

**T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
ATATÜRK İLKE VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**TÜRK VE YUNAN İLİŞKİLERİ AÇISINDAN
EGE'DE KARASUYU SORUNU**

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

FATİH SEZAL
(2005880011)

(DANIŞMAN YRD.DOÇ.DR. KENAN KIRKPINAR)

İZMİR, 2007

Yemin Metni

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “ Türk ve Yunan İlişkileri Açısından Ege’de Karasuyu Sorunu ” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

.../.../.....

Fatih Sezal

İmza

TUTANAK

Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsünün/.....2007 tarih ve.....sayılı toplantısında oluşturulan juri, lisansüstü yönetmeliğinin.....maddesine göre yüksek lisans öğrencisi FATİH SEZAL'ın “ Türk Yunan İlişkileri Açısından Ege’de Karasuyu Sorunu” konulu tezi incelenmiş ve aday/.....2007 tarihinde saat da juri önünde tez savunmasına alınmıştır.

Adayın kişisel çalışmaya dayana tezini savunmasından sonra dakikalık süre içerisinde gerek tez konusu, gerekse tezin dayanağı olan anabilim dallarında juri üyelerince sorulara verdiği cevaplar değerlendirilerek, tezin olduğuna ile karar verildi.

BAŞKAN

ÜYE

ÜYE

ÖNSÖZ

“Türk ve Yunan İlişkileri Açısından Ege’de Karasuyu sorunu” konulu çalışmamın amacı;

Türkiye'nin uluslararası ilişkilerinde mütamadiyen karşısına çıkan sorunlardan biri Yunanistan'la olan anlaşmazlıklardır. Ege’de kıta sahanlığının, karasularının ve hava sahasının sınırlandırılması, adaların silahlandırılması Türkiye’de yaşayan Rum-Ortodoks’larla, Yunanistan’da yaşayan Türk Müslüman azınlıkların durumu Türk-Yunan uyumsuzluğunda görünürdeki öğelerdir. Semih Vaner Kıbrıs sorununu azınlıklar sorununun bir parçası gibi görünmekteyse de aynı zamanda iki ülke arasında ki ilişkileri tek başına etkileyen bir iletken durumda olduğunu belirtmektedir¹.

Bulunduğu konumu açısından Ege Denizi, üç kıtanın bir başka deyişle Asya, Avrupa ve Afrika’nın deniz, kara ve hava ulaşım yollarının buluşma bölgesidir. Bir anlamda üç kıtanın odak noktası konumundaki Ege denizi, bu yönüyle sadece Türkiye ve Yunanistan açısından değil, Karadeniz’e kıyısı olan ülkelerde dahil olmak üzere her üç kıta ile ekonomik ve stratejik bakımdan köprü ihtiyacı hisseden bütün bölgesel ve küresel güçler için büyük öneme sahip olduğunu Ahmet Davutoğlu kitabında bildirmektedir².

Gerçekte iki ülke arasında yaşanan pek çok sorun Uluslararası siyasal sistemde diğer pek çok ülke arasında da yaşanmaktadır. Ege Denizi'nin jeostratejik ve coğrafik yapısı gereği Türk-Yunan sınırlarının dağılımı göz önünde tutulduğunda, mevcut düzeni genişletici her yeni hükmün Türkiye ve Yunanistan arasındaki statükonun yeniden gözden geçirilmesini gerektirmektedir. Dolayısıyla sorunları çözümlmek için yapılacak görüşmelerden önce Türkiye ve Yunanistan'ın diyalog ve güven ortamını oluşturmaları bir zorunluluktur.

¹ Semih Vaner, **Türk Yunan Uyuşmazlığı**, Metis yay., İstanbul, 1995, s.14.

² Ahmet Davutoğlu, **Stratejik Derinlik Türkiye’nin Uluslararası Konumu**, Küre yay., İstanbul, 2001, s.170.

Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne girmek için Helsinki'de imzaladığı Katılım Ortaklığı Belgesi'ne göre mevcut sorunların ikili olarak çözülememesi durumunda sorunlar paketinin Uluslararası Adalet Divanı'na götürülmesi hususu ağırlık kazanacaktır. Türkiye'nin, Ege'de Yunanistan'la olan sorunları masaya yatırması, milli hak ve menfaatlerimizi gözeterek çözüm yollarını tespit etmesi ve bu kapsamda belirlenecek iç ve dış politikalar ile stratejileri vakit geçirmeksizin uygulamaya koyması gereklidir.

Ayrıca bu tez araştırmasının, Ege'de ki karasuyu sorununun çözümünde milli hak ve menfaatlerimizi gözeterek belirlenecek iç ve dış politikalar ile stratejilerin belirlenmesine yardımcı olacağı değerlendirilmektedir.

Tez iki bölümden oluşmaktadır; birinci bölümde, karasularının hukuki statüsü, deniz hukukunda karasuyunun tarihsel gelişimi; ikinci bölümde ise Ege Denizi'nde ki karasuyu uyuşmazlığı üzerinde durulmaktadır.

Bu çalışmayı yapmak istediğimde beni destekleyen ve her türlü yardımı esirgemeyen, beni yönlendiren ve bana sabreden saygıdeğer hocam, Doç. Dr. Kenan Kırkpınar'a teşekkür ederim.

Fatih Sezal

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

Türk Yunan İlişkileri Açısından Ege'de Karasuyu Sorunu

Fatih SEZAL

Dokuz Eylül Üniversitesi

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

“Türk Yunan İlişkileri Açısından Ege'de Karasuyu Sorunu” konulu çalışmamda, Ege Denizi'nde halihazırda bir türlü çözüme ulaştırılamayan karasuyu mesafesi ve bu konu üzerinde ki çözüm önerileri incelenmiştir.

İlk bölümde, Karasularının hukuki statüsü ve tarihsel gelişimiyle beraber diğer denizlere ait uygulama örnekleri incelenmiştir.

İkinci bölümde, Ege Denizi'nde ki karasuyu sorunu anlatılmaktadır.

Ayrıca bu çalışmada; Ege Denizi'nde ki karasuyu sorununun tarih, politika ve dış siyaset açısından çözüm yolları anlatılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: 1) Karasuyu, 2) Kodifikasyon, 3) Ege Denizi, 4) Türk Yunan İlişkisi

ABSTRACT

Thesis of Master

**The Problem Of Territorial Waters From The Aspect Of The Relationship
Between Turkey And Greece**

Fatih SEZAL

Dokuz Eylül University

The Atatürk Enstitute For Modern Turkish History

In my study by the subject of “The problem of territorial waters in the Aegean Sea from the aspect of the relationship between Turkey and Greece” the distance of territorial waters at the “Aegean Sea” which has not been solved yet and the suggestions of solution on this subject are studied.

In first chapter, along with the judicial statute and the historical progress of the territorial waters, the applied samples which belong to other seas are studied.

In second chapter, the problem of the territorial waters at the Aegean Sea is explained.

Additionally in this study, the solution methods of the territorial waters at the Aegean Sea are explained from the aspects of history, politics and the foreign policy.

Key Words: 1) Territorial Waters, 2) Codification, 3) Aegean Sea, 4) Relationship between Turkey and Greece

İÇİNDEKİLER

YEMİN METNİ	i
TUTANAK	ii
ÖNSÖZ	iii
ÖZET	v
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	x
EK LİSTESİ	xi
GİRİŞ	1
I- KARASULARININ HUKUKİ STATÜSÜ VE TARİHSEL GELİŞİMİ	5
A- KARASULARININ HUKUKİ STATÜSÜ	5
1- Mülkiyet Hakkı	5
2- Kıyısal İrtifak Hakkı Teorisi	7
3- Kıyısal Devletin Koruma Hakkı Teorisi	9
4- Kıyısal Devletin Karasuyu Üzerinde Egemenlik Ve Sınır Hakkı Teorisi	11
5- Değerlendirme	17

B- KARASUYUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ	18
1- 19'uncu Yüzyıla Kadar Karasuyunun Azami Genişliği	18
2- 19'uncu Yüzyıla Kadar Karasuyu Mesafesinin Milletlerarası Ve Konvansiyonlar Tarafından Uygulanması	23
a- The Schooner Washington Tahkimi (1855)	23
b- Kuzey Denizi Balıkçılık Konvansiyonu (1882)	24
c- İstanbul Konvansiyonu (Süveyş Kanal Konvansiyonu) (1888)	24
d- Bering Denizi Tahkimi (1893)	25
e- Milletlerarası Hukuk Enstitüsü Ve Hukuk Cemiyeti	25
3- 19'uncu Yüzyıldan Sonra Karasuyunun Azami Genişliği Ve Uygulama Esasları	26
a- 1930 La Haye Kodifikasyonu	27
b- 1958 Cenevre Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı	28
c- 1960 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı	30
d- 1960-1973 Dönemi	32
e- 1973-1982 Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı	33
C- AKDENİZ EGE VE DİĞER DENİZLERDE KARASUYU UYGULAMALARI	40
II- EGE DENİZİ KARASUYU UYUŞMAZLIĞI	42
A- EGE DENİZİ	42
1- Genel Fiziki Coğrafyası	43

2-	Ege Denizi, Adalar Denizinin Tarihi	44
3-	Ege Adaları	49
B-	KARASULARI ÜZERİNE TÜRK YUNAN TEZLERİ	55
1-	Yunan İddiası	56
2-	Türk İddiası	58
C-	EGE DENİZİ'NDE KARASULARININ DURUMUNUN İNCELENMESİ	63
1-	Ege'de Karasularının Genişliği Ve Sınırlandırılması	63
2-	Ege'de Karasuları Genişliğinin Ege'de Mevcut Adalar Açısından İncelenmesi	73
3-	Ege'de Karasularının Hukuksal Rejimi	77
D-	TÜRK VE YUNAN BASINININ EGE'DE KARASUYU SORUNUNA BAKIŞI	81
E-	KARASUYU SORUNUN TÜRK-YUNAN İLİŞKİSİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ	91
	SONUÇ	97
	KAYNAKÇA	108
	EKLER	113

KISALTMALAR

A.g.e.	:	Adı geçen eser
A.g.m.	:	Adı geçen makale
Akt.	:	Aktaran
Bkz.	:	Bakınız
Yay.	:	Yayınevi
AB	:	Avrupa Birliği
B.M.	:	Birleşmiş Milletler
B.M.D.H.S.	:	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
K.B.B.S.	:	Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
U.A.D	:	Uluslararası Adalet Divanı
T.S.K.	:	Türk Silahlı Kuvvetleri
U.N.	:	United Nations
A.B.D.	:	Amerika Birleşik Devleti
İ.Ö.	:	İsa'dan Önce
KM.	:	Kilometre
T.C.	:	Türkiye Cumhuriyeti
D.Z.K.K.	:	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
Mt.	:	Metre
TPAO	:	Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı
S.S.C.B.	:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
MD.	:	Madde

EK LİSTESİ

- EK 1 :** 17 Eylül 1936 Tarihli “Yunanistan Karasuları Hududunun Tespiti Hakkında Kanun”
- EK 2 :** 476 Sayılı Karasuları Kanunu
- EK 3 :** 20 Mayıs 1982 Tarih ve 2674 Sayılı Karasuları Kanunu
- EK 4 :** 29 Mayıs 1982 Tarih Ve 8/4742 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı
- EK 5 :** 24 Temmuz 1923 Tarihli Lozan Barış Antlaşması (Madde 12, 13,14 ve 15)
- EK 6 :** 10 Şubat 1947 Tarihli Paris İtalyan Barış Antlaşması (Madde 14)
- EK 7 :** 1958 Tarihli Cenevre Karasuları Ve Bitişik Bölge Konvansiyonu
- EK 8 :** 1982 Tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu (Karasularının Sınırlandırılmasına İlişkin Hükümler)
- EK 9 :** Ege Denizi Genel Haritası
- EK 10 :** Yunan Adaları
- EK 11 :** 6 ve 12 Millik Karasuyu Statüsü Durumunda ki Ege Denizi Haritası
- EK 12 :** Ege Denizi’ne ait Adalar

GİRİŞ

Dünyanın %71'i diğeri bir bakış açısıyla üçte ikisi denizlerle kaplıdır. Diğeri bir ifadeyle dünya üzerinde ki karaların yaklaşık 2.5 katı sular ile kaplıdır. Halihazırda insanlar yapmış oldukları deniz araçları ile denizler üzerinde hareket kabiliyetine sahip olup dünya ticaretinin büyük kısmını bu yolla gerçekleştirmekte olup dünya petrol ve gaz rezervlerinin %40'ının denizlerde bulunduğu tahmin edilmektedir. Bu hammaddelerin bir yıl içinde denizlerde taşınma miktarı Nejat Tarakçının kitabında şöyle belirtilmektedir³;

- Petrol	1 milyar ton,
- Demir Cevheri	300 milyon ton,
- Kömür	300 milyon ton,
- Hububat	175 milyon ton,

Denizler toprak altı ve üstündeki zenginlikleri, besin kaynakları ve alternatif enerji olanakları ile ekonominin önemli bir parçasıdır. Kara toprakları üzerinde bulunan ekonomik kaynaklardaki azalma, devletleri bugün, denizlerde ki ekonomik mücadelede daha fazla yer almalarına sebep olmuştur. Bu sebepten dolayıdır ki özellikle kıta sahanlığı ve karasuları devletler için çok önemli hale gelmiştir. Açık deniz alanları kural olarak açık deniz rejimine tabidir. Ancak deniz hukuku karasuları dışındaki açık deniz kesimlerinde bitişik bölge, kıta sahanlığını düzenleyerek, kıyı devleti yararına bazı özel rejimler öngörmektedir. Buna karşılık, karasularında veya karasuları ile kaplı boğazlarda

³ Nejat Tarakçı, **Sömürgecilikten 21. y.y.'a Deniz Gücü Mücadelesi**, İstanbul Deniz Basımevi Müdürlüğü, 1. Baskı, İstanbul, s.456.

kıyıdaş olmayan devletler yararına da bir takım özel rejimler öngör÷lmüştür. Kıyıdaş olmayan devletlere tanınan zararsız ve transit geçiş hakları ile yargı muafiyetleri bunların başlıcalarındandır.

