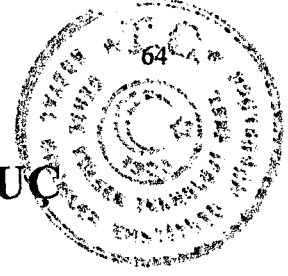
Ege Denizi, tarihi ve coğrafi özellikleri bulunan kendine özgü bir denizdir. Bu denizdeki mevcut sorunlar, asla birbirinden ayrı olarak ele alınamayacak bir bütün teşkil etmektedir. Kardak Kayalıkları'nda bir geminin karaya oturmasıyla gündeme gelen egemenliği tartışmalı adalar sorunu bu bütün içinde çok önemli bir yer tutmaktadır.

Siyasi ve hukuki niteliklerine rağmen bir kısım sorunlar, çok geniş ve karmaşık teknik problemleri de içermektedir. Bu teknik ayrıntılar ile Ege'nin tarihi ve coğrafi özelliklerini en iyi Türkiye ve Yunanistan bilmektedir. Bu nedenlerle, soruna yabancı olan üçüncü tarafların bunların çözümüne katkıda bulunmasının beklenmesi yerine, tüm sorunları bir bütün olarak çözmek için iki devlet arasında ön şartsız görüşmelere başlanması, daha uygun ve hakça bir çözüm için zorunlu olacaktır. Sorunların görüşülmesinden taraflarca kaçınılması, yalnızca boyutların büyümesine ve çözülmemesi bir hale gelmesine neden olmaktadır.

Yunanistan'ın Ege'yi bir Yunan gölü olarak görmesi ve diğer kıyıdaş devlet Türkiye'ye bu denizi kapatmak istemesi, çözüm süreci için en büyük engeli oluşturmaktadır. Bu dogmatik düşüncenin bir tarafa bırakılması, hukukun ve hakkaniyetin üstün tutulması halinde, Ege gerçeği daha iyi aydınlanacak ve bu çerçevede Kardak Kayalıkları'nın Türkiye'ye aidiyeti de açıkça görülecektir.



Harita-5.4 Yunan kaynaklarına göre Heipethes adıyla anılan Kardak Kayalıkları



6. STRATEJİK SENARYOLAR VE SONUÇ

Ege Denizi'nde Türk-Yunan ilişkileri ve Kıta Sahanelığı Meselesi başlığı altında řu aşamaya kadar incelenmiş olan Kıta Sahanelığı, Karasuları, Hava Sahası ve Komuta Kontrol Sahaları ile Kardak Kayalıkları sorunu ile ilgili bölümler geçmişten günümüze bu sorunların gelişimi konusunda bilgi veren somut ve tarihi verilerden oluşmaktadır. Ancak strateji bilim sahası içinde yapılan araştırmalarda bir sonuca ulaşabilmek ve öneriler getirebilmek için sadece konuyla ilgili olayları incelemek yeterli olmamaktadır. Bu yüzden, bilimsel ve gerçekçi verilerden istifade ile geleceğe yönelik projeksiyonlar üretmek, muhtemel gelişmeleri bir senaryo dahilinde ortaya koyarak teorilere ulaşmak kaçınılmazdır. Bu senaryoların kapsamlı ve çok sayıda olması ülkenin bekası için gerekli olan ulusal stratejiler ve buna bağlı hareket tarzlarının tespitinde anahtar rol oynamaktadır.

Bu sebeple, çalışmanın bu bölümünde ağırlık Ege Denizi'nde ki Türk-Yunan ilişkileri olmak üzere, Türkiye'nin önümüzdeki sekiz yıl içerisinde yaşayabileceği olumlu ve olumsuz gelişmeler senaryolaştırılmaya çalışılmıştır. Bu senaryolar, hiçbir kurum ya da kuruluşun resmi görüşü olmayıp bu incelemeyi kaleme alan tarafından, ulusal strateji üretimine katkıda bulunmak amacıyla tasarlanmış öngörülerden oluşmaktadır.

6.1. STRATEJİK ÖNGÖRÜ

Stratejik öngörü, geçmişten gelip bugün var olan ve geleceği etkilemesi mümkün eğilimleri göz önüne alarak, geleceğe ilişkin stratejik planlama yapılmasını sağlar. İster işletme düzeyinde, ister ulusal düzeyde olsun, geleceğe yönelik amaç ve hedeflere yönelik amaç ve hedeflere ulaşmak için, ihtimalli strateji planları hazırlanır ki; işlem sürecinde beklenmeyen durumlarla karşılaşılırsa uygulanacak yeni modele hızla geçilebilsin. Öngörü kehanet, strateji de falcı değildir. Kehanet geleceği bilmektir; fakat rastlantılar dışında hiç kimse geleceği bilemez. Falcı kehanette bulunur, strateji ise öngörür. Falcı, kesinlikle yağmur yağacak derken; strateji, yarın % 51 ihtimalle yağmur yağacak diyen kişidir (Mütercimler, 2000).



2004, 2007 ve 2010 yıllarına yönelik olarak hazırlanan projeksiyonlar aracılığı ile belirtilen zaman dilimleri içerisinde olması muhtemel olaylar (etkiler) belirlenerek bu etkiler doğrultusunda meydana gelebilecek olaylar (tepkiler) doğrultusunda stratejik bir öngörü yapılmaya çalışılacaktır.

6.1.1. 2004 YILI İÇİN ÖNGÖRÜLEN SENARYO

PKK (KADEK) terör örgütü lideri Abdullah Öcalan'ın yakalanmasından sonra örgüt silahlı mücadeleyi bırakmış ve siyasi alanda faaliyetler yürütmeye başlamıştır. PKK'nın (KADEK) bu yönelimi meyvelerini vermeye başlamış ve başta Yunanistan olmak üzere bazı Avrupa ülkelerinde serbest olarak Türkiye aleyhinde propaganda faaliyetleri yoğunlaşmıştır. Türkiye Yunanistan'ın verdiği bu açık desteğe tepkisini her fırsatta göstermektedir. Bu sorun, Kıbrıs meselesinden sonra Ege Denizi sorunlarının çözümünü engelleyen ikinci bir açmaz olarak gündeme yerleşmiştir.

2002 yılında Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'nin Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti' ne yapmış olduğu resmi ziyaret Yunanistan'ın Kıbrıs meselesi konusunda uzlaşmaz tutumunu artırmıştır. Buna Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Avrupa Birliği'ne üye bazı devletler arasında yapılan ekonomik işbirliği ve ticari anlaşmalar da eklenince Sorunlar Yunanistan için içinden çıkılmaz bir hal almıştır.

Avrupa Birliği'ne tam üyelik için gerekli olan değişiklikler kısmen yapılmış ve Avrupa'ya entegrasyon süreci hızlanmıştır. Ancak Yunanistan siyasallaşmasını desteklediği PKK (KADEK) lobisi aracılığı ile sözde Kürt halklarına zulüm yapıldığı iddiası ile Türkiye'nin tam üyeliğini veto etmektedir.

Türkiye 1990'lı yılların sonlarında başlayan ve ancak İMF (Uluslararası Para Fonu) desteği ile Arjantin kadar ağır yaralar almadan atlatabildiği ekonomik krizin olumsuz etkilerini tamamen bertaraf etmiştir. Bu iyileşmede, Azerbaycan petrolünün Ceyhan Bakü hattından transferinin ve Güneydoğu Anadolu



Bölgesi'nde sağlanan huzur ve güven ortamının ekonomiye yaptığı olumlu etkiler önemli rol oynamıştır.

Enflasyon % 20 seviyelerine inmiştir.

2002-2004 yılları arasında Ege Denizi'nde meydana gelen 2' si büyük, 11'i orta ve pek çok da küçük şiddetteki depremler neticesinde Türkiye ve Yunanistan'ın önde gelen üniversite ve araştırma kuruluşları bir konsorsiyum kurarak Ege Denizi'nin tektonik araştırması için işbirliği yapmışlardır.

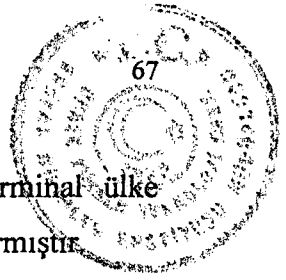
2004 yılı seçimlerinde üç partili koalisyon hükümeti kurulmuştur. Bu sebeple, zaman zaman koalisyon ortakları arasında oluşan uyumsuzluklardan istifade ile irtica tehlikesi artarak kendisini hissettirmeye başlamıştır. Özellikle Amerika'da ve Kafkasya'da ki son 20 yıl içerisinde kurulmuş olan belli bazı tarikatların okullarında eğitim görmüş eğitilmiş gençler Türkiye'ye dönerek devlet kadrolarında yer bulmaya başlamışlardır.

Yunanistan, Deniz Kuvvetlerinin Ukrayna'dan satın aldığı 12 fırkateyni Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin bazı maddelerini ihlal edecek şekilde Karadeniz'den Ege Denizi'ne geçirmeye çalışmış, buna da Varyag uçak gemisinin geçişini emsal göstermiştir. Türkiye yerinde ve zamanında yaptığı diplomatik hamlelerle Yunanistan'ın amacına ulaşması engellenmiştir.

Türkiye Bodrum'da yeni bir donanma tesis etmiştir. Yunanistan 12 millik kara suları talebindeki haksızlığı kabul ederek geri adım atmıştır.

6.1.2. 2007 YILI İÇİN ÖNGÖRÜLEN SENARYO

2007 yılına gelindiğinde Türkiye ekonomisi dünya ekonomisine entegre olarak güçlenmiş ve 2000 yılında 17. sıradaki yerinden sonra ilk kez dünyanın büyüyen ve gelişen ekonomileri arasında 12. sıraya yükselmiştir. Enerji



kaynaklarının artan önemi sebebiyle Avrupa Birliği, bu konuda terminal ülke konumundaki Türkiye'nin tam üyeliğe kabulü için çalışmalarını hızlandırmıştır.

Yunanistan bu gelişmelerden rahatsız olarak, zamanında PKK'ya (KADEK) yaptığı yardımların benzerini Türkiye'de faaliyet gösteren islami terör örgütlerine yapmaya devam etmektedir.

NATO kapsamında yapılan bir tatbikatta Yunanistan, Türk savaş uçaklarının hareket sahasını aşarak Yunan hava sahasını ihlal ettiğini iddia ederek tatbikattan çekilmiş ve durumun gerginleşmesine sebep olmuştur.

2004 yılında başlayan depremle ilgili çalışmalar yapan Türk-Yunan konsorsiyumu çalışmalarını tamamlamıştır. Bu çalışmalar sonucunda özellikle Ege Denizi petrol rezervleri konusunda yeni bilgiler elde edilmiştir. Bu gelişmeler ışığında petrol çıkarılması ve işletilmesi konusunda Türk-Yunan işbirliği süreci başlamıştır.

Ekonomik alandaki bu önemli gelişmeler neticesinde her iki ülkede de, aralarındaki sorunların çözümünü çabuklaştırmak amacıyla strateji grupları kurulmuştur. Bu gruplarda hükümetlerden, silahlı kuvvetlerden, özel sektördeki şirketlerden, hükümet dışı organizasyonlardan, kültür ve sanat çevrelerinden kısacası çözüm için gerekli çok yönlü yaklaşımı sağlayacak her kesimden uzmanlar görev almıştır. Böylece, iki ülke arasındaki sorunlar sadece siyasi otoritelerin karar verdiği tekelci yaklaşımdan kurtulmuştur.

Türkiye yaptığı diplomatik ataklar ile Yunanistan'ın desteklediği Güneydoğu Anadolu'da ki sözde Kürt halklarının demokratik haklarının ihlal edildiği tezine dayanan oyununu bozmuş medyanın desteği ile bölgedeki huzur ve güven ortamını tüm dünyaya kanıtlamıştır. Yunanistan bu konuda da yalnız kalarak, Avrupa Birliğine Türkiye'nin tam üyeliğini veto edecek kozunu kaybetmiştir.



Kentten köye dönüş projeleri olumlu sonuçlar vermiş, tarım ve hayvancılık teknolojik gelişmelerinde etkisiyle ekonomiye ve sosyal hayata pozitif ivme kazandırmıştır.

6.1.3. 2010 YILI İÇİN ÖNGÖRÜLEN SENARYO

Türkiye Avrupa Birliğine tam üye olarak kabul edilmiştir.

Ege Denizi petrolü tam randıman ile Türkiye ve Yunanistan tarafından işletilmektedir. Bu durum, Kafkas petrollerinin batıya taşınmasında karadan ve denizden terminal ülke olarak en büyük rolü oynayan Türkiye'ye petrol üreticisi vasfıyla daha da büyük bir güç kazandırmıştır.

Türkiye ile Yunanistan arasında başta ekonomik olmak üzere kültürel, siyasi, askeri bir işbirliği süreci başlamıştır.

Bu olumlu gelişmeler ışığında ve 2007 yılında çalışmalara başlayan strateji gruplarının yönlendirmeleri sonucunda iki ülke arasında Kıta Sahaneliği, Hava Sahası ve Komuta Kontrol Sahaları, Karasuları ve Adalar konularında uzun süreli bir anlaşmalar ve diyalog dönemi başlamıştır. Bu görüşmeler neticesinde iki ülke arasındaki güven ortamı 1930'lu yıllarda Atatürk ve Venizelos liderliğindeki seviyeye yaklaşmıştır.

2006 yılından itibaren planlı olarak devam eden devlet kadrolarındaki irticai personelin tasfiyesi ve irtica ile mücadele demokratik sınırlar çerçevesinde anayasa ve hukukun üstünlüğü prensiplerinden güç alarak başarıyla yürütülmüştür. Ege Denizi'nden çıkartılan petrolün deniz yoluyla İtalya'ya nakli esnasında Kerme Körfezi açıklarında meydana gelen deniz kazası sonucunda çok büyük çaplı çevre ve deniz kirliliği oluşmuştur.