Deniz alanlarının sınırlandırılmasında belirleyici unsur olan karasuları genişliğinin hesaplanması yolunda bunun hesabının top menzili olması fikri ilk kez 1610 yılında İngiltere ve Hollanda tarafından ortaya atılmış olup o dönemlerde ünlü İtalyan diplomat Galiani'nin top menzilinın 3 mil olması esasına dayanarak 1782 de ortaya koyduğu 3 millik karasuyu genişliği uygulamasının o zamanın en uzun süreli uygulaması olduğunu Hüseyin Pazarcı kitabında bildirmektedir⁴.

1945 Truman Bildirisi ise günümüzdeki kıta sahanlığının ve karasularının temelini oluşturmuştur. ABD'ye teknolojisinin getirdiği imkanlarla ulusal yetki alanları dışında ekonomik egemenlik alanları ve dolayısıyla düne kadar herkesin olan deniz alanları üzerinde belirli bazı münhasır haklar öngörmekteydi⁵.

Silah teknolojisinin gelişmesiyle birlikte 1930 La Haye Kodifikasyonu Konferansından sonra BM şemsiyesi altında denizlerdeki menfaatlerin hukukileştirilmesi amacıyla deniz hukukuna ilişkin 3 büyük konferans yapılmıştır. Birinci Deniz Hukuku Konferansı sonunda denizlerle ilgili hukuku uluslararası arenada ilk defa yazılı olarak ortaya koyan metin ise 1958 tarihli Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleridir⁶.

1958 tarihli Cenevre Sözleşmesi, ilgili devletleri yeterince tatmin etmemesi sebebiyle 2 yıl sonra yine Cenevre'de İkinci Deniz Hukuku Konferansı toplanmış olup yapılan görüşmeler neticesinde hiçbir antlaşma belgesi imzalanamadan bu görüşmeler sona ermiştir. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri, BMDHS ve deniz hukukuna

³ Hüseyin Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, 5. baskı, Turhan Kitapevi, Ankara, 1998, s.341-342.

⁴ Bildirinin Türkçe metni için, bkz. Aslan Gündüz, **Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar**, 3.baskı, İstanbul, 1998, s.476.

⁶ Sözleşme metinleri için, bkz., **a.g.e.**, s.347-370, ayrıca bkz. Ek 7.

ilişkin örf adet ve kuralların analizi neticesinde; denizlerin farklı hukuki rejimlere tâbi bir takım kısımlara ayrıldığını, bu deniz alanları üzerinde devletlerin geçmişteki alaka ve menfaatlerin büyük bir bölümünün ise haklara dönüştüğünü görmekteyiz. Bu durum, klasik deniz hukukunun temelinde olan devletin egemenliğine tabi denizler ve açık denizler şeklindeki ayrımı önemli ölçüde değiştirmiştir. Görülen şu ki 1950 yılından itibaren 3 millik karasu mesafesinin aşıldığı ve karasu mesafesinin 6 mil ve 12 mil arasında bir genişlik olarak kabul edilmesi eğiliminin arttığı gözlenmektedir⁷.

2'inci Deniz Hukuku Konferansından sonra 1974 yılında Karakas'da toplanılmış ve BM Deniz Hukuku Konferansı çalışmaları 1982 yılına kadar devam etmiş ve neticede o güne kadar yapılmış çok taraflı uluslararası düzenlemelerin en kapsamlısı olan 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) deniz hukukunun kaynakları arasında en önemli yeri almıştır⁸. Burada 109 devletin 12 mile taraftar olduğu 12 sinin 200 millik karasuyuna taraf olduğu görülmüştür⁹.

B.MD.D.H.S. üçüncü maddesinde 12 mile kadar karasuyuna sahip olma hakkı vermiştir. Ama burada coğrafi ve hukuksal nedenlerde gözardı edilemez. 12 milden fazla karasuyu mesafesini kabul eden devletlerin ise 20-30-50-70-100-150-200 millik karasuyu mesafesini ilan ettikleri görülmektedir¹⁰. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde karasuları sınırının azami 12 mil olabileceğine ilişkin bir kuralın bulunmasına karşın, uygulamada devletler, ulusal karasuları sınırını belirlerken farklı genişlik kriterleri saptamaktadırlar. Günümüzde 20 devlet 3 deniz mili, 2 devlet 4 deniz mili, 4 devlet 6 deniz mili, 81 devlet 12 deniz mili, 1 devlet 15 deniz mili, 1 devlet 20 deniz mili, 2 devlet 30 deniz mili, 2 devlet 35 deniz mili, 4 devlet 50 deniz mili, 1 devlet 70 deniz mili, 1 devlet 100 deniz mili, 1 devlet 150 deniz mili, 13 devlet 200 deniz mili genişlikte ulusal karasuları sınırına sahip bulunmaktadır.

⁷ A.g.e., s.342.

⁸ Sözleşme metni için, bkz. a.g.e., s.370-475; ayrıca ingilizce metin için bkz. <http://www.un.org> .

⁹ Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s.342.

¹⁰ A.g.e., s.343-344.

Ege Denizi'nde ki ana sorunlara bakacak olursak; Tayyar Arı yazısında Ege sorunlarını 3 ana başlık halinde toplamıştır. Bunlar karasuları, kıta sahanlığı ve son olarak Ege adalarının silahlandırılmasıyla ilgili sorunlardır¹¹.

Türk-Yunan ilişkilerindeki uyuşmazlıkların zaman zaman diplomasi ile çatışma arasında salınım gösterdiği görülmekte. Bu salınım içerisinde tarafların diplomasinin yarattığı ılımlı yakınlaşmadan yeterince yararlanabildiklerini söylemek ise pek mümkün değildir. Dolayısıyla, iki ülke arasındaki ilişkilerin yönelimini ve sorunların çözümünü güçleştiren faktörlerin başında güven eksikliğine dayalı olarak elde edilecek çözümün kolayca aşındırılabilmesi ve müzakerelerle ya da mahkeme süreci işletilerek elde edilebilecek bir çözümden zararlı çıkılacağı endişesi gelmektedir. Bu duruma bir de üçüncü aktörlerin etkisi eklendiğinde durum daha da karmaşıklaşmaktadır. Türkiye ve Yunanistan arasındaki güç ve gücün kullanılabilirliği dikkate alındığında açık bir farklılaşmanın olduğu görülür. Nitekim Türk-Yunan ilişkilerinde çözüm arayışlarında iki ülke arasındaki asimetrik güç ilişkisinin olumsuz etkisi açık bir şekilde ilişkilerin yönelimini ve dolayısıyla çözüm sürecini etkilemektedir diyor Fuat Aksu¹².

Bugün yapılan ve yapılmakta olan şey dünyanın %71 ini işgal eden denizlerden pay kapma savaşıdır. Bununla beraber bu savaştan galip çıkanlar aynı zamanda bu bölgelerdeki ekonomi, ulaştırma ve uçuş serbestisi dışında bu alanlar üzerindeki alaka ve menfaatlerinin tümünü hakka dönüştüreceklerdir.

Unutulmamalıdır ki denizler, bünyelerindeki kaynakları kendisinden yararlanma -sını bilen uluslara zenginlik olarak sunmuştur. Atatürk'ünde dediği gibi "Denizlere hakim olan cihana hakim olur."

¹¹ Tayyar Arı, "Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları", *Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 50/1995, s.51.

¹² Fuat Aksu, *Türk-Yunan İlişkilerinde Güvenlik ve Güven Arttırma Çabaları*, Ayraç yay., Ankara 2003, s.246.

I- KARASULARININ HUKUKİ STATÜSÜ VE TARİHSEL GELİŞİMİ

A- KARASULARININ HUKUKİ STATÜSÜ

Karasularının hukuki statüsünde geliştirilmiş dört doktrin mevcuttur. Mevcut konun incelenmesi açısından bu dört doktrinin bilinmesinde fayda görmekteyim.

1- Mülkiyet Hakkı

Karasularının hukuki yapısına ilişkin birçok teori mevcuttur. Bazı hukukçular kıyı devletinin kara parçasında olduğu gibi mülkiyet hakkına sahip olduğunu savunmaktadır. Devlet nasıl topraklarının korunması için her tedbiri alma hakkına sahipse kara parçasının deniz içine doğru bir uzantı olduğu düşünülerek karasuları konusunda da aynı hakka sahip olduğu savunulmaktadır. Yine kıtaları birbirine bağlayan tren yolları üzerinde yabancı devletlerin bir hakka sahip olmaması gibi karasularında da aynı kural geçerlidir. Bu görüş Güney Amerika devletlerinin medeni kanunlarında yer almaktadır (Şili, Arjantin, Salvador, Ekvator). Birçokları açısından gerek uygulama gerekse gelenek ve görenekler açısından *DOMİNİUM* teorisini kabule değer bulunmaktadır¹³. Buna göre devlete bir takım yetkiler tanınır serbest gidiş-gelişi sınırlayabilir. Hatta bazı durumlarda zararsız geçiş hakkına dahi mani olmak demektir ki bu da uluslararası ilişkileri zedelemektedir¹⁴. Mülkiyet teorisine karşın görüş ise Fransız devlet şurasında ortaya

¹³ Mehmet Zeki Akın, *Karasuları, İç Sular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi Ve Kıta Sahaneliği*, Ankara, 1978, s.29.

¹⁴ Zararsız geçiş hakkı konusunda ayrıntılı bilgi için bakınız, Hüseyin Pazarıcı, *a.g.e.*, s.346; Ferit Baykal'da bu konuya birçok katkıda bulunmuştur bunlar için ayrıca bkz. Ferit Hakan Baykal, *a.g.e.*, s.256.

çıkılmaktadır. Yine ünlü hukukçu Raestad karasularının işgal edilebilen bir toprak parçası olmadığını bildirmektedir. Zeki Akın ise konuya ilişkin kıyısal devletin, bazı egemenlik hakları sebebi ile oraya hakim olması şartını öne sürmektedir¹⁵.

Yine aynı kaynakta bu konu birçok kişi tarafından kabul edilmiş olsa da diğer bir taraftan bu fikre karşı olanlar ise oldukça fazla olduğu belirtilerek şöyle devam edilmiştir; onlara göre medeni hukuk ilkelerine uygun olarak tarif edilen mülkiyet hakkı karasuları üzerinde tesis edilemez. Çünkü deniz uçsuz bucaksız tuzlu su yığınının devamı şeklinde mülkiyet konusu mümkün değildir. Diğer yandan medeni hukuk üzerinde mülkiyet hakkı mevcudiyetinin en önemli elemanı olan zilyetlik, deniz üzerinde tesisi olan bir hukuk müessesesi değildir. Yine kıyı devletinin karasuları üzerinde sınırsız hakka sahip olmadığı düşünülmektedir. Buna göre ise diğer devletlerin karasularına giriş hakkını sınırlama hakkı vermemektedir. Kısacası kara parçası üzerinde devletlerin sahip olduğu sınırlama hakkı karasuları üzerinde bulunmadığı iddia edilmektedir. Medeni hukuk ilkelerine uygun olarak tarifi yapılan mülkiyet hakkı, hukuki yapısı ve karakteri itibarıyla, karasuları üzerinde tesis edilmek istenilen mülkiyet hakkı ile bağdaşamaz. Çünkü deniz üzerinde ki bu uçsuz bucaksız olan tuzlu su yığını üzerinde devamlı bir şekilde mülkiyet hakkının olması mümkün değildir. Diğer taraftan medeni hukukta şey üzerinde mülkiyet hakkının mevcudiyetinin en önemli elemanlarından biri olan zilyetlik (Bir kimseye, bir taşınmazın sahibi olmaksızın, ondan yararlanma hakkının verilmesi) deniz üzerinde tesisi mümkün olan bir hukuk müessesesi değildir. Bu izahlardan medeni hukukun öngördüğü yapıcı elemanlardan mahrum olduğu anlaşılan mülkiyet hakkı teorisinin, karasuları üzerinde tesisinin mümkün olmadığı sonucuna varılmaktadır¹⁶.

Denizlerin ve denizlerde gidiş gelişin serbestliği prensibi ise, mülkiyet hakkı teorisi ile bağdaşmayan bir yönde gelişmektedir. Bu teorisinin karasuları üzerinde de uygulanabileceği iddiaları ciddi protestolara yol açmıştır. Böylece mülkiyet hakkı teorisinin, tutarlı bir teori olmadığı sonucuna varmıyoruz. Esasen kıyısal devletin

¹⁵ Mehmet Zeki Akın, *a.g.e.*, s.30.

¹⁶ *A.g.e.*, s.44.

karasuları üzerinde sınırsız haklara sahip olduğu iddia edilemez. Devlet karasularını sadece sahillerini yaladığı için kendisiyle ilgili sayabilmektedir. Bu keyfiyet devlete, karasularına diğer devletlerin girişlerini yasaklama hakkını bile vermemektedir¹⁷. Şu halde devlet, gerek hukuken gerekse fiilen kara parçası üzerinde haiz olduğu kullanma ve serbestçe hareket etme hakkını aynen karasuları üzerinde de kullanabileceğini iddia edemez¹⁸.

2- Kıyasal İrtifak Hakkı Teorisi

Bu iddia Fransız Profesör Lapradele tarafından ortaya atıldı. Ama bu teori çok fazla taraftar kitlesi bulamadı. Ona göre devletler karasularının maliki olmadığı ve bu sular üzerinde egemenlik hakkı olmadığını savunmaktadır. Karasular genel çizgiler içinde devletler topluluğuna aittir ve devletin mülkiyeti altında bulunmaktadır. Kıyasal devlet bu deniz parçası üzerinde bir nevi irtifak hakkına sahiptir¹⁹. Bu haksı gayet açıktır ki diğerlerinden ayırt etmek içinse buna “*Kıyasal İrtifak Hakkı*” adını vermektedir diyor Mehmet Zeki Akın²⁰.

Kıyasal devletin karasu üzerinde egemenlik hakkı olduğu çok uzun yıllardan beri savunulan bir teoridir ve Bartole, Bodin, Bynkershoek, Grotius gibi ünlü hukukçular bu teoriye taraftardılar. Bartole bunun korunması için kıyasal devletin silah kullanma hakkı olduğunu savunur. Fransız Profesör A.G. De Lapradele bunun top kudretine dayandırılmasını doğru bulmamaktadır. Eğer bu kabul görürse üzerinde top taşıyan her nevi geminin karasuyuna sahip olduğunu mu kabul edilip edilmeyeceği savunmuş olup ona göre egemenliğin insanların irade ve arzuları olduğu belirtilmiştir. Yine ona göre

¹⁷ Bu konuda ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Hüseyin Pazarıcı., **a.g.e.**, s.349.

¹⁸ Mehmet Zeki Akın, **a.g.e.**, s.43.

¹⁹ İrtifak hakkı: Medeni Kanun ve ilgili diğer kanunlarla tanımlanan hakların, ilgili taşınmaz malların harita ve belgelerinde gösterilmesi ve tescili maksadıyla yapılan işlemdir. Ayrıca bu hak için medeni kanunun 779’uncu maddesi aynen şöyle diyor: “ Taşınmaz lehine irtifak hakkı, bir taşınmaz üzerinde diğer bir taşınmaz lehine konulmuş bir yük olup, yüklü taşınmazın malikini mülkiyet hakkının sağladığı bazı yetkileri kullanmaktan kaçınmaya veya yararlanan taşınmaz malikinin yüklü taşınmazı belirli şekilde kullanmasına katlanmaya mecbur kılar.”; ayrıntılı bilgi için bkz. Medeni Kanun.

²⁰ Mehmet Zeki Akın **a.g.e.**, s.30.

irtifak hakkı sebebi ile kıyasal devlet yabancı devlete ait karasuları üzerinde seyreden yabancı devlete ait savaş gemilerinin seyrini yasaklayabilir duraklatabilir²¹. Bu kıyasal devletin tartışma götürmeyen hakkıdır. Kıyasal devlet bu hakkı karasuları üzerinde irtifak hakkı olduğu için değil mülkiyet hakkı olduğu için kullanabildiğini savunmuştur.

İrtifak hakkı teorisine göre devletin karasuları üzerinde iki çeşit hakkı bulunmaktadır:

- Arızı haklar ki bu haklar kıyı şeridinin zorunlu bulunduğu haklar değildir. Mesela balıkçılık.
- Askeri maksatlar, gümrük işlemleri, sağlık sebepleri gibi konularda doğan irtifak hakları²².

Bu irtifak hakkı kıyı şeridinin doğurduğu zaruri haklar olup kıyasal devletin balıkçılık, gümrük, sağlık ve askeri nedenlerle her biri için farklı uzaklık kabul etmesindedir diye belirtmektedir Mehmet Zeki Akın²³.

Kısaca A.G. de Lapradele'in geliştirdiği irtifak hakları teorisi bundan ibaret olup birçok kesim tarafından kabul görmemektedir. Bu teori, sunuluşundaki çekici gerekçeye rağmen tutunamamış, ve hemen hemen her tartışmada reddedilmiş olup sebepleri ise çeşitlidir. Her şeyden önce karasularını, üzerinde irtifak hakkı tesis edilebilecek birşey menkul mal gibi ele almaya ve değerlendirmeye imkan olmasının son derece zor olduğudur. Karasuları üzerinde, bir aynı hak olduğu ve bu aynı hakkın taşınır taşınmaz mallara ilişkin bulunduğu tartışmalarına bile girilemez. Çünkü bunlar karasularının fiziki yapısı ile de bağdaşabilen konular değildir. İrtifak hakkı, tamamen bir medeni hukuk müessesesidir. Bu durumu itibariyle bazı koşulların bir araya gelmesini gerektirir. Oysa bu koşulları karasuları kesiminde tespit etmek mümkün değildir. Bu teori özellikle

²¹ İç sularda seyreden harp gemileri için uygulanan kurallar için ayrıca bkz. Ferit Hakan Baykal, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, 1. Baskı, Alfa yay., İstanbul, s.137.

²² Mehmet Zeki Akın, **a.g.e.**, s.31.

²³ **A.g.e.**, s.33.

Fransa'da Profesör De Lapradelle tarafından ortaya atılmış ve geliştirilmiştir. De Lapradelle'in, bu teoriyi ortaya atarken, bunun, kıyasal devletle, diğer devletler arasında yapılan herhangi bir mukaveleye dayanmadığını ileri sürmesidir.

Mehmet Zeki Akın bu konuda yaptığı değerlendirmeye göre: “Devletler arasında herhangi bir mukavele olmadığına göre, bir faraziye ile bu irtifak hakkının tesis edildiği kabul ediliyor demektir. Oysa bir medeni hukuk müessesesi olan irtifak hakkının, faraziyeye dayandırılmaz. Çünkü irtifak hakkı ancak bir mukaveleye ya da kanuna dayanılarak tesis edilebilir. Denizlerin devletler topluluğunun malı olduğu yolundaki teori de derhal reddedilmesi gereken bir teoridir. Çünkü, dünyamızın devletleri asırlar süren uzun ve çetin tartışma ve çekişmelerden sonra denizlerin hiç kimseye ait olmadıklarını kabul ettiler ve çıkmazdan ancak bu hal şekli sayesinde kurtuldular. Yeniden aynı noktaya dönmek, bu ana kadar sarf edilen emeklerin boşa gitmesine ve alınan mesafenin sıfıra indirilmesine yol açar ki bu insanlık için sadece zararlı sonuçlar doğurur. Diğer taraftan hukuken mevcut olmayan ve fakat mevcudiyeti sadece faraziyeye dayanan uluslararası bir toplulukla herhangi bir mukavele yapıldığını farz etmek bile mümkün değildir. Özellikle karasuları gibi henüz hiç bir antlaşmaya varılamayan bir konunun, uluslararası bir antlaşmaya zemin teşkil etmesi kesinlikle ileri sürülemez.” diyor²⁴.

3- Kıyasal Devletin Koruma Hakkı Teorisi

Bu teoriyi savunan gruba göre kıyasal devlet, karasularını koruma hakkına sahiptir. Mehmet Zeki Akın'ın da belirttiği gibi devletler birbirinin kişilik haklarına, politik, idari faaliyetlerine ve ekonomik atılımlarına saygı göstermek zorundadır²⁵. Kıyasal devlet zati menfaatlerini korumakla yükümlü olup burada ki hakkının mahiyeti

²⁴ A.g.e., s.44.

²⁵ A.g.e., s.33.

sadece koruma hakkı şeklinde belirir. Hukuki ve cezai yargılama yetkilerine ilişkin konularda gerekli mevzuatı sağlayıp yürürlüğe koyabilir²⁶.

Mehmet Zeki Akın kitabında belirtmiştir ki bu sistem Fransız hukukçusu Profesör Fauchille tarafından geliştirilmiş özellikle irtifak hakları teori reddedilerek kıyasal devletin karasuyu üzerinde koruma hakkı olduğunu savunmuştur. Bu hakkı elde ederken kıyasal devlet aynı zamanda bazı yükümlülükleri de üzerine almaktadır. Kıyasal devlet güvenliğini tehdit eden her türlü olaya karşın tedbirini alabilir. Profesör Gidel ise gerek irtifak gerekse koruma hakları teorisinin pozitif devletler hukukuna göre bağdaşmadığını düşünmektedir. Ona göre her devlet özellikle mali ve sağlık konularında karasuları üzerinde ve dışında gerekli tedbiri alabilir. Fauchille'ye göre ise karasuları kıyının bir parçası olmaması sebebiyle yabancı gemilerin bu suları ziyaretlerine kıyasal devletin engelleme hakkı yoktur. Bu teori de yine bir Fransız Devletler Hukuku Profesörü olan Paul Fauchille tarafından ortaya atılmış ve geliştirilmiştir. Fauchille'ye göre devlet, kendi varlığını sürdürebilmek amacıyla ve esasen ülkesinin de egemen gücü olması dolayısıyla, bazı tedbirler almak ve bu tedbirleri karasularına da uygulamak zorundadır. Bu tedbirler arasında koruma, korunma ve gözetleme gibi faktörler başta gelir. Ünlü profesörün ileri sürdüğü bu konularda hemen herkes aynı şeyi düşünmektedir. Yani devletin koruma, korunma ve gözetleme hakkının, hatta görevinin bulunduğu inkar edilemez. Ne var ki, devlet tam anlamı ile egemen olduğu kara parçası üzerinde bile sözü edilen tedbirleri alırken, devletlerarası bazı kaidelere riayet etmek zorundadır. Karasuları üzerinde ise bu koruma, korunma ve gözetleme hakkını ya da görevini olduğu gibi kullanamayacağı bilinen bir husustur. Devletler topluluğuna ait olan en ilkel bazı haklara riayet bile, yukarıda zikredilen hakların oldukları gibi kullanılmasına engel teşkil eder²⁷.

Ancak Fauchille'e göre devletin koruma hakkı, mutlak bir haktır. Devlet bu mutlak hakkını kullanırken diğer devletlerin çıkarlarını düşünmek mecburiyetinde değildir. Bu açıdan bakılınca; kıyasal devlet için her şey geçerlidir. O halde kıyasal devlet, arzu ettiği gibi karasularını başka devletlerin gemilerine açık yada kapalı tutabilir. Hatta

²⁶ Bu yargı yetkisine getirilen kısıtlamalar için bkz. Ferit Baykal, **a.g.e.**, s.165.

²⁷ Mehmet Zeki Akın, **a.g.e.**, s.34.

diğer devletlere ait gemiler sadece zararsız geçiş hakkını kullanmak isteseler bile görülüyor ki teorinin bu şekliyle uygulaması halinde yalnız karasularının değil hatta denizlerin serbestliği prensibi de ihlal edilmiş olur. Fauchille, diğer taraftan karasularının açık denizin bir parçası olduğu yolundaki görüşleri de reddetmektedir²⁸.

Hukuki durumu nedeniyle pek açıklık göstermeyen ve denizlerin ve denizlerde gidiş gelişi serbestliği kavramlarıyla pek bağdaşmayan bu teori de pek tutunamamıştır²⁹.