Yukarıda öngörülen senaryoların çok daha teferruatlılarının, çok daha geniş vizyonlularının yapılması ülkemizin ulusal stratejilerinin tespiti için vazgeçilmezdir.

En ufak bir ayrıntının bile atlanmadan, titiz çalışmalarla uluslar arası ve ülke içinde karşılaşılabilecek tüm sorunlar için önceden stratejiler üretmek ve bu sayede Atatürk'ün gösterdiği hedefe ulaşmak mümkündür.

6.2.SONUÇ

Ege Denizi'nde Türk-Yunan ilişkileri ve kıta sahanlığı ile ilgili bu çalışmada Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi ile ilgili olan sorunlar incelenmiş ve her bölümün sonunda o sorunla ilgili çözüm ve alternatif hal tarzları önerilmiştir. Ancak, bu çalışma süresince incelenen her sorunun mutlaka diğer sorunlarla da sıkı bir ilişki içerisinde olduğu tespit edilmiştir. Bu noktadan yola çıkarak Ege Denizi'nde Yunanistan ile olan sorunlarımızın parça parça çözümlenemeyeceği gerçeği bu çalışmanın özü olarak ifade edilebilir. Kıbrıs meselesinde Yunanistan'ın uzlaşmaz tutumu devam ettiği sürece, kıta sahanlığı probleminde aşama kaydedilmesi , ya da Yunanistan el altından veya açıkça PKK terör örgütünü desteklerken kara suları sorununun çözümü mümkün görülmemektedir. Öncelikli olarak ülkeler arasındaki var olan güvensizlik ortamının aşılmasını sağlayacak akılcı, uygulanabilir politikaların yaşama geçirilmesi gereklidir.

Her iki devletinde karşı karşıya kaldığı deprem felaketleri sonrasında (1999) birbirlerine gösterdikleri yardımlaşma ve iyi niyeti “tamam artık tüm sorunlar hallolur, ilk adımlar atıldı” diyerek duygusal olarak değerlendirmek ne kadar gerçekçilikten uzak ise, her kriz sonrasında “Artık savaş çıkacak” diye savaş tellallığı yapmakta o kadar gerçekçilikten uzak bir yaklaşım olacaktır. Çünkü, iki ülke arasındaki sorunlar ne bu kadar küçük jestlerle giderilebilecek kadar küçüktür ne de çok kolay savaş çıkartacak kadar basittir. Ancak inkar edilemeyecek tek gerçek Türkiye ile Yunanistan'ın tüm sorunlarına rağmen en azından coğrafi olarak kara, hava ve deniz sınırı olan komşu ülkeler olarak yaşamaya mecbur olmalarıdır.

Devletler arası ilişkiler yukarıdaki iki örnekte de açıklandığı gibi, duygusal ya da şahince tavırlar ile değil, akılcı yaklaşımlar ile denge içinde yürütülebilir. Bunun en güzel örneğini Kurtuluş Savaşımızın zaferle sonuçlanmasından çok kısa bir süre



sonra bir araya gelen iki ülkenin devlet başkanları Venizelos ve ulu önder Mustafa Kemal Atatürk göstermişlerdir. Venizelos, 1930 senesinde Türkiye'yi ziyaret etmiş ve hatta kendisini mağlup eden milletin cumhurbaşkanını, Atatürk'ü Nobel Barış Ödülüne aday olarak göstermiştir. Ancak, maalesef Yunanistan ile Türkiye'nin ilişkileri günümüze kadar hiç o seviyede iyi olmamıştır.

Sorunları tek tek çözmek yerine iki ülke arasındaki ilişkilerin, sorunların çözümünü zaruri hale getirecek denli sıkılaştırmak, ticari, ekonomik, kültürel, siyasi alanlarda işbirliğine gidilmesi global bir çözüm olarak önerilebilir. Ancak güven artırıcı önlemler ile dostluk ve işbirliği süreçlerinin geliştirilmesiyle iki ülke aralarındaki sorunların çözümü için gereken ortamı yaratabilirler. Buna örnek olarak aşağıda maddeler halinde verilen Türk Dışişleri Bakanlığınca planlanan ve Yunanistan'ın yaptığı değişikliklerle masaya konulması kararlaştırılan önlemler verilebilir. Bu ve benzeri önlemler daha da geliştirilerek, iki ülkenin müzakere yoluna gidebilmesi için gereken zemin oluşturulmalıdır.

- 1.Ege Denizi'ndeki askeri tatbikatlar karşılıklı olarak azaltılacak, her iki ülke tatbikatların yıllık planlarını karşılıklı olarak birbirlerine bildirecek,
- 2.Ege Denizi'nde devriye uçuşları silahsız yapılacak,
- 3.Eskişehir ve Larissa taktik hava üslerindeki Birleşik Harekat Merkezleri uçuş planları hakkında birbirlerine bilgi verecek,
- 4.Türk ve Yunan savaş uçaklarının birbirlerini radarlarda “düşman” olarak tanımlamalarını sağlayan IFF elektronik harp sistemlerinin şifreleri değiş tokuş edilecek,
- 5.Ege bölgesinde ikili ve Barış İçin Ortaklık programı çerçevesinde ortak tatbikat yapılacak,
- 6.Türk ve Yunan donanmaları Türk ve Yunan limanlarına karşılıklı ziyaretler yapacak,



7. Her iki ülke de milli tatbikatlarına karşı taraftan askeri gözlemci dave edecek,

8. Türk ve Yunan Genelkurmay Başkanları arasında sürekli haberleşme hattı kurulacak,

9. Türk ve Yunan Sahil Güvenlik Komutanları arasında sürekli haberleşme hattı kurulacak,

10. Trakya'da, Türkiye ve Yunanistan Meriç nehri havzasındaki çevre sorunlarıyla ortak mücadele programı yürütecek (Sabah, 2 Kasım 2000).

Yukarıda belirtilen ve maalesef etkin olarak gerçekleştirilememiş olan veya gerçekleştirildiği halde ömrü çok kısa süren önlemler, eğer ekonomik ve kültürel alanlarda yapılacak işbirlikleri ile de pekiştirilirse, her iki devlette var olan ve gelecekte oluşabilecek olan sorunlar için daha sağlıklı ve akılcı çözümler üretebilirler. Bu maksatla Yunanistan'ın en büyük bankası National Bank, Türkiye'de pek çok şube açmıştır. Ayrıca;

- Yunanistan'ın en büyük Demir Döküm Fabrikası Türkiye'den ham madde ithaline başlamıştır.

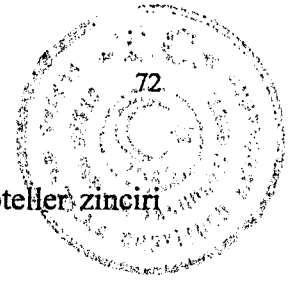
- Panos Zeritis Kağıt Fabrikası Türkiye pazarını girmiştir.

- Athanasios Lavidas'ın Lavifarm ecza fabrikası Türkiye'ye ilaç ihracatına başlamıştır.

- Ülkenin en büyük cam fabrikası YALKO, Türkiye'den cam ithal etmektedir.

- Armatör Kiriakoulis yat şirketi, Ege sahillerinde üç marina açmıştır.

- Midilli Adası Denizcilik şirketi, adalarla Türk kıyıları arasında Türk tekneleri çalıştırmaktadır.



-Jina Mamidaki gemicilik-petrol ve turizm holdingi Türkiye’de oteller zinciri açmaya hazırlanmaktadır.

-Aynı zamanda Türk Yunan İşadamları Derneği Başkanı olan Panoyatis Kutsikos’a ait ERGO, Türk-Yunan ortak sağlık hizmetleri şirketi kurmuşlardır (Sabah, 2 Kasım 2000).

Yukarıda örnekleri verilen, Türkiye’ye yönelik olarak, Yunanistan tarafından yapılan yatırımlarla kıyaslandığı zaman Türkiye’nin çok yetersiz seviyede kalan yatırımlarının artırılması suretiyle ekonomik ilişkilerin güçlenmesi sağlanmalıdır.

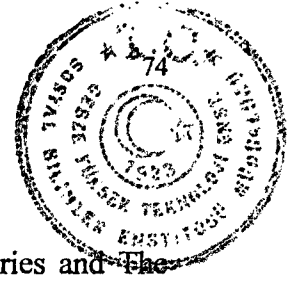
Türkiye, Ege Denizi ile ilgili olarak geçmişte yaptığı hatalar ve gereksiz tavizler sebebiyle bu bölgedeki hakimiyetin Yunanistan lehine bu kadar çok genişlemesine müsaade etmiştir. Ancak günümüzde de yaptığı hataların bedellerinin gelecekte ödeneceği hiçbir zaman unutulmamalıdır. Taraf olduğumuz ve imzaladığımız tüm antlaşmaların sonuna kadar savunulması ve taraf olmadıklarımızın, aleyhimize sonuçları olduğuna inandığımız antlaşmaların ret edilmesi en doğal hakkımızdır. Ancak Ekim 2001’de Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ni ihlal edilerek önce boğazlardan sonra da Ege Denizi’nden geçişine izin verdiğimiz Çin Halk Cumhuriyeti’ne ait Varyag uçak gemisinin geçişinin, ileride emsal teşkil edebileceğini ve bu emsale dayanarak Yunanistan’ın bir takım imtiyaz veya çıkarlar sağlayabileceğini göz ardı edilmemeliydi. Çünkü, bu şekilde Türkiye için dayanak olan, Türkiye’nin başını ileride çok ağrıtabilecek, kendi egemenlik haklarımızın bir göstergesi olan önemli bir antlaşmayı maalesef kendimiz ihlal etmiş olduk. Bunun yerine geminin Ukrayna tarafından boğazlardan çıkarılıp satışın boğazlar dışında yapılması ya da belki de geçişine hiç izin vermemek daha isabetli bir karar olabilirdi. Zira Karadeniz’e kıyısı olan devletler savaş gemilerini ya da ağır tonajlı tanker gemilerini belli hükümler çerçevesinde Boğazlardan geçirebilirler ancak Karadeniz’e kıyısı olmayan devletler kesinlikle böyle bir hak verilemez. İşte bu sebepten ötürü bu konunun ileride Yunanistan tarafından istismar edilebilecek bir koz olarak değerlendirilebileceğini düşünmekteyim.

Kuşkusuz Avrupa Birliğine tam üye olmaya aday bir Türkiye’nin hem savunma harcamaları azalacak hem de global sermayenin artacak yatırımlarıyla



ekonomik gücü artacaktır. Şimdiki konumuyla Türkiye'nin Avrupa Birliğine tam üyelik başvurusunu sürekli veto eden ve Güney Kıbrıs Rum Kesiminin Avrupa Birliğine üyeliği için yoğun çaba sarf eden Yunanistan belki de her alanda olmasını önerdiğimiz güven artırıcı önlemler sayesinde Türk-Yunan terslenmelerini aşabilecek sağduyu ve yetkinliğe ulaşabilecektir.

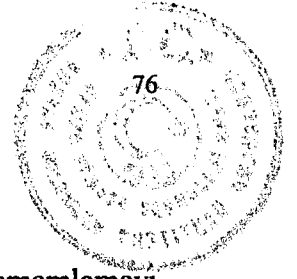




KAYNAKLAR

- 1- AHNİSH, F., A., The International Law of The Maritime Boundaries and The Practise of States in TheMediterranean Sea, Clarendom Pres, Oxford, 267-269, 1993.
- 2- Anadolu Ajansı, 16 Şubat 1992, BBC, SWB, 18 Şubat 1982, c/2
- 3- Armaoğlu, F., 20. yy. Siyasi Tarihi, c.I, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 835, 1993.
- 4- Atina Radyosu, 21 Aralık 1981, BBC, SWB, 23 Aralık 1981,c/4.
- 5- Atina Radyosu, 25 Mart 1982, BBC, SWB, 29 Mart 1982, c/2.
- 6- Atina Silahlı Kuvvetler Radyosu, 22 Temmuz 1982, c/1
- 7- Atina Radyosu, 27 Mart 1987, BBC,SWB, 30 Mart 1987, c/4
- 8- BAHÇELİ, T., Greek-Turkish Relations Since 1955 Boulder, San Francisco,195, 1990.
- 9- BAŞEREN, İnan, Y., Kardak Kayalıklarının Statüsü, Ankara, 2-10,1997.
- 10- BATUR, M., Ege Hava Sahası Sorunu, Milliyet, Ankara, 2, 17 Ağustos 1976.
- 11- BAYÜLKEN, Haluk, Ü., Milliyet, Yunanistan'ın Karasularını 12 Mile Çıkarması Kabul Edilemez, 8, 16 Ocak 1983.
- 12- BBC, SWB, 28 Mart 1987, c/2
- 13- BİLGE, S., Ankara-Atina-Lefkoşe Üçgeni, İmge Kitapevi,Ankara, 36-38, 40-42, 51, 1996.
- 14- BİRAND, Mehmet, A., Ege Sorunu Milliyet, Ankara, 5, 16 Ekim 1980.
- 15- BÖLÜKBAŞI, S., Türk-Yunan Sorunları, İmge Kitapevi, Ankara, 27-31, 1997.
- 16- ÇELİK, Edip, F., Milletler Arası Hukuk, 2. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul, 7, 80, 1987.
- 17- Doc. A/CONF. 13/4, 4 Ekim 1957,(1. CNUDM, 1. cilt, 6)
- 18- Ege Ada, Adacık ve Kayalıklarının Coğrafi-Tarihi-Hukuki Durumu, Harp Akademileri Basımevi, Yeni levent-İstanbul, 7-9-10, 1996.
- 19- Ege'de Deniz Sorunları Semineri, Ankara, 80-88, 104, 1986.
- 20- ERKAYA, G., Bir Asker Bir Diplomat, İstanbul, 152-160,1998.
- 21- GHİOKARİS, A., Uluslar arası Hava ve Uzay Hukukuna Giriş, Atina,Sakkulas, 19, 1984.
- 22- GÖNLÜBOL, M., Ege Denizi'ndeki Kavga, Milliyet, Ankara, 2, 16 Haziran 1976.
- 23- GÜNDÜZ, A., Milletler Arası Hukuk ve Milletler Arası Teşkilatlarla İlgili Temel Meseleler, Beta Yayıncılık, İstanbul, 275, 1987.
- 24- GÜNDÜZ, A., a.y., 288, 1994.
- 25- GÜREL, Şükrü, S., Tarihsel Boyutları İçinde Türk- Yunan İlişkileri(1821-1993), Ümit Yayıncılık, Ankara, 80-82, 1993.
- 26- KAFESÇİOĞLU, İsmail, A., Jeopolitik Açından Ege Adalarının Kıta Sahanlıkları, Milliyet, 2, 7 Mart 1975.
- 27- KAFESÇİOĞLU, İsmail, A., EGE Kıta Sahanlığı ve Örnekleri.....,Milliyet, 2, 16 Haziran 1978,ayrıca, Baltık'taki Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı Çözümleniyor, Milliyet,3, 20 Mayıs 1976, Manş'ta Kıta Sahanlığı için Verilen Karar Ege'ye Örnek Sayılıyor, Milliyet, 1, 30 Temmuz 1977.
- 28- KATHİMERİNİ, T., Türk Hükümetinin Yanıtı ve Yunanistan'ın Suçlamaları, cilt 1, 1, 15 Nisan 1981.
- 29- Milliyet, Ankara, 1, 14, 6 Aralık 1978.
- 30- Milliyet, Ankara, 1, 23 Şubat 1980.
- 31- Millet Meclisi Tutanak Dergisi, cilt 29 , Dönem 1, sayı 5

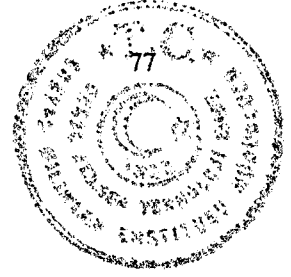
- 32- Milliyet, Milli Savunma Bakanı Ü.Haluk BAYÜLKEN'İN Açıklaması, 8, 16 Ocak 1983.
- 33- Milliyet, 13, 20 Eylül 1994.
- 34- Multilateral Treaties Deposited With The Secretary General Status, 647-654, 1981.
- 35- Nations Unies, Recueil des Traites, 15. cilt, 297, 1948. (Sözleşme 4 Nisan 1947'de Yürürlüğe Girmiştir.
- 36- Nations Unies, Series Legislatives ST/LEG. SER.B/6, 18, 1956, Fransızca Çevirisi için CIJ Memories, 434, 1980.
- 37- PAPACOSMA, V., Atina Gazetesi Yazı İşleri Müdürleri Birliği'nce Hazırlanan Menace en Mer Egee (Ege Denizi'nde Tehdit) Başlıklı Broşür, 24, 1982.
- 38- PAPADİMİTROU, G., Le Probleme de l'Egee Dans Son Contexte International, (Uluslar arası Bağlamda Ege Sorunu). Revue de Politique Internationale, Belgrad, sayı 670, 38, 1978.
- 39- Propsper, W., The Law of The Maritime Delimination Reflection, Corner Pres, Paris, 137, 1989.
- 40- Resmi Gazete, Sayı 19314, 17 Aralık 1986.
- 41- Resmi gazete, Sayı 11711, 24 Mayıs 1964.
- 42- ROUSSEAU, Ch., Chroniques desFaits İternationaux, Greece, etat de Report avec l'OTAN (Uluslar arası Olaylar ve Yunanistan NATO İlişkilerinin Durumu), RevueGenerale de Droit İnternational Public, 205, 1983.
- 43- ROUSSOU, Ch., Chroniques des Faits İnternationaux, Grece et Turquie, Levee des Restrictions e'tablies en 1974 a la Circulation Earienie Entre Les DEUX Pays et la Reprise des Vols le 14 Jüillet 1980.(Uluslar Arası Olaylar, Türkiye ve Yunanistan, İki Ülke Arasındaki Hava Ulaşımına 1974'te Getirilen Kısıtlamaların Kaldırılması ve 14 Temmuz 1980'de Uçuşların Yeniden Başlaması), Revue Generale de Droit İnternational Public, 912-913, 1980.
- 44- Sabah Gazetesi, 18, 25 Ekim 2000.
- 45 Sabah Gazetesi, 21 26 Ekim 2000.
- 46- SAKA, M, Ege'de Deniz Sorunları, Ankara, 86, 1972.
- 47- Sivil Havacılık Sözleşmesi, 7. Baskı, 1975.
- 48- SÖNMEZOĞLU, F., Değişen Dünya ve Türkiye, Bağlam Yayınları, İstanbul, 124-130, 1996.
- 49- TOLUNER, S., Milletler Arası Hukuk Dersleri, Devletin Yetkisi, (4. Baskı) Beta Yayıncılık, İstanbul, 12, 23, 67, 90, 94, 99, 106, 112, 1989.
- 50- TORUMTAY, N., Değişen Stratejilerin Odağında Türkiye, Şefik Matbaası, İstanbul, 102-103, 106, 1997.
- 51- Türk Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Y. ERALP'İN Açıklaması.(New Spot, 6,8 Şubat 1985.)
- 52- UÇAROL, R., Siyasi Tarih (1789-1994), Filiz Kitapevi, İstanbul, 777, 780, 1995.
- 53- VANER, S., Türk Yunan Uyuşmazlığı, Metis Yayınları, 86-93,1990.
- 54- WILSON, A., The Aegean Dispute, Greece and Turkey:Adversity in alliance, New York, 105, 1984.
- 55- WILSON, A., a.y., 105
- 56- WILSON, A., a.y., 111.
- 57- Yearbook of The İnternational Law Comision, Vol.,2, 267, 1956.
- 58- Yunanistan Başbakanı'nın Türk Başbakanı'na Gönderdiği Mektup.



ÖZGEÇMİŞ

1976 Yılında İzmir’de doğdum. İlk ve orta öğrenimimi İzmir’de tamamlamayı müteakip 1990 yılında Askeri Liselere giriş sınavına müracaat ettim ve yapılan sınav neticesinde Maltepe Askeri Lisesi’nde öğrenim görmeye hak kazandım. İlk senesi İngilizce Hazırlık olan dört senelik lise öğrenimimi tamamladıktan sonra Kara Harp Okulu’nda dört senelik lisans eğitimi aldım ve 1998 yılında Teğmen rütbesi ile mezun oldum. Tuzla Piyade Okulu’nda 1998-2000 yılları arasında takım komutanı olarak görev yaptım. 2000 yılı genel atamaları neticesinde tayinim 3ncü Komando Tugay Komutanlığı/Siirt’e çıkmış olup halen bu garnizonda takım komutanı olarak görev yapmaktayım.





EKLER

(EK 1)

24 TEMMUZ 1923 TARİHLİ LOZAN BARIŞ ANTLAŞMASI'NIN İLGİLİ MADDELERİ

24 Temmuz 1923 tarihinde Türkiye ile İngiliz İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti arasında imzalanmıştır.

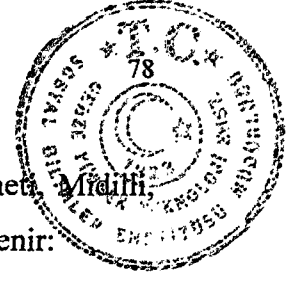
BÖLÜM 1 SİYASAL HÜKÜMLER

Madde-1: İşbu antlaşmanın yürürlüğe girişi tarihinden başlayarak, bir yandan İngiliz İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ve öte yandan Türkiye arasında olduğu kadar, bunların uyrukları arasında da barış kesin olarak kurulmuş olacaktır.

Taraflar arasında resmi ilişkiler kurulacak ve tarafların ülkelerinde diplomasi ve konsolosluk görevleri, yapılacak özel antlaşmalara hâlel getirmeksizin, Devletler hukukunun genel ilkeleri uyarınca işlem göreceklidir.

KESİM 1 ÜLKEYE İLİŞKİN HÜKÜMLER

Madde-12: İmroz (İmbros) Adası ile Bozcaada (Tenedos) ve Tavşan adaları (İles aux Lapins) dışında, Doğu Akdeniz Adaları ve özellikle Limni (Lemnos), Semadirek (Semendirk, Somotharece), Midilli (Mitylene), Sakız (Chio), Sisam (Samos) ve Nikarya (Nicaria) adaları üzerinde Yunan egemenliği konusunda 17/30 Mayıs 1913 tarihli Londra Antlaşmasının 15nci ve 1/14 Kasım hükümleri uyarınca alınan ve 13 Şubat 1914 tarihinde Yunan hükümetine bildirilen karar bu antlaşmanın İtalya'nın egemenliği altına konulan ve 15nci maddede belirtilen adalara ilişkin hükümleri saklı kalmak üzere doğrulanmıştır. İş bu antlaşmada az bir uzaklıkta bulunan adalar Türk egemenliği altında kalacaktır.



Madde-13: Barışın sürekli olmasını sağlamak amacıyla, Yunan hükümeti, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya adalarında, aşağıdaki tedbirlere uymaya yükümlenir:

Bu adalara hiçbir deniz üssü kurulmayacak, hiçbir istihkam yapılmayacaktır.

Yunan askeri uçaklarının Anadolu kıyısı toprakları üstünde uçmaları yasak olacaktır. Buna karşılık, Türk hükümeti de askeri uçaklarının bu adalar üstünde uçmalarını yasaklayacaktır.

Bu adalarda Yunan askeri kuvvetleri, askerlik hizmetlerine çağırılmış ve bulundukları yerde eğitilebilecek normal asker sayısından çok olmayacağı gibi, jandarma ve polis kuvvetleri de orantılı bir sayıda kalacaktır.

Madde-14: Türk egemenliği altında kalan İmroz Adasıyla Bozcaada, yerel yönetim ile can ve mal güvenliği bakımından, müslüman olmayan yerli halka gerekli bütün güvenceyi sağlayan, yerel unsurlardan kurulu bir özel yönetim örgütünden yararlanacaklardır. Bu adalarda düzenin korunması, yukarıda öngörülen yerel yönetim örgütünün aracılığıyla yerli halktan seçilmiş ve bu örgütün emrinde bulunan bir polis kuvvetince sağlanacaktır.

Rum ve Türk halklarının mübadelesine ilişkin olarak Türkiye ile Yunanistan arasında kararlaştırılmış olan hükümler, İmroz ve Bozcaada adaları halkına uygulanmayacaktır.

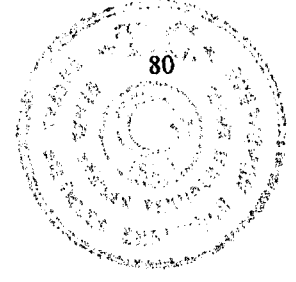
Madde-15: Türkiye, aşağıda sayılan adalar üzerindeki bütün haklarından ve sıfatlarından İtalya yararına vazgeçer: Bu günkü durumunda İtalya'nın işgali altında bulunan Stampalia (Astropolia), Rodos (Rhodes), Kalki (Calki), Piskopis (Tilos), Miziros (Misires, Nisyros), Kalimnos (Calimnos, Kalymnos), Leros, Patmos, Lipsos, Simi (Symi), ve İstanköy (Kos) adaları ile, bunlara bağlı adacıklar ve Meis (Castellorizo) adası.

Madde-16: Türkiye, işbu antlaşmada belirtilen sınırlar dışında bulunan topraklar üzerindeki ya da bu topraklara ilişkin olarak, her türlü haklarıyla sıfatlarından ve egemenliği iş bu adalar üzerindeki her türlü haklarından ve sıfatlarından vazgeçmiş

olduğunu bildiri, bu toprakların ve adaların geleceği, ilgililerce düzenlenmiştir ya da düzenlenecektir.

İş bu maddenin hükümleri, Türkiye ile sınırdaş olan ülkeler arasında komşuluk durumları yüzünden kararlaştırılmış ya da kararlaştırılacak olan özel hükümlere hâlel vermez.





(EK 2)

**KITA SAHANLIĞININ TOPRAK ALTI VE DENİZ
YATAĞININ KULLANIMI HAKKINDA 2677
NUMARALI VE 28 EYLÜL 1945 TARİHLİ AMERİKA
BİRLEŞİK DEVLETLERİ BAŞKANLIK DUYURUSU
(TRUMAN BİLDİRİSİ)**

Madem ki ABD Hükümeti, yeni petrol kaynaklarına ve diğer minerallere dünya çapında duyulan çok kapsamlı ihtiyacın farkında olarak, bu kaynakları keşfetme ve hazır hale getirme çabalarının teşvik edilmesi gerektiği görüşündedir; ve

Madem ki ABD'nin yetkili uzmanları, bu kaynakların ABD kıyılarına yakın kıta sahanlığının birçok bölümlerinin altında yer aldığını ve modern teknolojik gelişmelerle birlikte bunları kullanmanın zaten mümkün hale geldiğini veya yakın bir gelecekte bu hale geleceği görüşündedir; ve

Madem ki bu gelişme oldukça ve olduğu zaman bu kaynaklar üzerinde yetki tanıma, onların korunması ve akıllı şekilde kullanılması yararına gereklidir; ve

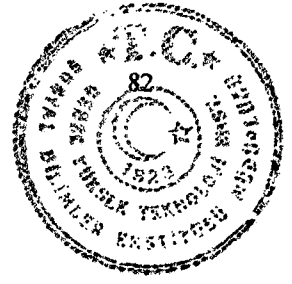
Madem ki ABD Hükümeti'nin görüşüne göre bu kaynakları kullanma veya koruma hususundaki tedbirlerin etkinliği kıyıdan yapılacak işbirliğine ve korumaya bağlı olduğu için, kıta sahanlığının kıyı devletinin kara ülkesinin bir uzantısı ve böylece doğal olarak ona merbut telakki edilebileceği için, bu kaynaklar çok defa ülke içinde bulunan bir maden rezervi veya damarının deniz yönündeki bir uzantısını teşkil edebileceği için, ve kendi savunma kıyı devletini kıyısının hemen yakınında bu kaynakların kullanılması için gerekli olan nitelikteki faaliyetleri yakından takip etmeye zorunlu kıldığı için, kıta sahanlığının toprak altı ve deniz yatağının doğal yatakları üzerinde kıta sahanlığına bitişik millet tarafından yetki kullanılması makul ve adildir;



Şimdi, bu sebeple ben ABD Başkanı H.S. Truman işbu suretle kıta sahanlığının toprak altı ve deniz yatağının doğal kaynakları hakkında ABD'nin aşağıdaki siyasetini duyuruyorum:

Doğal kaynakları koruma ve akıllı şekilde kullanma aciliyetinden kaygılı olan ABD Hükümeti, açık denizin altında fakat ABD kıyılarına bitişik kıta sahanlığının toprak altı ve deniz yatağının doğal kaynaklarını ABD'ye ait, (ABD'nin) yetki ve kontrolüne tabi olarak telakki etmektedir.Kıta sahanlığını başka bir devletin kıyılarına kadar uzandığı veya kıyıları (ABD ile) bitişik konumda olan bir devletle paylaşıldığı durumlarda, sınır, ABD ve ilgili devlet tarafından hakça ilkelere uygun şekilde tespit edilecektir.Kıta sahanlığının üzerindeki suların açık deniz olarak statüsü ve serbest ve engelsiz ulaşım hakları hiçbir surette etkilenmeyecektir.