4- Kıyasal Devletin Karasuyu Üzerinde Egemenlik Ve Sınır Hakkı Teorisi

Bu teoriye göre kıyasal devlet karasuyu üzerinde karada sahip olduğu egemenlik hakkının tamamına sahiptir. Bu teori ile devletler güvenliği için her türlü tedbiri alabileceği görüşü yatmaktadır. Kıyasal devlet imal ettiği toprak sayesinde egemenliğini korumaya devam edebilir. Çünkü toprak egemenliğin işareti hatta yaratıcı kaynağıdır. Bu teori diğer teorilere göre oldukça fazla kabul görmüştür. Devletin karasu üzerinde egemenlik hakkı bulunduğu kabul edilmektedir. Fakat bu egemenlik hakkına bazı

²⁸ Kıyı devletinin karasularında ki yetkileri için bkz. Hüseyin Pazarıcı, a.g.e., s.355. Ayrıca burada kullanılan zararsız geçiş kelimesi Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Kısım II bölüm 3'ü oluşturan alt bölümleri içermektedir. Alt Bölüm Madde A, Madde 19 ile zararsız geçiş kelimesi ile kastedilen anlam tam olarak belirtilmiştir: "1- Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır. Geçiş işbu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukukun diğer kurallarına uygun şekilde gerçekleştirecektir. 2- Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde aşağıdaki faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildar devletin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır. a) Sahildar devletin egemenliğine, toprak bütünlüğüne veya siyasi bağımsızlığına karşı tehdide veya kuvvete baş vurulması veya Birleşmiş Milletler Antlaşmasında belirtilen uluslararası hukuk ilkelerine aykırı diğer herhangi bir davranışta bulunulması, b) Herhangi bir tip silahla deneme veya manevralar yapılması, c) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar verecek şekilde bilgi toplanılması, d) Sahildar devletin savunmasına veya güvenliğine zarar vermeyi amaçlayan her türlü propagandada bulunulması, e) Her türlü uçağın uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması, f) Her türlü askeri makinaların uçurulması, güverteye indirilmesi veya gemiye alınması, g) Sahildar devletin gümrük, maliye, sağlık veya muhaceret konularındaki kanun ve kurallarına aykırı bir şekilde mal, para veya kişilerin gemiye alınması veya gemiden çıkartılması, h) İşbu Sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması, i) Balık avlama faaliyetlerinde bulunulması j) Araştırma veya ölçüm faaliyetlerinde bulunulması, k) Sahildar devletin herhangi bir haberleşme sisteminin veya diğer herhangi bir deniz teçhizat veya tesisinin işleyişini engelleyecek her türlü faaliyette bulunulması, l) Geçişle doğrudan ilgisi bulunmayan diğer her çeşit faaliyette bulunulması."; ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde20, Madde 21.

²⁹ Açık Deniz tabiri ile kastedilen bahse konu denizin kara suları dışında kalan bölümüdür.

sınırlamalar getirilmiştir. Bu hak birçok hukukçu tarafından benimsenmiş olmasına karşın yazıya dökülerek bağlayıcı unsurlar haline gelmemiştir. 31 Mart 1894 yılında Paris’te toplanan Devletler Hukuku Enstitüsünde belirlenen ve alınan kararların birinci maddesinde “*Zararsız geçiş hakkı mahfuz kalmak kaydıyla kıyısız devletin egemenlik hakkı vardır*”; maddesi konmuştur diyor Mehmet Zeki Akın³⁰.

Amerika ve Panama devletleri arasında çıkan ve adı *Compania De Navigation National* olan antlaşmazlık sebebiyle 29 Haziran 1933 tarihinde verilen karar neticesinde kıyıdağ itibaren üç millik mesafe üzerinde devlet egemenliğinin bir bütün olduğundan söz edilmektedir. Yine aynı kitapta, La Haye Hake mahkemesinin İngiltere ile Amerika arasında ki Seprentrionales kıyılarına ilişkin balıkçılık antlaşmazlığı dolayısıyla 7 Eylül 1910 tarihinde verdiği kararda kıyısız devletin egemenlik hakkının ülkenin tamamı ve karasularını kapsadığı belirtilmiştir³¹. Bu konuya bir başka örneğe Amerika Birleşik Devletlerinde Kaliforniya Eyalet Mahkemesi 28 Ağustos 1935 tarihli kararında, Kaliforniya ve Amerika birleşik devletlerinin üç millik mesafede egemenlik hakkını kullanmasını kabul etmiştir. Amerika Birleşik Devletleri Yüksek Mahkemesi 20 Eylül 1940 tarihli balıkçılıkla ilgili olan kararında kıyısız devletin karasuları belli olmasa hatta belli bir düzene bağlanmamış olsa bile devletin egemenlik hakkı bulunduğunu belirtilmiştir³².

Yine bu konuya çok çarpıcı bir örnek Zeki Akın’ın kitabından Courcoux davasıdır. Olay şu şekilde meydana gelmiştir: La France gemisi kaptanı Courcoux Cezayir açıklarında bulunan Matifou burnundan üç buçuk mil açıkta Frank Delmas isimli gemiden yardım ister. Bu yardımın sonucunda Kaptan Proux, Kaptan Courcoux’dan Cezayir mahkemesi nezninde yaptığı yardım gerekçesiyle tazminat talep eder. Bu davaya ticaret mahkemesi bakar daha sonra bu mahkemenin kararına İstinaf Mahkemesinde itiraz edilir. Cezayir istinaf mahkemesi 10 Mart 1913 yılında vermiş olduğu kararla şahsi bir davanın ancak davacının ikametgah adresinde açılabileceğini öngören hukuk usul

³⁰ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.34.

³¹ A.g.e., s.35.

³² A.g.e., s.36.

mahkemeleri Kanununun 59'uncu maddesi hükmüne rağmen ticari işlerde davanın tazminat talebine yol açan olayın meydana geldiği mahal mahkemesinde de açılabilceği kabul eder. Burada ki asıl problem deniz üzerinde ki mesafe tespitinin oldukça güç olduğudur. İstifnaf mahkemesinin bu kararı üzerine temyiz mahkemesi, istifnaf mahkemesinin bozma kararını usul ve kanuna uygun olduğunu belirtmiş ayrıca önemli hukuki açıklamalarda bulunmuştur. Temyiz mahkemesine göre her ne kadar Fransız Devleti karasuları üzerinde polis ve güvenlik tedbiri alma hakkına sahip olsa da bu sular Fransız veya Fransız klonisinin bir parçasını teşkil etmez ve onun yargı hudutlarının içine girmez. Kanun metinlerinin bazı civar mahkemelerini karasularına ilişkin olaylarda yetkili kılması bu genel prensibin değişmesi için bir engel teşkil etmez ve ulusal sınırları aşacak şekilde bir yetki tanıdıkları iddia edilememektedir. Fransız danıştayı 24 Mayıs 1935 tarihinde Thireau davası nedeniyle vermiş olduğu kararda karasularının Fransa'nın bir parçası olmadığını belirtmektedir. Bu kararda davacıya ait dubanın battığı yeri deniz kıyısı dışında bulunduğunu ve limanın bir parçası olmadığını belirtilmiştir³³.

Bu kararda devletin karasularına sahip olduğu yolundaki fikir reddedilmektedir. Bu konuda Profesör Charles Rousseau'nun doktrinal notunda karasuları üzerinde kıyısız devletin egemenlik hakkının bulunduğu yolundaki görüşün reddedilebilmesi için çok kuvvetli bazı gerekçelerin bulunması lazım olduğu belirtilmektedir. Profesör Rousseau egemenlik tanımının sentetik bir konsept olup, devletin, toprak ve şahıslar üzerindeki cezalandırma alanındaki haklarını birlikte kapsamı içine aldığı Fransız devletinin, kamusal hizmetlerin görülmesi maksadıyla, Fransız topraklarına bitişik sular üzerinde gerekli idari ve savunma tedbirlerini alması itiraz konusu olamayacağını belirtmektedir. Devletin orada toprak egemenliğini elinde bulundurduğu yolunda herhangi bir tereddütün bulunmadığını bildirmektedir. Yine konuya ilişkin devam çoğu zaman toprak üzerindeki yetkinin, orada yaşayan insanlar veya orada cereyan eden olaylar üzerindeki yetki ile aynı şey olmadığı unutulmakta, toprak egemenliği, devletin aynı zamanda, genel kullanıma ilişkin hizmetlerin görülmesini temin edecek yeterlikte bir mülkün sahibi olma hakkını da içine almamaktadır. Böylece danıştayın sözü edilen kararı, karasuları üzerinde devlete herhangi bir mülkiyet hakkı tanımadığını; karasuları mesafesinin, yani genişliğinin

³³ A.g.e., s.37.

değişir karakterde olması da devletin bu sular üzerindeki egemenlik yetkisini analitik yönden teyit ettiğini bildirmiştir³⁴. Bu itibarla ve sadece Fransız sistemini örnek olarak ele almak gerekse bile, karasularının balıkçılık yönünden ve savaş zamanında güvenlik yönünden hudutlarının üç milden altı mile kadar değişmesi ve askeri limanların savaş, barış veya tarafsızlık zamanlarında değişik koşullarla korunmaları, devlet egemenliğinin belirtileri olarak gözükmemektedir³⁵.

Diğer taraftan bir çok Fransız mahkeme kararı, karasularının hukuki durumunu ve bu arada devletin bu sular üzerindeki haklarının neler olduklarını tanımlamaya çalışmaktadır. Ancak bu konuda bir birlik olduğunu ifade etmek güçtür. Prof. Charles Rousseau bu durumdan oldukça fazla yakınmaktadır. Yine aynı Profesör, sadece atıfta bulunmak suretiyle ancak, karasuları sorunu tartışıldığını özellikle bu konu, idari ve usul meseleler vesilesiyle incelemeye tabi tutulması gerektiğini bunun sonucu olarak önüne geçilmez bir zıtlama meydana geldiğini ve bazı mahkeme kararları, etkili ve yerleşmiş doktrinin aksine, devletin karasuları üzerinde egemenlik hakkı bulunduğu yolundaki teorinin değişik tanımlamalarını vermekte olduklarını belirtmektedir³⁶.

Bu arada resmi olmayan bir çok kanunlaştırma hareketine bakacak olursak bu hareketlere genellikle karasuları üzerinde devletin egemenlik hakkı bulunduğu yolundaki teoriye yer verilmektedir. Bu konuda liderlik Uluslararası Hukuk Enstitüsünündür. Burada 1894 tarihli Paris toplantısında ele alınan proje ile karasuları rejimi tarif edilmiştir. Enstitü, 1928 yılında Lausanne' da yaptığı toplantıda, aynı konuyu gündeme almıştır. Aynı enstitü, yine 1928 yılında Stockholm'de yaptığı toplantıda yeni bir proje kabul ediyor ve bu kez, daha önce kabul ettiklerinin aksine, devletin karasuları üzerinde egemenlik hakkı olduğu yolundaki görüşü terk ediyor ve şu formülü benimsiyor: *“Devletler, kıyılarını yalayan deniz kesimi üzerinde egemenlik hakkına sahiptirler. Bu deniz kesimi, karasuları adını alır.”* Yine Harvard Üniversitesi Hukuk Fakültesi Araştırma Enstitüsü 1927 yılında, karasuları üzerinde devletin egemenlik hakkının

³⁴ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Hüseyin Pazarcı., a.g.e., s.345.

³⁵ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.38.

³⁶ A.g.e., s.39.

olduğunu kabul etmiştir. Bu Enstitü, benimsediği projenin 13 üncü maddesinde kıyı denizi diye adlandırılan su kesimi üzerinde, devletin egemenlik hakkı olduğu bildirilmiştir. Enstitüye göre bu denizin genişliği üç mildir. Resmi olmayan bu atılımlar yanında, özellikle resmi kadifikasyon çalışmaları üzerinde durmak lazımdır. Bu kadifikasyon hareketleri vasıtasıyla karasularının genişliği, hukuki mahiyeti, tarifi, geniş ölçüde açıklığa kavuşmuş ve bu konu üzerinde bilimsel ve teknik çalışma yapmak isteyenlere yol göstermiştir diyor Zeki Akın³⁷.

Aynı kitapta Panamerikan Devletler Hukuku Enstitüsü'nün, Panamerikan Birliği'nin liderliğinde 1925 yılında yaptığı toplantıda karasuları konusu ele alınmıştır. 1924 Lima toplantısında hazırlanan projenin ilgili devletlere sunulması ve hükümetlerin görüşünün alınması kararlaştırıldı. Projede bütün milletler ülkelerini çevreleyen kara ve deniz sathı üzerinde ve bu iki alanı kaplayan hava tabakası içinde egemenlik haklarını kullandığı fikrini savunulmuştur³⁸.