(EK 3)

1958 CENEVRE DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NİN İLGİLİ MADDELERİ

A-KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE SÖZLEŞMESİ

İngilizce ve Fransızca metin:516 UNTS s.205

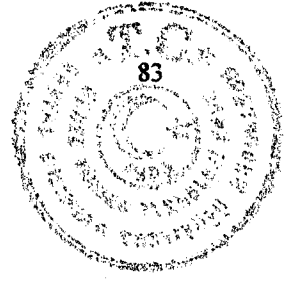
Yürürlüğe girdiği tarih:10 Eylül 1964

Sözleşmeye taraf olan devlet sayısı: 49

Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir.

Bu sözleşme, esas itibariyle karasuları ile ilgili hukuki durumu düzenlemesine rağmen, bu su alanının genişliği hakkında herhangi bir hüküm kapsamamaktadır. Aynı şekilde, milletler arası boğazlar hakkında ayrı ve ayrıntılı bir düzenleme getirmemiştir. Harp gemilerinin karasularından geçiş rejimiyle ilgili olarak da tamamen açık değildir.

Bitişik bölge konusunda ayrı hükümler getirmesine rağmen, karasularının yaygın bir şekilde 12 mile çıkarılması üzerine, genişliği 12 mil olan bu bölgenin yeniden düzenlenmesi gerekmiştir.



KISIM-1

KARASULARI

BÖLÜM-1 GENEL HÜKÜMLER

Madde-1

1.Bir devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde kıyısına bitişik ve karasuları olarak tarif edilen bir deniz kuşağını kapsar.

2.Bu egemenlik, işbu maddenin hükümlerine ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına tabi şekilde kullanılır

Madde-2

Bir kıyı devletinin egemenliği karasularının deniz yatağını ve toprak altını olduğu kadar, üzerindeki hava sahasını da kapsar.

BÖLÜM-2 KARASULARININ SINIRLARI

Madde-3 Bu maddelerde aksi kararlaştırılmış olmadıkça, karasularının genişliğini ölçmek için normal esas hat, kıyı doğrultusundaki en düşük cezir hattıdır; bu hat kıyı devleti tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli haritalar üzerinde gösterilir.

Madde-4

1.Kıyının derin bir şekilde girintili çıkıntılı olduğu yerlerde veya kıyının hemen yakınında kıyı boyunca adalar bir saçak teşkil edecek konumdaysa, karasularının genişliğinin ölçülmesi için esas alınan hattın çiziminde, uygun noktaları birleştiren düz hatlar yöntemi kullanılabilir.



2.Bu şekilde çizilen esas hatlar, kıyının genel istikametinden dikkate değer ölçüde sapmamalı ve hatların içinde kalan deniz alanlarının iç sular rejimine tabi olması için kara ile yeteri kadar bağlantısı olması gerekir.

3.Cezir yüksekliklerine doğru veya cezir yüksekliklerinden başlayarak esas hatlar çizilemez; meğer ki daimi şekilde su üstünde kalan deniz fenerleri ve benzeri tesisler bunların üzerinde inşa edilmiş olsun.

4.Birinci paragraf hükümlerine göre düz hatlar yönteminin uygulanabildiği yerlerde, belirli esas hatlar tespit edilirken, gerçekliği ve önemi uzun zamandan beri bir teamülle açıkça kanıtlanmış olan, ilgili bölgeye has ekonomik menfaatler göz önünde tutulabilir.

5.Düz hatlar yöntemi, bir devlet tarafından başka bir devletin karasularını açık denizlerden ayıracak tarzda kullanılamaz.

Madde-5

1.Karasuları esas hattının berisinde kalan sular devletin iç sularının birparçasını teşkil eder.

2.Dördüncü maddeye uygun şekilde bir düz esas hattın tesis edilmesinin daha önce karasularının veya açık denizin bir parçası olarak mütalaa edilmiş olan sahaları iç sular haline getirme sonucu doğurduğu yerlerde, 14-23. maddelerde öngörülen zararsız geçiş hakkı bu sularda da geçerli olacaktır.

Madde-6 Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasına kara sularının genişliği kadar uzaklıkta olan bir hattır.

Madde-7 Bu madde sadece kıyıları bir devlete ait olan körfezlerle ilgilidir.

Madde-8 Karasularının sınırlandırılması bakımından, liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturuyormuş gibi mütalaa edilecektir.



Madde-9 Normal olarak gemilerin yükleme, boşaltma ve demirlemesi için kullanılan ve aksi halde kısmen veya tamamen karasularının dış sınırlarının ötesinde kalacak olan demir yerleri karasularına dahildir. Kıyı devleti bu gibi demir yerlerini açıkça sınırlandırmalı ve gereği veçhile aleniyet kazandırılması gereken haritalar üzerine onları sınırları ile birlikte göstermelidir.

Madde-10 Bir ada, su ile çevrilmiş, suların en çok yükseldiği zaman su üstünde kalan, doğal olarak oluşmuş bir arazi sahasıdır.

Madde-11 Bir cezir yüksekliği su ile çevrili olan ve sular çekildiği zaman su üstünde kalan, fakat sular yükseldiği zaman su ile kaplı hale gelen doğal olarak oluşmuş bir arazi sahasıdır. Bir cezir yüksekliğinin tamamen veya kısmen ana karadan veya bir adadan itibaren karasularının genişliğini aşmayan bir uzaklıkta bulunduğu yerlerde, o yükseklik üzerindeki en düşük cezir hattı kara sularının ölçülmesinde esas hat olarak kullanılabilir.

Cezir yüksekliği tamamen veya kısmen ana karadan veya bir adadan itibaren karasularının genişliğini aşan bir mesafede olduğu yerlerde kendine ait bir karasuyu yoktur.

Madde-12

1.İki devlet kıyısının karşı karşıya veya yan yana olduğu durumlarda, iki devletten hiçbirisi aralarında aksini ön gören bir antlaşma olmadıkça, karasularını her noktası iki devletten her birinin kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalara eşit uzaklıkta olan orta hattın ilerisine geçirmeye yetkili değildir. Bununla beraber, tarihi hak veya diğer özel şartlar sebebiyle, iki devletin karasularını bu hükümle bağdaşmayan bir tarzda sınırlandırmasının gerekli olduğu durumlarda, bu paragraf hükümleri uygulanmaz.

2.Kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan iki devletin karasuları arasındaki sınırlandırma hattı, kıyı devletlerin resmen kabul ettiği büyük ölçekli haritalar üzerinde işaretlenecektir.

Madde-13 Bir nehir doğrudan doğruya denize akıyorsa, esas hat nehir yakalarının cezir hattı üzerindeki noktaları arasında nehir ağzına çizilen hattır.

BÖLÜM-3 ZARARSIZ GEÇİŞ HAKKI

ALT-KESİM 1 BÜTÜN GEMİLERE UYGULANACAK KURALLAR:

Madde-14

1.Denizde kıyısı olsun veya olmasın, bütün devletlerin gemileri bu madde hükümlerine tabi bir şekilde karasularından zararlı geçiş hakkına sahiptir.

2.Geçiş, ya iç sulara girmeden kara sularını kat etmek ya da iç sulara geçmek veya iç sulardan açık denize geçmek amacıyla karasularında seyrüsefer etmek demektir

Geçiş, alelade seyrüseferin doğal bir icabı olduğu veya force majeure veya tehlike zaruri kıldığı ölçüde durma ve demirlemeyi de kapsar.

Geçiş, kıyı devletlerin barışına,düzenine veya güvenliğine hâlel getirmediği, zararlıdır. Bu geçiş, bu maddelere ve milletler arası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde cereyan edecektir.

Yabancı balıkçı gemilerin geçişi, kıyı devletinin bunların kara sularında balık avlamasını önlemek için yapacağı ve ilan edeceği kanun ve düzenlemelere uygun olmazsa zararlı telakki edilmeyecektir.

Denizaltılar su üstünde seyretmeğe ve bayraklarını göstermeye mecburdurlar.

Madde-15

1.Kıyı devleti kara sularından zararlı geçişi engelleyemez.

2. Kıyı devleti, karasuları içindeki bilgisi dahilindeki seyrüseferle ilgili herhangi bir tehlikeyi uygun şekilde ilan etmeye mecburdurlar.

Madde-16 Kıyı Devleti, karasularından zararsız olmayan geçişi önlemek için zaruri olmayan tedbirleri alabilirler.

Madde-17 Zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemiler, kıyı Devletinin bu maddelere ve milletler arası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde kabul ettiği kanunlara ve düzenlemelere riayet edecektir.

ALT-KESİM 2. TİCARET GEMİLERİNE UYGULANACAK KURALLAR:

Madde-18 Yabancı gemilerden sırf karasularından geçmeleri sebebiyle hiçbir resim istenemez.

Madde-19 Karasularından geçen yabancı bir gemide işlenen her hangi bir suçla ilgili olarak her hangi bir kimsenin tutuklanması veya her hangi bir soruşturma yapılmaması için Kıyı Devletinin bu gemi üzerindeki cezai yargı yetkisi aşağıdaki durumlar dışında, kullanılamaz;

Suçun sonuçları Kıyı Devletine sirayet ediyorsa; veya

Suç ülkenin barışını veya karasularının düzenini bozacak türde ise; veya

Mahalli mercilerin yardımı geminin kaptanı veya geminin bayrağını taşıdığı devletin konsolosu tarafından istenmişse; veya

Uyuşturucu maddenin kanun dışı trafiğini önlemek için gerekliyse.

Madde-20 Kıyı Devleti karasularından geçen yabancı bir gemiyi, gemide bulunan bir kişiyle ilgili hukuki yargılama yetkisini kullanmak amacıyla durdurmamalı veya yolundan çevirmemelidir.



ALT KESİM 3 HARP GEMİLERİNE UYGULANACAK KURALLAR:

Madde-23 Eğer her hangi bir harp gemisi Kıyı Devletinin karasularından geçişle ilgili düzenlemelerine riayet etmezse ve riayet etmesi için kendisine yapılan her hangi bir talebi umursamazsa, Kıyı Devleti harp gemisinin kara sularını terk etmesini isteyebilir.

KISIM 2-BİTİŞİK BÖLGE

Madde-24 Açık denizin kara sularına bitişik bir bölgesinde Kıyı Devleti:

a.Gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık ile ilgili düzenlemelerinin ülkesinde veya kara suları içerisinde ihlalini önlemek;

b.Yukarıdaki düzenlemelerin ülkesinde veya karasuları içerisinde vuku bulan ihlallerini cezalandırmak için zaruri olan kontrolü icra edebilir.

Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başladığı esas hattan itibaren on iki mili geçemez.

İki devletin kıyılarının karşı karşıya veya yan yana olduğu durumlarda bu iki devletin hiç birisi, aralarında aksi antlaşma olmadıkça, bitişik bölgesini her noktası iki devletin karasuları genişliğinin ölçülmeye başladığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalardan eşit uzaklıkta olan hattın ötesine geçiremez.

Madde-25 Bu sözleşme hükümleri, halen yürürlükte olan sözleşmeleri ve diğer milletler arası antlaşmaları, bunların tarafı olan devletler bakımından etkilemeyecektir.

B-KITA SAHANLIĞI SÖZLEŞMESİ

Kıta sahanlığı, Kıyı Devletine karasularının ötesinden fakat kıyıya bitişik su altı alanlarının yatağı ve toprak altını araştırma ve kaynaklarını işletme konusunda münhasır egemen haklar vermektedir. Kıyı Devleti, kıta sahanlığı denilen bu su altı



alanları üzerinde canlı olmayan kaynakları işletme bakımından inhisar haklarına sahiptir. Bu haklara sahip olmak için kıta sahanlığı denilen sahaların işgal edilmiş olmasın veya orada fiili egemenlik kullanılmış olmasına veya resmi bir duyuruya gerek yoktur. Devlet bunlar üzerinde ab initio ve ipso fakto hak sahibidir.

Kıta sahanlığı hakları, denizin canlı kaynaklarını kapsamadığı gibi, üstteki suları hukuki statüsünü de etkilemez.

1958 Sözleşmesi, kıta sahanlığının genel olarak dış sınırını, üstteki suların 200 metre derinliğe eriştiği yere kadar veya üstteki suların deniz yatağı veya toprak altını araştırma ve kaynaklarını işletme imkanı verdiği yere kadar uzanan su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altı olarak belirlenmiştir.

Aynı kıta sahanlığı üzerinde oturan kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan komşu devletler arasındaki kıta sahanlığı alanlarının sınırlandırılması hususu ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletlere bitişik kıta sahanlığının sınırlandırılması antlaşma ile tespit edilecektir. Şayet, antlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınırlandırma hattını haklı kılmıyorsa, sınır orta hat veya eşit uzaklık hattı olacaktır.

Kıta sahanlığının bu tarifi ile tatmin olmayan ve başka alanlar ve haklar isteyen devletler, 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni yapmak suretiyle bu tarifleri değiştirmişlerdir. Ancak, hali hazırda 1958 sözleşmesi yürürlüktedir; 1982 sözleşmesi henüz yürürlüğe girmemiştir.

Sözleşmenin İngilizce ve Fransızca metni için bkz:499UNTS s.311

Yürürlüğe girdiği tarih: 10 Haziran 1964

Taraf olan devlet sayısı:5

Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir.



Bu sözleşmeye taraf olan devletler aşağıdaki hususlarda anlaşmaya varmışlardır.

Madde-1 Bu maddelerin uygulanması bakımından, “kıta sahanlığı” terimi, kıyıya bitişik fakat karasuları sahasının dışında 200 metre derinliğe kadar olan su altı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını veya, o derinliğin ötesinde, üstteki suların derinliğinin zikredilen alanların doğal kaynaklarını işletmeye imkan tanıdığı yere kadar uzanan yerleri ya da adaların kıyılarına bitişik olan benzeri su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını ifade eder.

Madde-2 Kıyı Devleti doğal kaynaklarını araştırma ve işletme amacıyla kıta sahanlığı üzerinde egemen haklar kullanır.

Madde-3 Kıyı Devletinin kıta sahanlığı üzerindeki hakları, onun üzerindeki suların açık deniz olarak hukuki statüsünü veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki statüsünü etkilemez

Madde-4 Kıta sahanlığının araştırılması ve doğal kaynaklarının işletilmesi amacıyla makul tedbirleri alma hakkı saklı kalmak üzere, Kıyı Devleti kıta sahanlığı üzerinde deniz altı kablolarının ve borularının döşenmesi ve bakımını engelleyemez.

Madde-5 Kıta sahanlığının araştırılması ve kaynaklarının işletilmesi, seyrüsefere balıkçılığa veya denizin canlı kaynaklarının muhafaza edilmesine haksız bir şekilde müdahaleye yol açamayacağı gibi, kamuya açıklanmak üzere yürütülen temel oşinografi veya diğer bilimsel araştırmalara da herhangi bir müdahaleye yol açmaz.

Madde-6

1. Aynı kıta sahanlığının, kıyıları karşı karşıya olan iki ya da daha fazla devletin ülkesine bitişik olduğu yerlerde, bu devletlere ait kıta sahanlığının sınırı bu devletler arasında antlaşma ile tespit edilecektir. Antlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınır hattını haklı kılmıyorsa, sınır, her noktası her bir devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından itibaren eşit uzaklık ilkesinin uygulanması suretiyle tespit edilecektir.



2.Aynı kıta sahanlığının kıyıları yan yana olan iki devletin ülkesine bitişik olduğu yerlerde, kıta sahanlığının sınırı bu devletler arasında antlaşma ile tespit edilecektir.

3.Kıta sahanlığının sınırlarını tespit ederken, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarına uygun şekilde çizilen her hangi bir hat belirli bir tarihte mevcut olan haritalara ve coğrafi hususiyetlere göre tarif edilmeli ve kara üzerindeki teşhisi kabil daimi sabit noktalar dikkate alınmalıdır.

Madde-7 Bu madde hükümleri, Kıyı Devletinin toprak altının üstündeki suyun derinliği ne olursa olsun tünel açma yolu ile toprak altını işletme hakkına halel getirmez.

Madde-8 Bu sözleşme, 30 Ekim 1958'e kadar Birleşmiş Milletlerin veya herhangi bir uzmanlık örgütünün üyesi olan bütün devletlere veya Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun Sözleşmeye taraf olmaya davet ettiği diğer herhangi bir devletin imzasına açıktır.

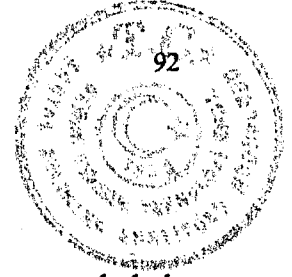
C-AÇIK DENİZ SÖZLEŞMESİ

Bu sözleşme, esas itibariyle mevcut hukuku tevdin etmiştir. Ancak, kara sularının genişliğinin 12 mil olarak kabul edilmiş olması, 1982 sözleşmesiyle münhasır ekonomik bölge gibi yeni bir kavramın getirilmiş olması ve kıta sahanlığı alanının bazı hallerde 350 mile çıkarılmış olması gibi sebeplerle, Kıyı Devletinin milli yetkisine tabi olan alanlar artmış ve açık deniz eski genişliğinden ve serbestilerinden bazı şeyler kaybetmiştir. 1982 Sözleşmesi, bu yeni durumu karşılayacak şekilde yapılmıştır.

Sözleşmenin İngilizce ve Fransızca metni için bkz. 450UNTS, s. 11

Yürürlüğe girdiği tarih:30 Eylül 1962

Taraf olan devlet sayısı:60



Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir.

Bu sözleşmeye taraf olan devletler, açık denizle ilgili milletler arası hukuk kurallarını tevdin etmeyi arzulayarak, 24 Şubat- 27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre’de toplanan Birleşmiş Milletle Deniz Hukuku Konferansı’nın aşağıdaki hükümlerini, milletler arası hukukun yerleşmiş kurallarını genellikle beyan eden kurallar olarak tasvip ettiğini kabul ederek;

Aşağıdaki hususlarda anlaşılar.

Madde-1 “Açık deniz” terimi, bir devletin karasularına ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımları anlamına gelir.

Madde-2 Açık deniz, bütün milletlere açık olduğu için, hiçbir devlet geçerli bir şekilde bu denizin her hangi bir parçasını egemenliğine tabi tutmaya kalkışmaz. Açık denizler hürriyeti, bu maddelerin ve milletler arası hukukun diğer kurallarının düzenlediği şartlara göre kullanılır. Bu hürriyet, İnter alia, hem kıyı devleti hem de kıyısı olmayan devletler tarafından aşağıdakileri kapsar.

Seyrüsefer hürriyeti

Avlanma hürriyeti

Su altı kablo ve boru döşeme hürriyeti

Bu hürriyetler ve milletler arası genel hukuk ilkelerinin tanıdığı diğerleri, bütün devletler tarafından başka devletlerin açık deniz hürriyetini kullanmaktaki menfaatleri makul şekilde dikkate alınarak kullanılacaktır.

Madde-3 Kıyı Devletleri ile aynı şekilde açık deniz hürriyetine sahip olmak için denize kıyısı olmayan devletler açık denize serbestçe giriş yapabilmelidir.

Madde-4 Denizde kıyısı olsun veya olmasın her devlet kendi bayrağını taşıyan gemileri açık denizde seyrüsefer ettirmek yetkisine sahiptir.



D- BALIKÇILIK VE AÇIK DENİZİN CANLI KAYNAKLARININ KORUNMASI HAKKINDA SÖZLEŞME

Bu sözleşme, açık denizdeki balıkçılığı ve açık denizin canlı kaynaklarının korunmasını düzenlemiştir. Ancak korunma tedbirleri, daha ziyade taraf devletlerin vatandaşı olan balıkçılara uygulanacak şekilde kaleme alınmıştır. Tedbirler, ayrıca fazlaca etkili de değildir.

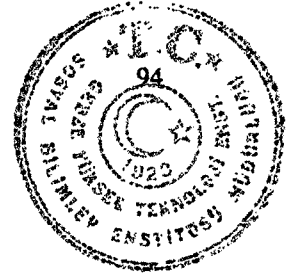
Bu sözleşmenin düzenleme sahasına giren birçok konu ve balıkçılığın yapılabileceği alanların açıkça tespiti, 1982 sözleşmesiyle yeni kurulmuş olan münhasır ekonomik bölge kavramı altında yeniden düzenlenmiştir.

İngilizce ve Fransızca metin için bkz. 559 UNTS, s.285

Yürürlüğe girdiği tarih : 20 Mart 1966

Taraf olan devlet sayısı : 36

Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir.



(EK 4)

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU SÖZLEŞMESİ'NİN İLGİLİ MADDELERİ (1982)

(MADDE : 1-45, 55-121, 238-265,300-311)

KISIM -1 GİRİŞ

Madde-1 Terimlerin kullanılışı ve uygulama alanları

KISIM-2 KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE

BÖLÜM-1 GENEL HÜKÜMLER

Madde-2

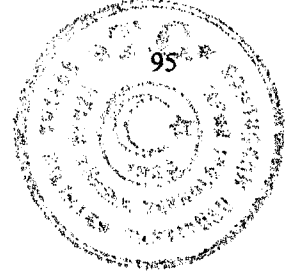
Karasularının, Karasuları Üzerindeki Hava Sahası ile Karasularının Deniz

Yatağı ve Toprak Altının Hukuki Rejimi

1.Sahildar devletin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde ve bir Takımada devleti söz konusu olduğunda, Takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzanır.

2.Bu egemenlik karasuları üzerindeki hava sahasını ve bu suların deniz yatağı ile toprak altını da kapsar.

3.Karasuları üzerindeki egemenlik iş bu sözleşmenin hükümlerinde öngörülen şartlar ve uluslararası hukukun diğer kuralları dahilinde kullanılır.



BÖLÜM-2 KARASULARININ SINIRLARI

Madde-3 Her devlet karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir. Bu genişlik iş bu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez.

Madde-4 Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasından karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattan oluşur.

Madde-5 Normal Esas Hat

Madde-6 Kayalıklar

Madde-7 Düz Esas Hatlar

Madde-8

1.Dördüncü kısım saklı kalmak şartıyla, karasuları esas hattının berisinde kalan sular, devletin iç sularına dahildir

2.7nci maddede belirtilen yöntemle uygun olarak tespit edilen bir düz esas hat, daha önce iç su olarak kabul edilmeyen suları iç sulara dahil ettiği takdirde, iş bu sözleşmede öngörülen zararsız geçiş hakkı bu sulara da uygulanacaktır.

Madde-9 Nehirlerin Ağızları

Madde-10 Körfezler

Madde-11 Limanlar

Madde-12 Demir Yerleri

Madde-13 Cezir Zamanı Ortaya Çıkan Yükseklikler



Madde -14 Esas Hatları Tespit Etmek Üzere Yöntemlerin Birleştirilmesi

Madde-15 İki devletin sahilleri bitişik veya karşı karşıya olduğunda,aralarında aksine anlaşma olmadıkça bu devletlerden ne birinin ne de diğerinin kendi karasularını, bütün noktaları, bu iki devletin her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başladığı esas hatların en yakın noktalarından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatmaya hakkı yoktur. Bununla beraber bu hüküm, tarihi hakların veya diğer özel durumların varlığı nedeniyle, her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasının gerekli olduğu durumlarda uygulanmaz.

Madde-16 Deniz Haritaları ve Coğrafi Koordinatlara İlişkin Listeler

BÖLÜM-3

KARASULARINDAN ZARARSIZ GEÇİŞ

ALT BÖLÜM 1 BÜTÜN GEMİLERE UYGULANABİLECEK KURALLAR

Madde-17 Zararsız Geçiş Hakkı

Madde-18 Geçiş Teriminin Anlamı

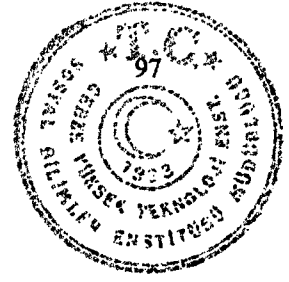
Madde-19 Zararsız Geçiş Deyiminin Anlamı

Madde-20 Denizaltılar ve Diğer Sualtı Araçları

Madde-21 Sahildar Devletin Zararsız Geçişe İlişkin Kanun ve Kuralları

Madde-22 Karasularında Gidiş Geliş Yolları ve Trafik Ayrım Şemaları

Madde-23 Nükleer Güçle Çalışan Yabancı Gemiler ve Radyoaktif Maddeler veya Özü İtibarıyla Tehlikeli veya Zararlı Diğer Maddeler Taşıyan Gemiler



Madde-24 Sahildar Devletin Yükümlülükleri

Madde-25 Sahildar Devletin Korunma Hakları

Madde-26 Yabancı Gemilerden Alınabilecek Rüsumlar

ALT BÖLÜM 2 TİCARET GEMİLERİNE VE TİCARİ AMAÇLARLA KULLANILAN DEVLET GEMİLERİNE UYGULANABİLECEK KURALLAR

Madde-27 Yabancı Bir Gemide Cezai Yargı Yetkisi

Madde-28 Yabancı Gemilere İlişkin Hukuki Yargı Yetkisi

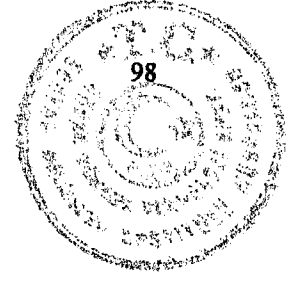
ALT BÖLÜM 3 SAVAŞ GEMİLERİNE VE TİCARİ OLMAYAN AMAÇLARLA KULLANILAN DİĞER DEVLET GEMİLERİNE UYGULANABİLECEK HUKUK KURALLARI

Madde-29 Savaş Gemisinin Tanımı

Madde-30 Bir Savaş Gemisinin Sahildar Devletin Kanun ve Kurallarına Uymaması

Madde-31 Bir Savaş Gemisinin veya Diğer Bir Devlet Gemisinin Fiilinden Dolayı Bayrak Devletin Sorumluluğu

Madde-32 Savaş Gemilerinin ve Ticari Olmayan Amaçlarla Kullanılan Diğer Devlet Gemilerinin Dokunulmazlıkları



BÖLÜM-4 BİTİŞİK BÖLGE

Madde-33

1. Bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik olan bir bölgede sahildar devlet aşağıdaki amaçlarla kontrolleri yapabilir.

a)Ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önlemek,

b)Bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularında meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak.

2. Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 24 deniz mili ötesine geçemez.

KISIM-3 ULUSLARARASI SEYRÜSEFERE AÇIK BOĞAZLAR

BÖLÜM-1 GENEL HÜKÜMLER

Madde-34 Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğaz Sularının Hukuki Rejimi

Madde-35 Bu Kısımın Uygulama Alanları

Madde-36 Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlarda Açık Deniz Yolları veya Bir Münhasır Ekonomik Bölgeden Geçen Yollar

BÖLÜM-2 TRANSİT GEÇİŞ

Madde-37 Bu Bölümün Uygulama Alanı

Madde-38 Transit Geçiş Hakkı



Madde-39 Transit Geçişte Gemilerin ve Uçakların Yükümlülükleri

Madde-40 Araştırma ve Hidrografik Ölçümler

Madde-41 Uluslararası Seyrüsefere Açık Boğazlarda Gidiş-Geliş Yolları ve Trafik Ayrım Şemaları

Madde-42 Boğazlara Kıyısı Olan Devletlerin Transit Geçiş İlişkin Kanun ve Kuralları

Madde-43 Güvenlik Tesisleri, Seyrüsefer Yardımcıları ve Diğer Geçerler ve Kirliliğinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınması

Madde-44 Boğaza Kıyısı Olan Devletlerin Yükümlülükleri

BÖLÜM-3 ZARARSIZ GEÇİŞ

Madde-45 Zararsız Geçiş

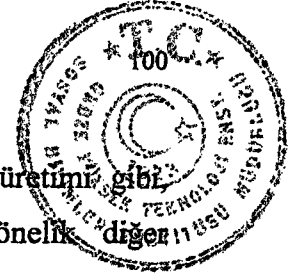
KISIM-5 MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE

Madde-55 Münhasır Ekonomik Bölge karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup, iş bu kısımda belirlenen özel hukuki rejime tabidir ve bu rejim gereği sahildevletinin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri iş bu sözleşmenin ilgili maddeleriyle düzenlenmiştir.

Madde-56 Münhasır Ekonomik Bölgede Sahildevletinin Hakları, Yetkisi ve Yükümlülükleri

1.Münhasır ekonomik bölgede sahildevletinin aşağıdaki hak, yetki ve yükümlülükleri vardır:

a)Deniz yatağı üzerindeki sularda, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi



konuları ile, aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgardan enerji üretimi gibi bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar:

b) İş bu sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun olarak:

Suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma:

Denize ilişkin bilimsel araştırma yapma:

Deniz çevresinin korunması ve muhafazası konularına ilişkin yetki

c) İş bu sözleşmede öngörülen diğer hak ve yükümlülükler.

Münhasır ekonomik bölgede sahildevlet, iş bu sözleşmenin uyarınca haklarını kullanırken ve yükümlülüklerini yerine getirirken, diğer devletlerin haklarını ve yükümlülüklerini gerektiği şekilde göz önünde bulunduracak ve iş bu sözleşmenin hükümleriyle bağdaşacak şekilde hareket edecektir.

İş bu maddede deniz yatağına ve bunların toprak altına ilişkin olarak belirtilen haklar, 6ncı kısma uygun olarak kullanılacaktır.

Madde-57 Münhasır ekonomik bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanmayacaktır.

Madde-58 Münhasır Ekonomik Bölgede Diğer Devletlerin Hakları ve Yükümlülükleri

Madde-59 Münhasır Ekonomik Bölge İçerisinde Sözleşmenin Ne Hak ve Ne de Yetki Tanıdığı Durumda Uyuşmazlıkların Çözümünün Esası

Madde-60 Münhasır Ekonomik Bölge İçerisinde Suni Adalar, Tesisler ve Yapılar



Madde-61 Sahildar devlet, kendi münhasır ekonomik bölgesinde avlanacak canlı kaynakların kabul edilebilir av hacmini tespit edecektir.

Sahildar devlet, kendi ekonomik bölgesindeki canlı kaynakların idamesinin, aşırı işletilme sonucu tehlikeye düşmesini önlemek amacıyla: sahip olduğu en güvenilir verileri göz önünde bulundurarak uygun muhafaza ve yönetim tedbirlerini alacaktır. Sahildar devlet ve yetkili alt-bölgesel, bölgesel veya evrensel uluslararası kuruluşlar bu amaçla, uygun şekilde, işbirliğinde bulunacaklardır.

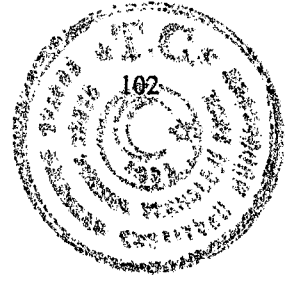
Bu tedbirler aynı zamanda, sahillerde balıkçılıkla yaşayan toplulukların ekonomik ihtiyaçları ve kalkınmakta olan devletlerin özel ihtiyaçları da dahil olmak üzere, ilgili ekolojik ve ekonomik faktörler muvacehesinde ve balıkçılık konusundaki usuller, sürülerin birbirlerine olan bağımlılığı ve alt-bölgesel, bölgesel veya evrensel düzeyde genellikle tavsiye edilen uluslararası asgari bütün ilkeler göz önüne alınarak işletilen sürülerin stoklarının azami sabit randıman verecek seviyede tutulmasını veya yeniden bu seviyeye getirilmesini amaçlayacaklardır.

Bu tedbirleri alırken sahildar devlet, bu ortak veya bağlı türlerin stoklarını, üretimlerinin tehlikeye düşmeyeceği bir seviyede tutmak veya yeniden bu seviyeye getirmek amacıyla, bu tedbirlerin avlanan türlerle ortak veya onlara bağlı türler üzerindeki etkilerini göz önünde bulunduracaklardır.

Elde bulunan bilimsel bilgiler, avlara ve balıkçılığa ilişkin istatistikler ve balık stoklarının muhafazası ile ilgili diğer veriler, gerektirdiği takdirde, ilgili bütün devletlerin ve özellikle uyruklarına münhasır ekonomik bölgede balık avlama izni verilmiş olanların iştiraki ve yetkili alt-bölgesel bölgesel veya evrensel kuruluşlar aracılığı ile, muntazaman yayınlanacak ve değiş tokuş edilecektir.

Madde-62 Canlı Kaynakların İşletilmesi

Madde-63 Birçok Devletin Münhasır Ekonomik Bölgeleri İçerisinde veya münhasır Ekonomik Bölge ile Buna Bitişik Bir Alanda Aynı Zamanda Mevcut Bulunan Balık Stokları



Madde-64 Büyük Sürü Oluşturan Göçmenler

Madde-65 Deniz Memelileri

Madde-66 Androm Balık Stokları

Madde-67 Katadrom Türler

Madde-68 Sedanter Türler

Madde-69 Sahili Bulunmayan Devletlerin Hakkı

Madde-70 Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Denizlerin Hakkı

Madde-71 69ncu ve 70nci Maddelerin Uygulanabilir Olmaması

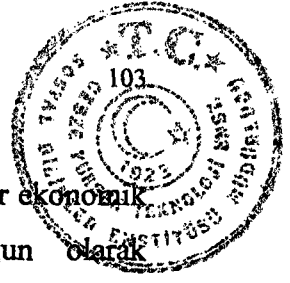
Madde-72 Hakların Devrinde Kısıtlamalar

Madde-73 Sahildar Devletlerin Kanun ve Kurallarının Yürürlüğe Konulması

Madde-74 Sahiller Bitişik veya Karşı Karşıya Bulunan Devletler Arasında Münhasır Ekonomik Bölgenin Sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak maksadıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38nci maddesinde belirtildiği şekilde uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır.

Uygun bir süre içerisinde bir anlaşmaya varamadıkları takdirde ilgili devletler 15nci kısımda öngörülen usullere başvuracaklardır.

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



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

Madde-75 Deniz Haritaları ve Coğrafi Koordinatlara İlişkin Listeler

KISIM-6 KITA SAHANLIĞI

Madde-76 Kıta Sahanelığının Tanımı:Sahildar bir devletin kıta sahanlığı, karasularının ötesinde kıta kenarının dış eşiğine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise, karasularının ölçölmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye kadar olan kısımda, bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altlarını içerir.

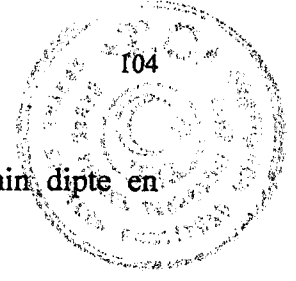
Kıta sahanlığının 4 ila 6ncı paragraflarda öngörölen sınırlarının ötesine uzanmayacaktır.

Kıta kenarı sahildar devletin toprak kütesinin su altındaki uzantısıdır; kıta kenarı, kıta sahanlığının, yamacının ve yüksekliğinin deniz yatağı ve toprak altından oluşur. Kıta kenarı ne sıradağları ile birlikte derin okyanus tabanlarını ve ne de bunların toprak altlarını içerir.

a. İş bu sözleşmenin amaçları uyarınca sahildar devlet, kıta kenarının dış eşiğini, eğer bu eşik, karasularının ölçölmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzanıyorsa aşağıdaki esaslardan birine göre tespit edilecektir:

Sedimanter kayaların yüksekliğinin, kıta yamacı ayağı ile sabit uç noktalar arasındaki en az yüzde birine eşit olduğu yerdeki sabit uç noktalar esas alınarak 7nci paragrafa göre çizilen bir çizgi ile veya;

Kıta yamacı ayağından en çok 60 deniz mili uzaklıktaki sabit noktalar esas alınarak, 7nci paragrafa göre çizilen bir çizgi ile;



b Aksi ispatlanmadıkça, kıta yamacı ayağı, yamacın eğiliminin dipte en belirgin kırılmaya uğradığı yer olacaktır.

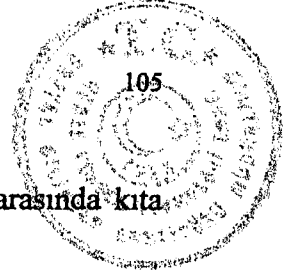
Deniz yatağında kıta sahanlığının dış sınırını belirleyen ve 4ncü paragrafin a,1 ve 2nci fıkralarına göre çizilen çizgiyi oluşturan sabit noktalar, ya karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 deniz milini veya 2500 metre su derinliği noktalarını birleştiren 2500 metre eş derinlik çizgisinden itibaren 100 deniz milini aşmayacaktır.

5nci paragraf hükmüne rağmen, bir deniz altı sıradağı üzerinde, kıta sahanlığının dış sınırı, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 deniz milini aşmayacaktır. İş bu paragraf, kıta kenarının doğal unsurlarını oluşturan, yaylalar, eşikler, tepeler, taş katmanları veya çıkıntılar gibi, kıta kenarının içerdiği deniz altı yüksekliklerine uygulanmaz.

Kıta sahanlığı, kara sularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzandığı durumlarda, sahildar devlet kıta sahanlığının dış sınırını, enlem ve boylam koordinatları ile tespit edilmiş sabit noktaları, uzunluğu 60 deniz milini aşmayan düz çizgilerle birleştirerek belirleyecektir.

Kıta sahanlığı , karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesine uzandığı durumlarda, sahildar devlet kıta sahanlığının sınırları hakkında bilgileri 2nci eke göre hakkaniyete uygun bir coğrafi temsil esasına göre kurulmuş bulunan Kıta Sahanlığı Sınırları Komisyonu'na bildirecektir. Komisyon sahildar devletlere kıta sahanlıklarının dış sınırlarının tespitine ilişkin konularda tavsiyelerde bulunacaktır. Sahildar bir devlet tarafından bu tavsiyeler esas alınarak tespit edilen sınırlar kesin ve bağlayıcı olacaktır.

Sahildar devlet kıta sahanlığının dış sınırını kalıcı bir şekilde belirten haritaları ve jeodezi verileri de dahil olmak üzere, ilgili bilgileri, Birleşmiş Milletler Teşkilatı Genel Sekreterine tevdi edecektir. Genel Sekreter bu belgeleri gereken şekilde ilan edecektir.



İş bu madde, Sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması sorununa hanel getirmez.

Madde-77 Kıta Sahanlığı Üzerinde Sahildar Devletin Hakları

Sahildar devlet, kıta sahanlığı üzerinde araştırmada bulunmak ve buranın doğal kaynaklarını işletmek amacıyla egemen haklar kullanır.

İnci paragrafta öngörülen haklar şu anlamda münhasırdır ki, sahildar devlet kıta sahanlığında araştırmada bulunmadığı veya buranın doğal kaynaklarını işletmediği takdirde hiç kimse, sahildar devletin açık rızası olmadan bu çeşit faaliyetlere girişemez.

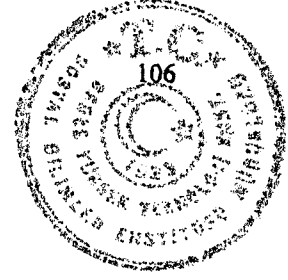
Sahildar devletin kıta sahanlığı üzerindeki hakları fiili veya nazari işgalden bağımsız olarak mevcut olduğu kadar her türlü açık beyandan da bağımsız olarak mevcuttur.

Aksiyon bu kısımda öngörülen doğal kaynaklar, deniz yatağı ve toprak altının madensel kaynaklarını ve diğer cansız kaynaklarını ve keza sedanter türden canlı organizmaları; yani hasada elverişli duruma geldikleri zaman deniz yatağında ya da bu yatağın altında ya hareketsiz duran veyahut da hareketleri deniz yatağı veya toprak altı ile sürekli temasa bağı olan organizmaları içerir.