Milletler Cemiyeti çalışmaları arasında özellikle 1930 tarihinde La Haye'de toplanan konferansta önce iki görüş çarpışmaktaydı. Birincisi karasularını açık denizin bir parçası sayan görüş, ikincisi karasularını ana vatanın gerçek bir parçası sayan görüştür. Bu görüşler üzerinde çok uzun tartışmalar olmuştur. Birinci fikri kabul etmek demek, açık denizde olduğu gibi karasuları üzerinde de gidiş geliş serbestliğini tanımak demektir. İkinci fikrin kabulü halinde ise, kıyasal devletin menfaatleri adına, diğer devletlerin bazı sınırlandırmalara, yasaklara uymaları gerektir. Bu son görüş, karasuları üzerinde devletin Dominium hakkının mevcudiyetini kabul ediyordu. Diğer taraftan ünlü Devletler Hukuku Profesörü Gidel'in dediği gibi, bu son görüş birçok mahzurları da beraberinde getirmektedir. Her devlet fiilen, yani hukuken olmasa bile, kendi karasularının hudutlarını ve genişliğini tespit etmekte serbesttir. Çünkü günümüze kadar, karasularının genişliği, bütün milletlerce kabul edilen bir biçimde tespit edilmiş değildir. Netice itibariyle, kıyasal devletin yetkisine tabi olan deniz parçasının sınırları ve genişliği, bu devletin alacağı tedbirlere göre değişik şekiller gösterecektir. Bu ise serbest gidiş geliş anlayışı yönünden

³⁷ A.g.e., s.39.

³⁸ A.g.e., s.40.

çok büyük mahzurlar doğuracak ve karasuları konusunun bir sonuca bağlanmasına engel olacaktır. Bu, aynı zamanda kıyısız devletin her defasında kendi arzusuna göre tespit etmek isteyeceği ölçülere göre karasuları çevresinin devamlı bir şekilde değişmesini gerektirecektir³⁹.

Birinci La Haye Konferansını hazırlayan komiteye göre, devletin, kıyıları yalayan deniz kesimi üzerinde egemenlik hakkı bulunduğu yolundaki görüşten yola çıkarak devletin, egemenlik kavramına bağlı olan bir takım hakları kullanması teorisini de kapsamı içine almakta olduğunu bildirmektedir. Örneğin, devletin, orada kanun koyma, nizamlar koyup herkese karşı bunları uygulama, mahkeme huzuruna çıkarma, yargılama, hüküm tesis etme, bazı imtiyazlar tanıma gibi haklarının ve yetkilerinin olduğu kabul edilmelidir. Fakat kıyısız devlet, bütün bu yetki ve hakları kullanırken, Devletler Hukukunun öngördüğü bazı sınırlandırmaları da kabul etmek zorunda olduğu komitede bildirilmiştir. Bu durum devletin, egemenlik hakkının mevcut olduğunu açıkça göstermektedir. Bununla beraber, konferansın son hükümlerinin birinci maddesi, karasularını devletin kara parçasının bir kesimi saymakta ve kıyısız devletin egemenliği altında bulunduğunu belirtmektedir. Raportör Schuking tarafından hazırlanan ve görüşleri alınmak üzere devletlere sunulan statü projesine, birbirinden oldukça değişik görüşler içeren cevaplar alındı. Yirmi sekiz devlet olumlu cevap vermişti. Karasularının genişliği konusunda mevcut görüş ayrılıkları sebebiyle, bu konuda bir kodifikasyonun mümkün olmayacağını savunan Fransa, İtalya ve Polonya'nın ise cevapları menfi oldu. Hatta Fransa, karasuları üzerinde bir antlaşmaya varmanın ve bunu gerçekleştirmenin mümkün olmadığını ileri sürüyordu. Fransa'ya göre, coğrafi ekonomik ve politik nedenlerle böyle bir konunun düzenlenmesi mümkün olmadığı ve herkesin üzerinde birleşebileceği bir sistem yaratılamayacağı bildirilmiştir. Bazı devletler bu konuya herhangi bir cevap vermemişlerdir. Bireysel ya da toplu halde yapılan çalışmalara ve sayısız atılımlara rağmen, herkes tarafından kabul edilebilecek bir neticeye varamayan 1930 La Haye Konferansında da bir sonuç alınamayan karasuları problemi, Birleşmiş Milletler Hukuk Komisyonu tarafından ele alındı. Gerçekten bu komisyon 1953 yılındaki üçüncü toplantısında, daha önce Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından tavsiye edilen,

³⁹ A.g.e., s.40.

karasuları rejimi konusunu ele almış ve bu amaçla Hollanda'lı Profesör François'yi özel raportör olarak tayin etmiştir. Profesör François, Hukuk Komisyonunun dördüncü toplantısında *Karasuları Rejimi Hakkında Rapor* başlığını taşıyan bir çalışma hazırlamıştır. Hukuk Komisyonu bu raporda ileri sürülen fikirleri ele alarak müzakereleri bu görüşler açısından yürütmeye karar vermiştir. 3-28 Temmuz 1954 tarihleri arasındaki altıncı oturumunda komisyon, Prof. François tarafından hazırlanan raporu görüşmüş, maddelerden ve bunların açıklamasından oluşan bir proje görüşlerini belirtmek üzere, hükümetlere sunmaya karar vermiştir diyor Zeki Akın⁴⁰. Karasularının genişliği konusunda hükümetlerin görüş belirtmeleri beklenirken, komisyon, geçici maddelerden oluşan ve karasuyu rejimini düzenlemeyi amaç edinen bir projeyi kabul etmiştir. Bu projenin maddeleri şöyledir:

- Devletin egemenlik hakkı, karasuları adını taşıyan ve sahile bitişik olan bir deniz parçasını da içine alır.
- Bu egemenlik hakkı, tespit edilen kurallara ve devletler hukukunun diğer ilkelerine göre kullanılır.

5- Değerlendirme

Karasularının hukuki rejimini incelerken bu konuda dört büyük teori geliştirildiğini tespit etmiş bulunmaktayım. Bunlardan en önemli, kabul gören ve en çok incelenenleri mülkiyet ve egemenlik teorileridir. Diğer iki teori ise aslında hem geniş bir taraftar kitlesi tarafından kabul görmemiş hem de mahkeme kararları tarafından benimsenmemiştir.

Uluslararası alanda pek önemli bir yeri bulunan ve gerek doktrin ve gerekse uygulama bakımından geniş bir taraftar kitlesi toplayan bu teorilere göre kıyasal devlet, denizlerin gidiş-gelişin serbestliği prensibi dolayısıyla bazı yetkilerini kullanmaktan

⁴⁰ A.g.e., s.41.

vazgeçmek zorunda kalmaktadır. Devlet, kuvvet kullanarak kendisine ve kanunlara riayet edilmesini sağlamak, savaşmak, uluslararası alanda kendisini temsil ettirmek imkanına sahiptir. Devlete ait egemenlik tam ve sınırsız olmalıdır.

Egemenlikse, birçok olguyu bünyesinde bulunduran soyut kavramdır ki bunun devlet için kabul edilen bir kudret kaynağı olduğu unutulmamalıdır.

B- KARASUYUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ

Ege Denizi'ne ait karasuyu sorununu daha iyi anlayabilmek açısından bunu dünyadaki karasuyunun tarihsel gelişimiyle beraber ve örnekleyerek incelemek bize yol gösterici olacaktır.

1- 19. Yüzyıla Kadar Karasuyunun Azami Genişliği Ve Uygu lama Esasları

Devletin çevre sularında ki deniz çevresini oluşturan bu alanlarda uygulanacak rejim devletin milli yetkisine tabi olan, ancak ülkenin bir bölümünü oluşturmayan deniz alanlarının hukuki rejiminden farklıdır. Hem kıyı devletinin deniz ülkesinde farklı hukuki rejimlere tabi deniz alanlarında uygulanacak hukuku belirlemek , hem de bu alanları diğer milli yetkiye tabi deniz alanlarını ayırmak için deniz ülkesinin önemli bölümünü oluşturan karasularının sınırlarını belirlemek zorunludur. Böylece karasularının iç ve dış sınırının saptanması aynı zamanda iç suların dış sınırını ortaya koyacaktır⁴¹. Yani devletin iç sular alanının nerelerden oluşacağını ortaya koyacak, hem de devletin

⁴¹ İç sular, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın kara tarafında kalan deniz alanlarıdır. Başka bir ifadeyle, karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimi, iç sularıdır. Denizin kıyıya bitişik olan bu suları, kıyı devletinin kara ülkesine sıkı sıkıya bağlı olan sularıdır. Bu su alanlarına, koylar, körfezler, limanlar, kapalı denizler ve iç denizler ve düz esas hatlar yönteminin uygulandığı durumlarda bu hatların berisinde kalan su kesimleri girmektedir. Ay- rıntılı bilgi için bkz. 1958 KSBBK. madde 5, 1982 BMDHK. madde 8..

deniz ülkesinin dış sınırını belirleyecektir⁴².

Karasuları kıyıları herhangi bir özel özellik göstermediği durumlarda, Hüseyin Pazarıcı'ya göre olağan esas çizgiyi oluşturan en düşük su düzeyindeki kıyı çizgisinden başlamaktadır⁴³. Kıyıların iç su alanlarına yer vermesi durumunda ise, karasuları iç suların dış sınırını oluşturan düz esas çizgilerden başlamaktadır⁴⁴. Karasuları Mehmet Saka'ya göre bir kıyı devletinin kara ülkelerini çevreleyen ve uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak açıklara doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz kuşağına verilen addır. Diğer bir ifade ile karasuları açık denizle ülke arasında mevcut bir deniz sahasıdır⁴⁵.

Ulusal hukukun doğuşundan önce insanlığın denize ilişkin faaliyetlerinde belli bir takım kurallara uymalarını gerekmiştir. Bunun ilk örnekleri deniz taşımacılığı ve ticareti ile ilgili olup ilk defa Akdeniz çevresinde ortaya çıkmıştır. Tanınan bu tür en eski deniz hukuku kurallarının İ.Ö. 479-475 yıllarında kaleme alınan ve İ.Ö. 3-2'inci yüzyıllardan başlayarak Akdeniz'de önemli etkileri görülen ve yine son olarak da İ.S. 7-9'uncu yüzyıllarda Roma İmparatorluğu'nca yeniden derlenen *Rodos Yasası* (Lex Rhodia) olduğu görülmektedir⁴⁶. Bunu, İ.S. 10'uncu yüzyılda derlenen *Amalfi kuralları* (Tabula Amalfitana) ile 14'üncü yüzyılda derlenen İspanyol kökenli Consolato Del Mar adlı bir dizi yasa izlemiştir.

Ferit Baykal kitabında top atış kuralına 1662'de Belçika ile Cezayir'liler arasında rastlandığını ve Fransa İngiltere'nin Fransa'ya ait Atlantik kıyılarında hak iddia etmesi sebebiyle bu görüşe önderlik ettiğini daha sonra da bu kuralın sırasıyla İngiltere, Rusya,

⁴² Ferit Hakan Baykal, **a.g.e.**, s.1.

⁴³ Burada kıyı çizgisiyle belirtilen tabir bir denizin, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun kara parçasına değdiği noktaların birleşmesinden oluşan meteorolojik olaylara göre değişen doğal çizgidir; ayrıntılı bilgi için bkz. **Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik**.. Bu kanun: 13 Ekim 1992/21374 R.G. yayınlanmıştır.

⁴⁴ Hüseyin Pazarıcı, **a.g.e.**, s.341.

⁴⁵ Mehmet Saka, **Ege Denzinde Türk Hakları**, 2. baskı, Hareket yay., İstanbul, s.103.

⁴⁶ **A.g.e.**, s.315; bu konuda detaylı bilgiler için ayrıca bkz. Turgut Kalpsüz, **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara, Cilt I, s.33.

Portekiz, Ocak-1787 yılında ise Amerika ile Fas kralı arasında yapılan ticaret anlaşmasında kabul edildiğini belirtir⁴⁷.

Denizlerin, karasuları kavramı aracılığıyla, ülkelerin bir parçasını oluşturması olayı ise Batı Avrupa'da Ortaçağın ikinci yarısında ortaya çıkmıştır. Başlarda özellikle deniz haydutlarına karşı güvenlik gerekçesiyle başvurulmuş karasuları, zamanla kıyı devletinin bu alandan ekonomik açıdan faydalanması açısından da önem kazanmıştır. İlk karasuları uygulamasına Kuzey Denizi, Manş Denizi ve Baltık Denizi kıyıları ile Akdeniz'de İtalya yarımadasının kıyılarında rastlanmaktadır. Ancak karasuları uygulamasının kesin bir biçimde yerleşmeye başlaması 13. y.y. olmuştur. Dolayısıyla karasularının karşıtı açık deniz kavramı da bu dönemde ortaya çıkmaktadır. Her iki kavramın birbirlerine göre durumunun belirlenerek dar bir karasuları alanının dışında kalan denizlerin bütün devletlerin yararlandığı açık deniz rejimi altına konulması ise düşünce olarak, Grotius'un 1609'da yayınladığı *Serbest Deniz* (Mare Liberum) yapıtı ile kabul görmüştür⁴⁸. Bu görüşün yine 1610'da İngiltere ile Hollanda tarafından ortaya atılan bu ölçüt olduğu da Mehmet Gönlübol kitabında bildirmektedir⁴⁹.