Madde-78 Suların ve Suların Üzerindeki Hava Sahasının Hukuki Rejimi ve Diğer Devletlerin Hakları ve Serbestlikleri: Sahildar devletin kıta sahanlığı üzerindeki hakları bu alanın üstündeki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuki rejimine hanel getirmez.

Sahildar devletin kıta sahanlığı üzerindeki haklarını kullanması, seyrüsefere veya iş bu sözleşme ile diğer devletlere tanınmış olan diğer haklara ve serbestliklere zarar vermemeli ve de bunların kullanılmasını haksız şekilde engellememelidir.

Madde-79 Kıta Sahanlığı Üzerinde Denizaltı Kabloları ve Petrol Boruları



Madde-80 Kıta sahanlığı Üzerinde Suni Adalar, Tesisler ve Yapılar

Madde-81 Kıta Sahanlığı Üzerinde Sondaj Faaliyetleri:Sahildar devletin, hangi amaçla olursa olsun, kıta sahanlığı üzerindeki delme faaliyetlerine izin verme ve bu konuda düzenlemelerde bulunma konusunda münhasır hakkı olacaktır.

Madde-82 200 Deniz Milinin Ötesinde Kıta Sahanlığının İşletilmesine İlişkin nakdi veya ayni Katkılar

Madde-83 Sahilleri Bitişik veya Karşı Karşıya Bulunan Devletler Arasında Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması

1.Sahiller bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı Statüsünün 38nci maddesinde belirtildiği şekilde, uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma yapılacaktır.

2.Uygun bir süre içerisinde bir anlaşmaya varamadıkları takdirde, ilgili devletler 15nci kısımda öngörülen usullere başvuracaklardır.

1nci Paragrafta öngörülen anlaşma akdedilinceye kadar, ilgili devletler, anlayış ve işbirliği ruhu içerisinde, pratik çözüm getiren geçici düzenlemelere girişmek ve bu geçiş süresi içerisinde nihai anlaşmanın akdini tehlikeye düşürmemek veya engellemek için ellerinden gelen gayreti göstereceklerdir. Geçici düzenlemeler nihai sınırlandırmaya halel getirmeyecektir.

İlgili devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin sorunlar bu anlaşmaya uygun olarak çözümlenecektir.

Madde-84 Deniz Haritaları ve Coğrafi Koordinatlara İlişkin Listeler

Madde-85 Yer altı Geçitlerinin Kazılması



KISIM-7 AÇIK DENİZ

BÖLÜM-1 GENEL HÜKÜMLER

Madde-86 Bu Kısımın Uygulama Alanı

İş bu kısmın hükümleri bir devletin münhasır ekonomik bölgesine ve, karasularına veya iç sularına veya takımda sularına dahil olmayan tüm deniz alanlarına uygulanır. İş bu madde, 58nci madde uyarınca münhasır ekonomik bölgede bütün devletlerin yararlandıkları serbestileri, hiçbir şekilde kısıtlamaz.

Madde-87 Açık Denizlerin Serbestliği

Açık denizler, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletlere, açıktır. Açık denizlerin serbestliği, iş bu sözleşmede yer alan şartlar ve diğer uluslar arası hukuk kuralları çerçevesinde kullanılır. Bu serbesti, sahili bulunsun veya bulunmasın bütün devletler için, inter alia, aşağıdakileri kapsar:

Seyrüsefer serbestisi;

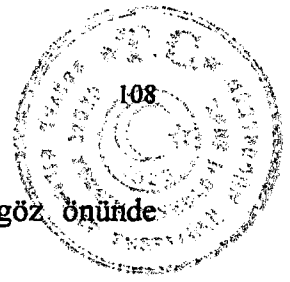
Açık deniz üzerinden uçuş serbestisi;

6ncı Kısım saklı kalmak kaydıyla, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi;

6ncı Kısım saklı kalmak kaydıyla, suni adalar ve uluslar arası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi;

2nci bölümde bahsedilen şartlar saklı kalmak kaydıyla, balık avlama serbestisi;

Bu serbestiler bütün devletler tarafından, diğer devletlerin açık denizlerin serbestliğini kullanmalarındaki çıkarları ve bölgede yürütülen faaliyetlere ilişkin



olarak iş bu Sözleşme ile tanınmış olan haklar, gerektiği şekilde göz önünde bulundurularak, kullanılacaktır.

Madde-88 Açık Denizlerin Barışçı Amaçlara Tahsisi

Açık denizler barışçı amaçlarla kullanılacaktır.

Madde-89 Açık Denizler Üzerindeki Egemenlik İddialarının Geçersizliği

Hiçbir devlet, açık denizlerin herhangi bir kısmını kendi egemenliğine tabi tutmayı yasal olarak ileri süremez.

Madde-90 Seyrüsefer Hakkı

Madde-91 Gemilerin Tabiiyeti

Madde-92 Gemilerin Hukuki Statüsü

Madde-93 Birleşmiş Milletler Teşkilatı'nın, Birleşmiş Milletler Uzmanlık Kurumları'nın veya Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı'nın Bayrağını Taşıyan Gemiler

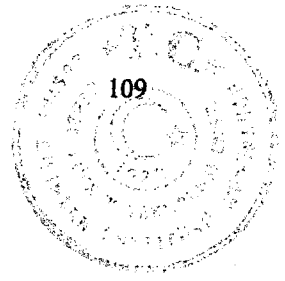
Madde-94 Büyük Devletlerin Yükümlülükleri

Madde-95 Açık Denizlerde Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı

Madde-96 Münhasıran, Ticari Olmayan Bir Kamu Hizmetinde Kullanılan Gemilerin Dokunulmazlığı

Madde-97 Çatma ve Deniz Seyrüseferine İlişkin Diğer Her Türlü Olayda Cezai Yargı Yetkisi

Madde-98 Yardım Etme Yükümlülüğü



Madde-99 Köle Taşınmasının Yasaklanması

Madde-100 Deniz Haydutluğunun Önlenmesi Konusunda İşbirliğinde Bulunma Yükümlülüğü

Madde-101 Deniz Haydutluğunun Tanımı

Madde-102 Mürettebatı İsyan Eden Bir Savaş Gemisi, Bir Devlet Gemisi veya Bir Devlet Uçağı Yoluyla Deniz Haydutluğu

Madde-103 Deniz Haydudu Bir Gemi veya Uçağın Tanımı

Madde-104 Deniz Haydudu Bir Gemi veya Bir Uçağın Tabiiyetini Muhafaza Etmesi veya Kaybetmesi

Madde-105 Deniz Haydudu Bir Gemi veya Bir Uçağı El Konulması

Madde-106 Keyfi El Koyma Halinde Sorumluluk

Madde-107 Deniz Haydutluğu Nedeniyle El Koymayı Gerçekleştirmeye Yetkili Gemi ve Uçaklar

Madde-108 Uyuşturucu Maddelerin ve Psikotrop Maddelerin Gayri Meşru Trafığı

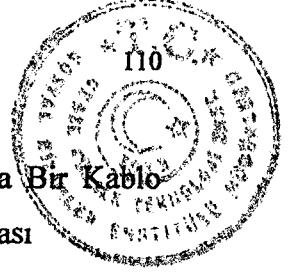
Madde-109 Açık Denizlerde İzinsiz Radyo Yayınları

Madde-110 Ziyaret Hakkı

Madde-111 Kesintisiz İzleme Hakkı

Madde-112 Deniz Altı Kabloları veya Petrol Borularını Döşeme Hakkı

Madde-113 Bir Deniz Altı Kablosunun veya Petrol Borusunun Kopması veya Zedelenmesi



Madde-114 Bir Deniz Altı Kablosunun veya Petrol Borusunun Başka Bir Kablo veya Petrol Borusu Sahibi Tarafından Koparılması veya Zarara Uğratılması

Madde-115 Bir Deniz Altı Kablosuna veya Petrol Borusuna Zarar Vermemek İçin Uğranılan Kayıpların Tazmini

BÖLÜM-2 AÇIK DENİZLERİN CANLI KAYNAKLARININ KORUNMASI VE YÖNETİMİ

Madde-116 Açık Denizlerde Balık Avlama Hakkı

Madde-117 Devletlerin, Vatandaşlarına Karşı Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Muhafazasına İlişkin Tedbirleri Alma Yükümlülüğü

Madde-118 Canlı Kaynakların Muhafazası ve Yönetimi Konusunda Devletlerin İşbirliği

Madde-119 Açık Denizlerin Canlı Kaynaklarının Muhafazası

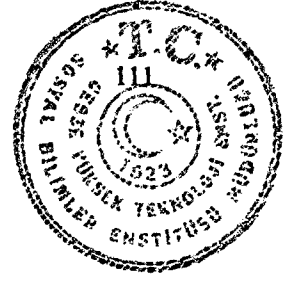
Madde-120 Deniz Memelileri

KISIM-8 ADALARIN REJİMİ

Madde-121 Adaların Rejimi: Bir ada, sularla çevrili olan ve sular yükseldiğinde su üstünde kalan, doğal olarak meydana gelmiş bir kara parçasıdır.

3ncü Paragraf hükümleri saklı kalmak üzere, bir adanın karasularının bitişik bölgesinin, münhasır ekonomik bölgesinin ve kıta sahanlığının sınırlandırılması, iş bu sözleşmenin diğer kara parçalarına uygulanabilir hükümlerine uygun olarak yapılır.

İnsanların oturmasına elverişli olmayan veya kendilerine özgü ekonomik yaşamı bulunmayan kayalıkların münhasır ekonomik bölgeleri ve kıta sahanlığı olmayacaktır.



KISIM-13 DENİZE İLİŞKİN BİLİMSEL ARAŞTIRMA

BÖLÜM-1 GENEL HÜKÜMLER

Madde-238 Denize İlişkin Bilimsel Araştırma Yapma Hakkı

Madde-239 Denize İlişkin Bilimsel Araştırmaları Destekleme Yükümlülüğü

Madde-240 Denize İlişkin Bilimsel Araştırmaların Yürütülmesini İdare Eden Genel Esaslar

Madde-241 Denize İlişkin Bilimsel Araştırmanın Herhangi bir Talebin Hukuki Dayanağı Olarak Tanınmaması

BÖLÜM-2 ULUSLARARASI İŞBİRLİĞİ

Madde-242 Uluslararası İşbirliğini Destekleme Yükümlülüğü

Madde-243 Uygun Şartların Tesisi

Madde-244 Toplanan Haberlerin ve Bilgilerin Yayımı ve Dağıtımı

Madde-245 Karasularında Denize İlişkin Bilimsel Araştırma yapmada, sahildar devletlerin egemenliklerinin kullanılmasında, karasularının içerisinde denize ilişkin bilimsel araştırmalar düzenlemek, bunlara izin vermek ve bunları yürütmek konusunda münhasır hakları vardır. Denize ilişkin bilimsel araştırma, karasuları içerisinde; ancak sahildar devletin açık rızası ile ve onun tespit olduğu şartlara göre yürütülecektir.

Madde-246 Münhasır Ekonomik Bölge İçerisinde ve Kıta Sahanlığı Üzerinde Denize İlişkin Bilimsel Araştırma yapmada, sahildar devletlerin, yetkilerinin kullanılmasında kendi münhasır ekonomik bölgeleri içerisinde ve kıta sahanlıkları üzerinde, iş bu



sözleşmenin ilgili hükümleri uyarınca, denize ilişkin bilimsel araştırmalar düzenlemek, bunları yürütmek konusunda münhasır hakları vardır.

Münhasır ekonomik bölge içerisinde ve kıta sahanlıkları üzerinde, denize ilişkin bilimsel araştırma sahildar devletin rızası ile yürütülecektir.

Normal şartlarda sahildar devletler, kendi ekonomik bölgeleri içerisinde veya kıta sahanlıkları üzerinde diğer devletlerin veya yetkili uluslararası kuruluşların iş bu sözleşmeye uygun olarak münhasıran barışçı amaçlarla ve bütün insanlığın çıkarı uğruna, deniz çevresi hakkında bilimsel bilgileri artırmak amacıyla yürütmek istedikleri bilimsel araştırma projelerinin gerçekleştirilmesine rıza göstereceklerdir. Bu amaçla, sahildar devletler rızalarının makul süreler içinde verilmesini ve haksız olarak bu rızayı vermekten imtina edilmemesini sağlayan kuralları ve usulleri kabul edeceklerdir.

3ncü paragrafta, uygulanmasında, sahildar devlet ile araştırmalar yapmak isteyen devlet arasında diplomatik ilişkiler mevcut olmasa da şartlar normal kabul edilebilir.

Bununla beraber, sahildar devletler kendi takdirlerine göre kendi münhasır ekonomik bölgeleri içerisinde veya kıta sahanlıkları üzerinde diğer bir devletin veya yetkili uluslararası bir kuruluşun denize ilişkin bilimsel araştırma projesinin yürütülmesine aşağıdaki hallerde rıza göstermeyebilir:

Eğer projenin, canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesine doğrudan bir yansıması varsa;

Eğer proje, 60 ve 80nci maddelerde öngörülen suni adaların, yapı ve tesislerin inşasını, işletilmesini veya kullanılmasını öngörüyorsa;

Eğer projenin, niteliğine ve amaçlarına ilişkin olarak 248nci madde uyarınca iletilen bilgiler doğru değilse veya projenin sahibi devlet veya yetkili uluslararası kuruluş, ilgili sahildar devlete karşı daha önceki bir proje dolayısıyla üstlendiği yükümlülüklerini yerine getirmediyse.



5nci paragraf hükümlerine rağmen sahildar devletler iş bu kısma uygun olarak, karasularının ölçülmeye başlandığı hatlardan itibaren 200 deniz milinin ötesindeki kıta sahanlığı üzerinde ileri düzeyde işletme çalışmalarına veya araştırma çalışmalarına konu olduğunu veya makul bir süre içerisinde olacağını her zaman resmen tespit edecekleri özel alanlar dışında girişilecek denize ilişkin bilimsel araştırma projelerine ilişkin olarak, 5nci paragrafın a. Fıkrası gereğince rızalarını vermemek için, takdir yetkilerini kullanmayabilirler. Sahildar devletler bu şekilde tespit ettikleri bölgeleri ve bunlara ilişkin değişiklikleri makul süre içerisinde duyuracaklar; ancak burada yürütülen çalışmaların detaylarını vermek zorunda olmayacaklardır.

6ncı paragraf hükümleri, kıta sahanlığı üzerinde sahildar devletlere 77nci madde uyarınca tanınmış olan haklara hâlel getirmez.

İş bu madde de öngörülen denize ilişkin bilimsel araştırmalar, sahildar devletler tarafından iş bu sözleşmenin öngördüğü egemen hakların kullanımına ve yetkinin icrasına ilişkin olarak giriştikleri faaliyetleri haksız şekilde engellemeyecektir.

Madde-247 Uluslararası Kuruluşlar Tarafından veya Onların Himayesinde Gerçekleştirilen Araştırma Projeleri

Madde-248 Sahildar Devlete Bilgi Verme Yükümlülüğü

Madde-249 Bazı Şartları Yerine Getirme Yükümlülüğü

Madde-250 Denize İlişkin Bilimsel Araştırma Projelerine Ait Duyurular

Madde-251 Genel Kriterler ve Yönlendirici Esaslar

Madde-252 Zımnî Rıza

Madde-253 Denize İlişkin Bilimsel Araştırma Çalışmalarının Askıya Alınması veya Durdurulması



Madde-254 Sahili Bulunmayan Komşu Devletlerin ve Coğrafi Bakımdan Elverişsiz Komşu Devletleri Hakları

Madde-255 Denize İlişkin Bilimsel Araştırmaları Kolaylaştırmayı ve Araştırma Gemilerine Yardımı Amaçlayan Tedbirler

Madde-256 Bölgede Denize İlişkin Bilimsel Araştırma

Madde-257 Münhasır Ekonomik Bölge Sınırlarının Ötesindeki Su Kütlesinde Denize İlişkin Araştırma

BÖLÜM-4 DENİZ ÇEVRESİNDE BİLİMSEL ARAŞTIRMA TESİSLERİ VE TEÇHİZATI

Madde-258 Yerleştirme ve Kullanma

Madde-259 Hukuki Statü

Madde-260 Güvenlik Bölgeleri

Madde-261 Uluslararası Seyrüsefere Engel Olmama Yükümlülüğü

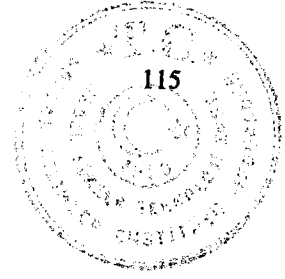
Madde-262 Tanıtma İşaretleri ve İkaz İşaretleri

BÖLÜM-5 SORUMLULUK

Madde-263 Sorumluluk

BÖLÜM-6 UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜMÜ VE İHTİYATİ TEDBİRLER

Madde-264 Uyuşmazlıkların Çözümü



Madde-265 İhtiyati Tedbirler

KISIM-16 GENEL HÜKÜMLER

Madde-300 İyi Niyet ve Hakkın Kötüye Kullanılması

Madde-301 Denizlerin Barışçı Amaçlarla Kullanımı

Madde-302 Bilgilerin Açıklanması

Madde-303 Denizde ortaya Çıkarılan Arkeolojik ve Tarihi Eşyalar

Madde-304 Zarar Verilmesi Halinde Sorumluluk

KISIM-17 SON HÜKÜMLER

Madde-305 İmza

Madde-306 Onaylama ve Resmi Teyit

Madde-307 Katılma

Madde-308 Yürürlüğe Giriş

İş bu sözleşme, 60ncı onay veya katılma belgesinin tevdi tarihinden 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.

60ncı Onay veya katılma belgesinin tevdi tarihinden sonra sözleşmeyi onaylayan veya sözleşmeye katılan her devlet için sözleşme, birinci paragraf hükmü saklı kalmak üzere, onay ve katılma belgesinin tevdi tarihini takip eden 30ncu gün yürürlüğe girecektir.



Otorite Kurulu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihte toplanacak ve Otorite Meclisi'ni seçecektir. 161nci maddenin kesin bir şekilde uygulanamaması halinde Meclis, anılan maddede öngörülen amaçlara uygun bir biçimde oluşturulacaktır.

Hazırlık Komisyonu tarafından tespit edilen kurallar, düzenlemeler ve usuller, bunları Otorite tarafından 11nci kısım gereğince resmen kabul edilmelerine kadar, geçici olarak uygulanacaktır.

Otorite ve organları, Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın 2 sayılı, hazırlık yatırımlarına ilişkin kararına ve bu kararın uygulanması sonucu Hazırlık Komisyonunun aldığı kararlara uygun olarak hareket edeceklerdir.

Madde-309 İtirazı Kayıtlar ve İstisnalar

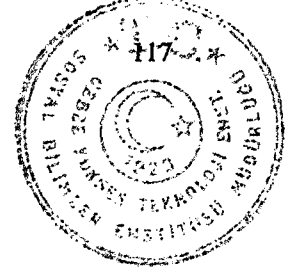
İş bu sözleşmeye, diğer maddelerde açıkça izin verilenler dışında, ne itirazı kayıt ve ne de istisnalar ileri sürülebilir.

Madde-310 Bildiriler

309ncu madde herhangi bir devletin, iş bu sözleşmeyi imzalarken veya onaylarken veya ona katılırken, bildirilerin iş bu sözleşme hükümlerinin o devlete uygulanmaması hukuki etkilerini hariç bırakmayı veya adlandırılması ne olursa olsun bildirilerde bulunmasını yasaklamaz.

Madde-311 Diğer Uluslararası Sözleşme ve Anlaşmalarla İlişkiler

(EK 5)



TÜRKİYE İLE YUNANİSTAN ARASINDAKİ KİTA SAHANLIĞININ SINIRLANDIRILMASINDA İZLENİLECEK USULE İLİŞKİN BERN MUTABAKATI (11 KASIM 1976)

1. İki taraf, aralarında kıta sahanlığı sınırlandırmasının karşılıklı rızaya dayanan bir antlaşmaya ulaşması amacıyla müzakerelerin, samimi, esasa inen ve iyi niyetle yürütülmesi hususunda anlaşmışlardır.

2. Her iki taraf, bu konuda müzakerelerin niteliği gereğince, kesinlikle gizli olması koşuluyla anlaşmışlardır.

3. Taraflar, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin karşılıklı tutumlarını saklı tutarlar.

4. Her iki taraf, bu belgenin hükümleriyle taraflardan biri ya da diğeri tarafından müzakereler süresince yapılacak önerilerin hiç bir koşul altında, müzakerelerin kapsamı dışında kullanmamayı üstlenirler.

5. Aksine ortaklaşa kararlaştırılmadıkça, her iki taraf müzakerelerin konusu hakkında beyanda bulunmamak ve basına haber sızdırmamak konusunda anlaşmışlardır.

6. Her iki taraf müzakereleri güçleştirebilecek Ege Denizi sahanlığına ilişkin her türlü girişim ve eylemlerden kaçınmayı üstlenirler.

7. Her iki taraf, ikili ilişkileri konusunda birbirlerini kötüleyici her türlü girişim ve eylemlerde bulunmaktan kaçınmayı üstlenirler.



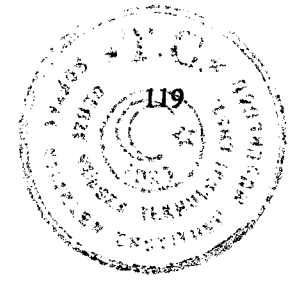
8. İki ülke arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılmasında kullanılacak bazı pratik ilke ve kıstaslar ortaya çıkarmak üzere, taraflar bu alandaki uygulamaları ile uluslararası kuralları incelemek hususunda anlaşmışlardır.

9. Bu amaçla, ulusal temsilciliklerden oluşan bir karma komisyon kurulacaktır.

10. Her iki taraf, aralarında danıştıktan sonra, müzakerelerinde tedrici bir tempo kullanmayı kabul ederler.



(EK 6)



TÜRKİYE VE YUNANİSTAN BAŞBAKANLARININ ORTAK BİLDİRİSİ DAVOS, 31 OCAK 1988

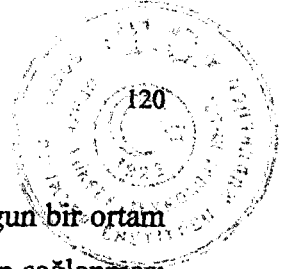
1.Yunanistan ve Türkiye başbakanları, İsviçre'nin Davos kentinde biri 30 ve diğeri 31 Ocak 1988 tarihinde olmak üzere iki defa buluşmuşlar, karşılıklı anlayış ve iyi niyet havası içinde, iki tarafı ilgilendiren konuları görüşmüşlerdir

2.Başbakanlar, farklı yaklaşımlar dolayısıyla zaman içinde birikmiş sorunların ortaya çıktığını, bu sorunların zaman zaman bazı çevrelerce istismar edildiğini müsadere etmişlerdir. Buna müsaade edilmemesi zaruridir. Bu görüş farklılıkları arasındaki mesafenin kapatılması, zaman, iyi niyet ve çok çalışma gerektirecektir.

3.Başbakanlar, Türk Yunan ilişkileri konusundaki görüşlerini, tarihi perspektiften başlayarak, zaman içinde bozulmasına da değinmek suretiyle açıklamışlardır. İki başbakan, ülkelerini savaşın eşiğine getiren son Ege krizi üzerinde durmuşlardır, aynı zamanda aralarındaki mesaj teatisi sonucunda doğan iyimserliklerini belirtmişlerdir. Başbakanlar, bundan böyle bir krizin tekrar çıkması ve iki tarafın gayretlerini, aralarında barışçı ve kalıcı ilişkiler kurulması üzerinde mutabık kalmışlardır.

4.Başbakanlar, iki ülke arasındaki meselelerle ilgili olarak, toplumlarının çeşitli kesimlerinde katı tutumların yerleşmiş olduğu hususunda görüş birliğine varmışlardır. İki başbakan, okul kitaplarının da bu durumda olduğunu kaydetmişlerdir. Öte yandan iki başbakan, resmi şahsiyetlerin ahiren yaptıkları bazı beyanların, iki ülke arasındaki ilişkilerin gelişmesine yardımcı olmadığını üzüntüyle karşılamışlardır.

5.İki başbakan, ikili ve bölgesel sorunlarla ilişkili karşılıklı pozisyonlarını yeniden ortaya koymuşlardır.

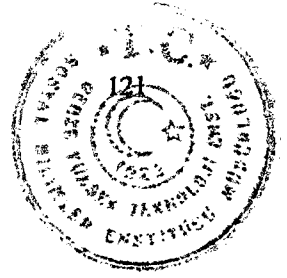


6. Bununla birlikte, iki başbakan, kalıcı çözümler geliştirmeye uygun bir ortam yaratmak amacıyla iki ülke arasında buzların eritilmesi ve yakınlaşmanın sağlanması için kararlılık, sürekli gayret ve tarafların ortak bir zemine doğru hareket etmesiyle güvenin gerçekleştirilmesi gerektiğini vurgulamışlardır.

7. Başbakanlar, iki komite kurmayı kararlaştırmışlardır. Bu komitelerden biri ekonomik işbirliği, ortak teşebbüs, ticaret, turizm, haberleşme, kültürel mübadele gibi işbirliği imkanlarını araştırarak: diğeri, sorun alanlarını tanımlayacak, görüş farklılıkları arasındaki mesafeyi kapatma imkanlarını araştırarak, kalıcı çözümlere doğru hareket edecektir. Bu komitelerin çalışmalarında kaydedilecek gelişmeler, başbakanlar tarafından gözden geçirilecektir. Başbakanlar, bu cümleden olarak, sivil ve askeri şahsiyetler, işadamları ve basın mensupları arasında temaların başlatılması, teşvik edilmesi ve artırılmasına, bir iş konseyi ya da ortak ticaret ve sanayi odası kurulmasına karar vermişlerdir.

8. Başbakanlar, yılda en az bir defa buluşmayı ve birbirlerinin ülkesine karşılıklı ziyaretler yapmayı ve ayrıca bir direkt telefon hattı kurmayı kabul etmişlerdir. Başbakanlar iki ülkenin uluslararası kuruluşlar nezdindeki büyük elçilerin işbirliğini geliştirmek amacıyla temalarını çoğaltmalarını kararlaştırmışlardır.

9. Nihayet iki başbakan, aralarındaki görüşmelerin açık ve samimi şekilde geçmesinden ötürü memnurluklarını ifade etmişler, aralarında iyi ilişkiler ve güven yaratılması için kararlılık, zaman ve çok çalışma gerekeceği hususundaki inançlarını tekrarlamışlardır.



(EK 7)

KARASULARI KANUNU (20 MAYIS 1982, KANUN NO:2674)

Madde-1 Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir. Türk karasularının genişliği 6 mildir.

Bakanlar kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları talep etmeye yetkilidir.

Madde-2 Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasuları anlaşma ile sınırlandırılır. Bu anlaşma, bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak, hakkaniyet ilkesine göre yapılır.

Madde-3: Karasularının 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 karasularının 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 hükümlerini yürürlükten kaldırmıştır.

Madde-7 Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde-8 Bu kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.



KARASULARI GENİŞLİĞİNE İLİŞKİN BAKANLAR KURULU KARARI

(29 MAYIS 1982, KARAR SAYISI: 8/4742)

20/05/1982 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 karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesi: Dışişleri bakanlığının 26/05/1982 Tarihli ve MİGM, MİGM-III-1365-917 Sayılı yazısı  zerine, Bakanlar Kurulunca 29/05/1982 tarihinde kararlaŐtırılmıŐtır.