Denizciliğin önemi ise 1500'lü yıllarda iyice ortaya çıkmaktadır. Bu yıllar dünya denizcilik tarihi için bir dönüm noktasıdır. Yapılan keşifler ve ticari etkinlikler yeni bir dünya kimliği yaratmaya başlamıştır. Bu yıllarda denizcilik önemi devam eden kara dünyasının önüne geçmeye başlamıştır.

⁴⁷ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s. 79; burada yazar Henry Crocker, **The Extent of The Marginal Sea: A Collection of Official Documents and Views f Representative Publicists**, United States Department of State Washington, D.C. Government Printing Office, 1919, s. 632 adlı esere atıfta bulunuyor.

⁴⁸ Hugo Grotius 1583-1645 yılları arasında yaşamış bir hukuk düşünürdür. Hugo Grotius'a göre bütün insanlığı kapsayan ve değişmez nitelik taşıyan bazı tabii hukuk kuralları vardır. Bunların başında "Pacta Sunt Servanda" (söze bağlılık esası gelir). Grotius doğal hukuktan hareket ederek hukuku kilise kurallarından arındırıp laik bir temel üzerine oturtmuştur. Böylece aydınlanma döneminde aklın kurallarına dayanan yasaların meşruiyetini temellendirmiştir. Ayrıca uluslararası hukukun kurucusu kabul edilmektedir. Gratius savaşlarda dahi belirli hukuk kurallarının uyulması zorunluluğunu ifade etmiş, modern savaş hukuku onun düşüncelerinden esinlenerek şekillenmiştir. Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. www.kimkimdir.gen.tr.

⁴⁹ Mehmet Gönlübol, **Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü**, Ankara, 1959, s.19.

Devletlerin denizlere ait uygulaması 17'inci yüzyıldan itibaren açıklığa kavuşmaya başlamıştır. Karasularından sonra devletlerin denizler üzerinde birtakım yetkiler elde etmesi bitişik bölge kavramı aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Bu ilk kez Hollandalı hukukçu Cornelius Van Bynkershoeck'un 1703'te yayınladığı *De domino maris dissertatio* (Dominion of the Sea) adlı yapıtıyla teyid edilmiş ve geliştirilmiştir. 18. yüzyılda ise Bynkershoeck'un, "*Kara egemenliği silah gücünün sona erdiği yerde biter*" özdeyişi giderek yerleşmiş ve bu dönemin birçok antlaşmasında benimsenmiştir⁵⁰. Ferit Baykal kitabında Bynkershoeck'un kendi kitabında karasuları için kesin bir ölçü vermediğini O'na göre karasuları mesafesinin top menziline bir fonksiyonu olduğunu ve toptan topa mesafe değiştiğini belirtmiştir⁵¹.

O dönemlerde top menziline (cannon-shot) en çok 3 deniz mili olması nedeniyle İtalyan diplomat Galiani, 1782'de karasuları genişliğinin 3 mil olmasını önermiştir⁵². Fransızlar bunu birçok kitapta "*portee du cannon*" olarak ifade etmişlerdir⁵³. 3 millik karasuları genişliği, o dönemden bu yana karasuları genişliği konusundaki en uzun süreli uygulamayı olmuştur. Fakat bu üç millik kural nispi olduğunu 1702-1793 yılları arasında topun etkili mesafesinin 1-2 millik artan oranda farklılık gösterdiğini Albert Manucy kitabında belirtmektedir⁵⁴. Günümüzde bile, birkaç devlet halen 3 millik karasuyu genişliğini uygulamaktadır. Bu kural 1610-1911 tarihleri arasında devlet adamlarına 300 yıl kadarlık bir süre boyunca yardımcı olmuş 18. yüzyılda ise tartışmasız bir kural haline gelmiştir diyor⁵⁵.

Ferit Baykal aynı kitap da 1794 yılında Amerika ve İngiltere'nin kendi arasında yapmış olduğu andlaşma ile top menzili kuralını kabul ettiklerini, Rusya ile Sicilya'nın 1787 yılında yaptıkları andlaşma da bu kuralı kabul ettiğini fakat Rusya'nın 19'uncu yüzyılda ülkesel yetki ve balıkçılık için 3 mil, 30 mil, 100 millik karasuyu mesafesini

⁵⁰ A.g.e., s.21.

⁵¹ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.78.

⁵² Deniz mili olarak kullanılan uzunluk ölçüsü 1852 metredir.

⁵³ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.79.

⁵⁴ Albert Manucy, *Artillery Through The Ages: A Short Illustrated History of The Cannon Emphasizing Types used in America*, Washington D.C. Government Printing Office, 1949, s.32.

⁵⁵ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.78.

denediğini 1911 yılında da bunların hepsini terk ederek top menzili kuralına döndüğünü belirtmektedir⁵⁶. Top menzili kuralının zamanla değer kaybetmesi ise yaklaşık Birinci Dünya Savaşı zamanına denk gelmektedir. İngiltere bu savaşta top menzilini 5 mile çıkarmıştır. İkinci Dünya Savaşı ile top menzilleri 20 mile kadar çıkmıştır. Sonunda ise kıtalararası füzelerle beraber bu kural önemini yitirmiştir.

Top menzili uygulamasının yanında bir diğer uygulama ise görüş hattı doktrininidir. Bu kural Orta-Kuzey Avrupa kıtasında kendine yer bulmuştur. Aslen bu kural çok esnek olup uygulama mesafesi 3 milden 50 mile kadar değişmektedir. Bunu uygulamaya koyan ilk ülke ise İspanya'dır. İngiltere'nin bu uygulamayı 1676 ve 1751 yılları arasında Cezayir ve Tunus ile yapmış olduğu andlaşmalarda görmekteyiz. Fakat bu uygulama mevcut yerin özelliğine göre çok farklı uygulama mesafeleri yaratması nedeniyle uygulama olarak fazla kullanılmamıştır⁵⁷. Sayre Swartrauber kitabında ilk sabit ölçü uygulamasının 1598 yılında Danimarka kararnamesinde görüldüğünü bu kararnameye göre kendi kıyılarına 2 fersah uzaklıktan daha çok yaklaşan gemilere el konulacağını belirtmiştir⁵⁸.

Hüseyin Pazarcı ise karasularının bittiği noktadan başlayarak belirli bir sınıra kadar kıyı devletine kimi denetim yetkilerini kullanma hakkı tanıyan bu deniz alanlarının ilk uygulamasının 18. yüzyılda İngiltere'nin ilan ettiği *Howering Acts* ile gerçekleştiğini belirtmiştir⁵⁹. Ancak, bu kavramın yerleşerek bir yapılageliş değeri kazanması da 20'inci yüzyılda olmuştur. 3 mil uygulaması ise İngiliz'lerin "Howering Acts" kanunu ile ortaya çıktığını bunun ise Hindistan cevizi kabuğundan yapılan baharat gibi malzemelerin kaçak olarak ülkeye girişini engellemek amacıyla yapıldığını Ferit Baykal kitabında belirtmektedir⁶⁰. İlerleyen yıllarda da İngiltere 3 mil esasını kabul etmeye devam etmiştir.

⁵⁶ Ferit Hakan Baykal, **a.g.e.**, s.80.

⁵⁷ Sayre Swartrauber, **The Tree-Mile Limit of Territorial Seas**, U.S. Naval Insitute Press, Maryland, 1972, s.25.

⁵⁸ **A.g.e.**, s.44. Ayrıca burada belirtilen fersah ölçüsü Farsça "fersenk" kelimesinden Arapça'ya "fersah" şeklinde geçmiş olup 3 millik mesafeyi belirtir.

⁵⁹ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s.316.

⁶⁰ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Edward William Masterson, **Jurisdiction in Marginal Seas with Special Reference**, The Macmillan CO, Newyork, 1929.

16 Ağustos 1878 tarihli karasularında yetkiye ilişkin kanunda İngiliz suları içinde işlenen suçlar için 3 mil esasını kabul ettiği görülmektedir.

Ferit Baykal Osmanlı İmparatorluğu'nun Süveyş Konvansiyonunu imzalayan devletler arasında olduğunu 1893 yılında bundan daha ileri giderek Girit adasının çevresinde 3 millik balıkçı bölgesi tesis ettiğini, Yunanistan ise 1869 yılında 3 millik balıkçı bölgesi ilan ettiğini yazmıştır⁶¹. Yine aynı kitapta, İtalya'nında 1888 tarihli İstanbul Andlaşmasını (Süveyş Konvansiyonu) imzaladığı, 1874 yılında Hollanda'nın İngiltere ile yaptığı andlaşmada karasularını 3 mil olarak kabul ettiğini ve bundan 8 yıl sonra Kuzey Denizcilik Balık Konvansiyonunu imzalayarak 20 Mart 1884 tarihli Kraliyet Kararnamesini çıkardığını görmekteyiz⁶².

2- 19'uncu Yüzyıla Kadar Karasuyu Mesafesinin Milletlerarası Tahkimler Konvansiyonlar Tarafından Uygulanması

19'uncu yüzyıla kadar karasuyu mesafesini bir standarda oturtmak açısından toplam beş tane tahkim ve konvansiyon toplanmıştır.

a- The Schooner Washington Tahkimi (1855)

1855 tarihli The Schooneer Washington tahkiminde Fundy Körfezinden 10 mil açıkta balık avlarken yakalanan Washington gemisi lehinde karar verirken bunu karasularının genişliğinin 3 mil olduğu esası kabul edilmiştir⁶³.

⁶¹ Ferit Hakan Baykal, **a.g.e.**, s.84.

⁶² 1888 tarihli İstanbul andlaşmasını imzalamış olan devletler şunlardır: "Mısır, Fransa, İtalya, İspanya, Hollanda, İngiltere, Rusya ve Türkiye, Avustralya, Seylân, Danimarka, Habeşistan, Batı Almanya, Yunanistan, Hindistan, Endonezya, Japonya, İran, Yeni Zelanda, Norveç, Pakistan, İsveç, Portekiz ve Birleşik Amerika."

⁶³ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Sayre Swarztrauber, **a.g.e.**, s.85.

b- Kuzey Denizi Balıkçılık Konvansiyonu (1882)

Bu Konvansiyon, imzacı devletlerin karasuları genişliği uygulamalarında önemli rol üstlenmiştir⁶⁴. Danimarka bu Konvansiyona taraf olduktan sonra 3 mil genişliğinde karasuları mesafesini benimsemiş olup bunu kabul eden tek İskandinav ülkesidir. Diğer imzacı devletler de mütakiben 3 mil genişlik esasını kabul etmişlerdir. Konvansiyonun ikinci maddesine göre o ülkenin balıkçıları bir ülkenin kıyısından itibaren 3 mil genişliğe kadar olan alanda münhasır balıkçılık haklarına sahiptir. Bu konvansiyonu imzalayan devletler şunlardır: İngiltere, Almanya, Belçika, Fransa, Danimarka, Hollanda. Bu dönemde İsveç Krallığı adı altında tek bir devlet olan Norveç ve İsveç, Kuzey denizi ülkesi olmalarına rağmen bu Konvansiyonu imzalamadığını Ferit Baykal kitabında bildirmektedir⁶⁵.

c- İstanbul Konvansiyonu (Süveyş Kanal Konvansiyonu) (1888)

Bu konvansiyonda kanal tarafsızlaştırılmıştır. Buna göre Kanal, gerek savaş, gerekse barış zamanında tüm devletlerin ticaret ve harp gemilerine açık olacaktır. Konvansiyon 29 Ekim 1888 tarihinde İstanbul'da imzalanmış olup İngiltere, Avusturya, Macaristan, Fransa, Almanya, Rusya, İtalya, Hollanda, İspanya ve Türkiye bu konvansiyonu onaylamışlardır. Bu düzenleme yapılırken de Konvansiyonun dördüncü maddesi ile 3 mil kuralı tanınmıştır⁶⁶.

⁶⁴ Konvansiyon olarak belirtilen kelime bir anayasa yapmak veya bir anayasayı değiştirmek için toplanan olağanüstü geçici meclise verilen addır.

⁶⁵ Ferit Hakan Baykal, **a.g.e.**, s.86.

⁶⁶ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Henry Crocker **a.g.e.**, s.487; Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri, 4. Baskı, Beta yay., İstanbul, 1989, s.148.

d- Bering Denizi Tahkimi (1893)

Bering denizinde balık avlanması ile ilgili olarak ABD ile İngiltere arasında kürkleri için fok avlayan İngiliz teknelerine Amerika tarafından el konulmuştur. Oluşturulan tahkim Komisyonu 1893 tarihinde verdiği kararda ABD'nin Bering Denizi'nde 3 milin dışında kalan sularda herhangi bir hakkı bulunmadığına karar verdiği Ferit Baykal'ın kitabında belirtilmektedir⁶⁷.

e- Milletlerarası Hukuk Enstitüsü Ve Milletlerarası Hukuk Cemiyeti

Milletlerarası Hukuk Enstitüsü Eylül 1873 tarihinde kurulmuştur. Bu enstitü milletlerarası hukuka ait tüm konular ile ilgili araştırma ve kodifikasyon çabaları yapmıştır. Enstitünün 1894 tarihinde Paris'te yapılan oturumunda karasularına ilişkin bir dizi kurallar kabul etmiş olup burada 6 millik bir karasuyu sınırını önermiştir. Milletlerarası Hukuk Enstitüsünün karasularına ilişkin olarak teklif ettiği fikre göre kıyı balıkçılığının korunması ve savaş zamanında muharip olmayan devletlerin tarafsızlıklarının garanti altına alınması için gerekli mesafenin tek bir bölge ile halledilmesine hiç bir neden bulunmadığını gözönüne alarak genelde suların en çok çekildiği noktadan itibaren (cezir hattı) 3 mil olarak benimsenen genişliği kıyı balıkçılığının korunması açısından yetersiz bulmuş ve karasularını kıyının tüm uzantısı boyunca cezir hattından itibaren 6 deniz mil olduğunu kabul etmiştir.

1873 tarihinde Brüksel'de kurulan Milletlerarası Hukuk Cemiyeti de (International Law Ass ciation) 1894 tarihinde, Milletlerarası Hukuk Enstitüsünün karasularına ilişkin olarak benimsediği kurallara benzer kurallar benimsediğini Ferit Baykal kitabında

⁶⁷ Ferit Hakan Baykal, **a.g.e.**, s.87.

belirtmektedir⁶⁸.

3- 19'uncu Yüzyıldan Sonra Karasuyunun Azami Genişliği Ve Uygulama Esasları

Milletler Cemiyeti ilk toplantısını Nisan 1925'de yapmıştır. Ocak 1926 yılında esas komite ikinci bir toplantı için toplanmıştır. Bu toplantı neticesinde üye olan veya olmayan ülkelere 7 konu ile ilgili anket gönderilmiştir. Gönderilen 2 numaralı ankette 3 millik karasuyu kuralının kodifikasyonunu öneren tasarı bulunmaktaydı. Buna göre kıyısal deniz kıyı boyundan 3 deniz mili olacak gümrük ve hayati konularda idari haklarını kullanabilecekti. Sorulan esas soru ise bunun milletlerarası konvansiyonda tartışılıp tartışılmayacağıydı. Alt komite üyeleri 3 mil kuralına tezat çıkmış ve bunun yetersiz olduğunu savunmuştur. Komite üyelerinden Profesör De Magalhaes 6 millik balıkçı bölgesi ve buna ek olarak 12 mile kadar bir koruma bölgesi olması gerektiğini anlatılmaktadır⁶⁹. Üyeler ve ülkeler arasında ki çekişmeyi ve olayın çözümsüzlüğü yapılan ankete yansımıştır.

Milletler Cemiyeti Genel Kurulunun 27 Eylül 1927 tarihli kararı ile karasuları konusunu incelemekle görevli 5 tanınmış hukukçudan oluşan bir geçici komisyon kurulmuştur. Komisyon üye devletlere sunduğu bir soru listesine bağlı olarak bir konferans toplanmasını önermiş ve görüşme konularını oluşturacak bir liste ile konferansın iç tüzük tasarısını içeren raporunu 1929'da Genel Kurula sunmuştur. Bu kurulda çoğunluk tarafından 3 mil savunulmuş İngiltere ve Japonya bu konuya muhalefet etmiş, Amerika 4 fersah uzaklığı savunmuş, İtalya ise 12 mil dahilinde özel haklar istemiştir.

⁶⁸ A.g.e., s.88.

⁶⁹ A.g.e., s.90.

a - 1930 La Haye Kodifikasyonu

Konferans, 13 Mart 1930 ve 12 Nisan 1930 tarihleri arasında 48 delegenin katılımıyla komisyon La Haye'de toplanmış ve İkinci Komisyon deniz hukuku sorunlarını ele almıştır. Konferansta, karasularında ulaşım serbestliği, kıyı devletinin hakları, esas çizgi, zararsız geçiş ve bitişik bölge konularında genel bir antlaşma sağlanmış olmasına rağmen, karasularının genişliği konusunda görüş birliğine varılamadığından, herhangi bir antlaşma imzalanmamıştır. Toplantıya katılan ülkeler karasuları için;

- Yunanistan ve İrlanda 3 mil bunun yanında da bitişik bölge,
- Almanya, Belçika, Şili, Mısır, Estonya, Fransa ve Polonya 3 mil,
- İzlanda, Norveç, İsveç 4 mili,
- Finlandiya 4 mil bunun yanında bitişik bölge,
- Kolombiya, İtalya, Romanya, Uruguay, Yugoslavya ve Brezilya 6 mil,
- Küba, İspanya, Litvanya, İran, Portekiz, Türkiye 6 mil karasuyu ve 6 mil bitişik bölge,
- Çekoslovakya ve Sovyetler Birliği görüş bildirmemiştir.

Denizlerde kıyı devletinin birtakım egemen haklara sahip olma iddiaları, 28 Eylül 1945 tarihinde A.B.D. Başkanı Truman'ın bir bildirisi ile başlamış olup bu iki bildiri karasularının dar mesafe olarak kalma fikrini aleyhte etkilemiştir. Karasuları dışındaki deniz yatağı ve toprak altında kıyı devletine birtakım haklar sağlamaya çalışan kıta sahanlığı kavramının yaygın bir biçimde uygulaması 1950'li yıllarda uluslararası hukuka yerleştiğini Hüseyin Pazarcı kitabında anlatır⁷⁰.

⁷⁰ 1945-1958 yılları arasında kıta sahanlığı ilan eden devletler için bkz. Hüseyin. Pazarcı, **Kıta sahanlığı kavramı ve Ege Kıta Sahanlığı Sorunu**, Ankara, 1984, s. 397-398.

b- 1958 Cenevre Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı

Bir devlet karasuları genişliğini belirledikten sonra, karasularının dış sınırının saptanmasında esas çizgiden başlayarak, üç değişik yöntemin kullanılmaktadır. Birinci yöntem, kıyı çizgisine tam paralel olarak kabul edilen genişlikte dış sınır çizmektir. İkinci yöntem, esas çizgi üzerinde ki kimi noktalardan pergel ile yaylar çizerek bunların kesiştiği noktaları birleştiren çizgiyi dış sınır olarak kabul etmektir. Üçüncü yöntem ise, kıyı üzerindeki çıkıntı noktalarını düz çizgilerle birleştirip bu çizgiye paralel kabul edilen karasuları genişliğinde, düz çizgiler çizmektir. Öte yandan, kimi zaman komşu devletler arasında karasularının sınırlandırılması gerekmektedir. Nitekim, kıyıları birbirleriyle yan yana bulunan devletler arasında karasularının yan sınırlarının saptanması zorunluluğu vardır. Ancak, karşılıklı kıyılara sahip olan komşu devletler arasında da, eğer aradaki deniz alanı genişliği uluslararası hukukun tanıdığı karasuları genişliğinin iki katından az ise, karasularının sınırlarının belirlenmesi gereği doğmaktadır. 1958 Cenevre K.B.B.S.'ne kadar, uygulanan uluslararası hukukta, bu konuda bir kurallaşmadan söz etmek olanağı yoktu.

Uygulamada ve uluslararası yargı ve hakemlik kararlarında, ülkelerin coğrafi durumlarına göre, gerek karşılıklı sınır gerek yan sınır için kimi zaman en derin noktaların birleştirilmesinden oluşan Thalweg çizgisinin, kimi zaman da yalnızca yan sınır için kıyıların genel yönüne indirilen dikey çizgilerin komşu devletler arasında karasuları sınırını oluşturdukları görülmektedir⁷¹.

Uluslararası Hukuk Komisyonu, 12 Nisan 1949 tarihli toplantısında, karasuları ve açık deniz rejimini kodifikasyon listesine almıştır. Komisyonun 1950-1956 yılları

⁷¹ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s.344.

arasında yaptığı çalışmalar sonucu 73 madde içeren bir antlaşma taslağı ortaya çıkmıştır⁷².

B.M. Genel Kurulu anılan Komisyon raporunu 21 Şubat 1957 tarih ve 1105 (XI) sayılı bir kararı ile kabul ederek bu konuda bir uluslararası konferans toplanmasına karar vermiştir. Birinci Deniz Hukuku Konferansı olarak anılan bu konferans 24 Şubat 1958, 27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de toplanmıştır. Konferansın sonunda; dört öze ilişkin antlaşma ile bir protokol kabul edilmiştir. Bu antlaşmalar ve protokol şöyledir:

- Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi;
- Açık Deniz Sözleşmesi;
- Kıta Sahaneliği Sözleşmesi;
- Açık Denizler Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına ilişkin sözleşme;
- Uyuşmazlıkların zorunlu Çözümüne İlişkin İhtiyari Protokol.

Konferansın toplandığı sırada devletler 3 mil ve 200 mil arasında değişik karasuyu mesafesi uygulamaktaydı. Konferansta önerilen mevcut teklifler aşağıda olduğu gibidir:

- Amerika: 12 mile kadar münhasır balıkçılık bölgesi, 6 mile kadar karasuyu,
- İsveç, Seylan, İtalya: 6 millik karasuyu mesafesi,
- Kanada, Yunanistan: 3 millik karasuyu mesafesi,
- Kolombiya: 12 millik karasuyu mesafesi,
- Sovyetler Birliği, Hindistan, Meksika: Her ülkenin karasuyu mesafesini 3 mil ile 12 mile kadar değişen oranda kendisinin saptaması gerektiği,
- Peru: Her ülke kendi karasuyu sahasını makul oranda kendisinin belirlemesini,

⁷² A.g.e., s.317.

- İngiltere: Zararsız geçiş hakkı tanıyan 6 millik karasuyu mesafesi,
- Türkiye: Bu antlaşmaların hiçbirine taraf olmamıştır.

Mevcut tekliflerden en çok 86 oydan 45 oyu alan ABD'nin teklifi kabul görmüş olup bu da genel temayülün bu yönde olduğunu göstermektedir⁷³.

Konferans boyunca ülkelerin uygulamak istediği karasuyu mesafelerinde ki mevcut farklılık sebebi ve bundan dolayı 2/3 lük çoğunluk sağlanamaması sebebiyle Birinci Deniz Hukuku Konferansında, özellikle karasuları genişliği ve balıkçılığa ilişkin konuların çözüme kavuşturulamaması üzerine, konferansın 27 Nisan 1958 tarihli kararı ile, yeni bir konferans toplanmasını önerilmiştir. Bu durum B.M. Genel Kurulunun 10 Aralık 1958 tarihli kararı ile teyit edilmiştir⁷⁴.

c- 1960 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı

1958 tarihli Cenevre konferansının kapatılması sırasında yapılan konferansı kötü yönde etkileyecek temayüllerden kaçınılması gerektiğine karar verilmesine rağmen Irak, Panama, Libya ve İzlanda karasuyu mesafesini 12 mile kadar çıkardıklarını Ferit Baykal kitabında üzerine basarak belirtmektedir⁷⁵. B.M.D. İkinci Deniz Hukuku Konferansı 88 devletin katılımıyla Cenevre'de toplanarak 16 Mart 1960-26 Nisan 1960 tarihleri arasında çalışmalarını yürütmüştür. Bu Konferans esnasında da devletler karasularının genişliği konusunda çeşitli görüşler ileri sürmüş ve öneriler getirmişlerdir. Bu konferansta ki asıl tartışmalar 6 mili savunanlarla, 12 mili savunanlar arasında olmuştur. Konferans sırasında karasularını 3 mil ile sınırlayan herhangi bir öneride bulunulmamıştır.

⁷³ Ferit Hakan Baykal, **a.g.e.**, s.102.

⁷⁴ Hüseyin Pazarcı, **a.g.e.**, s. 317.

⁷⁵ Ferit Hakan Baykal, **a.g.e.**, s.103.

Konferans öncesi ülkelerin uyguladıkları karasuyu mesafeleri aşağıda olduğu gibidir⁷⁶:

- 3 Mil: Arjantin, Avustralya, Belçika, Brezilya, Kanada, Çin, Küba, Danimarka, Dominik Cumhuriyeti, Malaya, Fransa, İrlanda, Japonya, Ürdün, Liberya, Hollanda, Pakistan, Polonya, Tunus, Güney Afrika Birliği, İngiltere ABD.

- 4 Mil: Finlandiya, Norveç, İsveç,

- 5 Mil: Kamboçya,

- 6 Mil: Seylan, Kolombiya, Yunanistan., Hindistan, İsrail, İtalya, İspanya, Tayland, Uruguay, Yugoslavya.

- 9 mil: Meksika

- 10 mil: Arnavutluk

- 12 mil: Bulgaristan, Ekvator, Habeşistan, Guatemala, Endonezya, İran, Lübya, Panama, Romanya, Suudi Arabistan, Sovyetler Birliği, Venezuela.

- 50 km: Şili

- 200 mil: El Salvador.

Bu konferansta ABD ve Kanada 6 mile kadar karasularını saptama hakkı ve esas hatlardan itibaren 12 mile kadar olan alanda ise balıkçılık bölgesi tesisine imkan tanınması ve. bu yörede en az 5 yıldır avlanan balıkçı teknelerinin bu avlanma hakkının 10 yıl için saklı tutulacağına dair bir öneri sunmuşlardır⁷⁷. ABD ve Kanada'nın bu müşterek önerisi Komitede 43 lehte, 33 aleyhte, 12 çekimser oyla benimsenmiş fakat nihai karar için 2/3 çoğunluk gerekmesi nedeniyle ABD ve Kanada bu önerinin Brezilya, Küba ve Uruguay tarafından desteklenmesi için "*Kıyı devletine açık denizlerin kendi balıkçılık bölgesine bitişik herhangi bir kesiminde kaynakların işletilmesinin bu devletin ekonomik gelişimi için veya halkın beslenmesi için hayati önemi haiz olması durumunda*

⁷⁶ A.g.e., s.104.

⁷⁷ UN Official Records, Doc.A/CONF. 19/C.1/L.10, 8.4.1960, s. 169.

öncelikli balıkçılık hakları tanınacaktı” maddesini de eklemek zorunda kalarak 54 lehte, 28 aleyhte ve 5 çekimser oy alarak kabul için gerekli 2/3 oy oranından 1 oy eksik oy toplamışlardır⁷⁸. Türkiye ve Yunanistan bu oylamada leyhte oy kullanmışlardır. Sovyetler Birliği ise oylamadan önce oylamanın neticesi ne olursa olsun 12 mil karasularının uygulamaya devam edeceğini belirtmişti. 1960 Konferansı karasularının genişliği konusunda üçüncü defa bir başarı sağlanamadan, herhangi bir antlaşma metni oluşturulamadan ve bir planlama yapılmadan kapanmıştır.

d- 1960-1973 Dönemi

Gerek 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansında, gerek 1958 Cenevre Birinci Deniz Hukuku Konferansında, karasularının genişliği konusunda herhangi bir sonuca varılamaması ve B.MD.'in 1960'ta toplanan İkinci Deniz Hukuku Konferansında da alınan başarısızlık ülkeleri deniz hukukunda ve karasuyu mesafelerinin belirlenmesinde çok farklı uygulamalara itmiştir.

1960'lı yılının ikinci yarısı, teknolojik gelişmelerle beraber deniz hukuku konusunda çalışmalar yeniden başlamıştır. B.MD. Genel Kurulu, Malta delegesi A. Pardo'nun önerisi üzerine 18 Aralık 1967 tarihinde, geçici olarak görev yapmak üzere, Ulusal Yetki Alanı Dışında Kalan Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanının Barışçı Amaçlarla Kullanılması Özel Komitesini kurmuştur. Genel Kurul, 21 Aralık 1968 tarihli bir kararı ile, bu komiteyi geçici bir kuruldan çıkararak yasallaştırılmıştır. Anılan Komitenin çalışmaları sonucunda, B.M Genel Kurulu, 17 Aralık 1970'te, Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanını Yöneten İlkeler Bildirisini kabul etmiştir. Söz konusu Bildiri, devletlerin ulusal yetki alanı dışında kalan deniz yatağını insanlığın ortak mirası olarak kabul etmiştir. Genel Kurul, aynı tarihli bir başka kararı ile de, deniz yatağı dahil bütün deniz sorunlarını incelemek üzere 1973'te bir deniz hukuku konferansı toplanmasına kararlaştırmış olup

⁷⁸ UN Official Records, **Doc.A/CONF.19/L.12**, 22.4.1960, s. 173. Dokümanın orijinal Fransızca nüshaları için bkz. http://www.itlos.org/case_documents/2002/document_fr_216.

1973 yılına kadar, Deniz Yatağı Komitesinin çalışmaları sürdürdüğünü Hüseyin Pazarıcı belirtmektedir⁷⁹.

Bu gelişmelere bakıldığında 1950'li yıllardan başlayarak, 3 mil ölçütünün aşıldığı ve karasuları genişliğinin 6 mil ile 12 mil arasında bir genişlik olarak kabul edilmesi eğiliminin arttığı gözlenmektedir.

e- 1973-1982 Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı

1982 yılında kabul edilen BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, bir çok önemli hukuk sözleşmesine çözüm olmasına karşın Ege ve Endonezya gibi bir çok özel durumdaki denizlere ait sorunu çözememiştir.

Konferansın başlamasından önce ülkelerin uyguladıkları karasuyu mesafelerine Ferit Baykal'ın kitabından bakacak olursak 103 devlet üzerinde yapılan incelemede bu devletlerden 49 tanesinin 12 mil, 6 tanesinin 18 ile 130 mil arasında değişen 10 tanesinin ise 200 mil karasuları genişliği ilan etmiş oldukları tespit edilmiştir⁸⁰.

B.MD. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı çalışmalarına, ilk toplantısı usule ilişkin olmak üzere, 3 Aralık 1973'te New York'ta başlamıştır. 1974'te Karakas'ta başlayan ve 1982 yılına kadar süren B.MD. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansında ise, karasuları genişliğinin 12 mil olarak saptanması yolunda güçlü bir eğilim belirmiştir. Nitekim, 1974 Karakas Pargue Central'da 20 Haziran-29 Ağustos 1974 tarihleri arasında yapılan 2'inci oturumda 12 mil 109 devletin 12 mile taraftar oldukları gözlenmektedir. Bu genişliğe taraftar olmayan devletlerden 12'si ise, 200 millik bir karasuyu genişliğini önermişlerdir. Sonuçta, B.MD.D.H.S.'nin karasuları genişliği başlığını taşıyan 3.

⁷⁹ Hüseyin Pazarıcı, **a.g.e.**, s.318.

⁸⁰ Ferit Hakan Baykal, **a.g.e.**, s.108; ayrıca bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Sevin Toluner, **a.g.e.**, s.92.

maddesine göre; her devlet karasularının genişliğini, sözleşmeye uygun olarak belirlenen esas çizgilerden başlayarak, 12 deniz milini geçmeyecek bir sınıra kadar saptamak hakkına sahip olduğu bildirilmiştir⁸¹. Ancak bunun kabulü birçok devlet tarafından 200 millik Münhasır Ekonomik Bölge ve boğazlardan kesintisiz geçiş hakkının kabulüne bağlı tutulduğunu belirtmektedir David Joseph Attard⁸².

20 Haziran 1974'te Karakasta başlayan Konferans, çeşitli aralıklarla, kimi yıl bir ve kimi yılda iki dönem olmak üzere, toplam on bir dönem çalışarak, 10 Aralık 1982 de B.MD. Deniz Hukuku Sözleşmesinin imzalanması ile sona ermiştir⁸³. Komisyonunda 7 Mayıs 1975'te "*Tek Gayri-Resmi Görüşme Metni*" adını taşıyan bir gayri-resmi antlaşma taslağı ortaya çıkmıştır. Bu metin aynı yöntemlerle geliştirilerek, 15 Temmuz 1977' de "*Gayri-Resmi Birleşik Görüşme Metni*" ve 22 Eylül 1980'de "*Gayri-Resmi Deniz Hukuku Sözleşmesi Tasarısı*" biçimine dönüştürülmüştür. 7 Eylül 1981'de resmi Deniz Hukuku Sözleşmesi Tasarısı adını alan antlaşma tasarısı, 30 Nisan 1982'de, B.MD. Deniz Hukuku Sözleşmesi olarak kabul edilmiştir. Sözleşme metni, 130 olumlu, 17 çekimser ve dört karşı oy almıştır. Bu karşı oylarda Türkiye, A.B.D., Venezüella ve İsrail'in imzası bulunmaktadır. Sözleşmeye Konferansta karşı oy veren Türkiye daha sonra bunu imzalama yoluna da gitmemiştir. Aralık 1980 yılında 12 mil karasuları genişliğini uygulayan devlet sayısı 80'e ulaşmıştır. Bu oran kıyısı bulunan devlet için %59'dur⁸⁴.

Ferit Baykal kitabın da konferansla geniş bir değerlendirme yapmıştır. Bu konferans sırasında Türkiye tarafından da önerilerde bulunulmuştur⁸⁵. 12 Temmuz 1974 tarihli 39'uncu toplantıda Türk Temsilcisi adalet ve hakkaniyete önem verilmesi gerektiği ve bu sebepten dolayı coğrafi durumların başkalığını komisyonun gözüne alması gerektiğini, denizlerin her birinin birbirinden karasuları ve ekonomik bölge sınırlarının uygulanabilmesi açısından açık denizler bulunduğu gibi çok dar denizlerde bulunduğunu

⁸¹ Hüseyin Pazarcı., **a.g.e.**, s.317.

⁸² David Joseph ATTARD, **The Exclusive Economic Zone in International Law**, Clarendon Press, Oxford, 1987, s.29.

⁸³ 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu maddeleri için bkz. Ek 8.

⁸⁴ Ferit Hakan Baykal, **a.g.e.**, s.108.

⁸⁵ UN Official Records, **Doc.A/CONF.62/C.2/L.8; A/CONF 62/C.2/L.9;A/CONF.621C.2/L.23; A/CONF62/C.2/L.34; A/CONF. 62/C.2/L.55; A/CONF.62/C.2/L.56.**

ayrıca birkaç devlet tarafından kıyıdaş bulunan kapalı denizler iç sular ve boğazlar statüsünde yer alan denizler bulunduğunu, vurgulamıştır. Aynı konuşmada adalara da değinilmiş ve adaların da değişik coğrafi konumları oldukları vurgulanmıştır. Türkiye tarafından istenen bu özel durumlarında görüşülmesi gerektiği aynı zamanda bunun Cenevre konvansiyonunun 6'ncı maddesinde düzenlenmiş olduğu, Adalet Divanının ilgili kararlarında bulunduğu ve Birleşmiş Milletler Şartının milletlerarası ilişkileri yürüten geleneksel prensiplerinde mevcut olduğudur. Bu toplantıda ortaya konulan duruma örnek olarak Türkiye ile Yunanistan arasındaki Ege denizinde mevcut durum haritalarla gösterilmiştir⁸⁶. Bu duruma Yunan Heyetince itiraz edilerek konferansın şahsi problem alanı haline getirildiği beyanında bulunulmuştur. Türkiye 13 Ağustos 1974 tarihinde adalara ilişkin olarak sunduğu öneride diğer devletlerin kıta sahanlığında ya da ekonomik bölgelerinde yer alan bir adanın bu adanın ait bulunduğu devletin kara ülkesinin ve nüfusunun 1/10'unu teşkil etmediği müddetçe kendisine ait kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi bulunmayacağı (madde 3/2); ekonomik hayatı bulunmayan ve devletin karasuları dışında yer alan adaların hava sahası olmayacağını (madde 3/3); kaya ve cezir yüksekliklerinin de kendisine ait deniz alanları olmayacağını (madde 3/4); bir kıyı devletin kendi kıyılarının ötesinde yer alan bir grup ada sebebiyle takımda kavramına dayanan ya da takımadasal sular kavramına dayanan haklar ileri süremeyeceğini (madde 4) ; özel coğrafi konumdaki yarı kapalı denizlerde, adaların deniz alanlarının o bölgede yer alan devletler tarafından müştereken tespit edileceğini (madde 5) ortaya koymuştur. Türkiye'nin kapalı ve yarı kapalı denizlerle ilgili önerisinde, *“Konvansiyonun karasuları ve ekonomik bölgeye ilişkin bölümlerinde ortaya konulan genel kuralların kapalı ve yarı kapalı denizlerde hakkaniyete uygun olarak kullanılacağı, kapalı ya da yarı kapalı denizlere kıyıdaş bulunan devletlerin kendi aralarında kendi bölgeleri için uygun olan tarz ve uygulama metodlarını saptamak amacıyla kendi aralarında istişarede bulunabilecekleri”* belirtilmiştir. Karasularının genişliği, global ya da bölgesellik kriteri, açık denizler ve okyanuslar, yarı kapalı denizler, kapalı denizler başlıklı 15 Temmuz 1974 tarihli öneride karasularının genişliği konusunda herhangi bir rakam belirtilmemiştir⁸⁷. Ancak, burada maksimum sınırlar dahilinde karasularını belirleme hakkının diğer bir devletin karasularını ve bunun bir bölümünü açık denizlerden

⁸⁶ Ege Denizi'nin mevcut durumunu gösteren harita Ek 9 da sunulmuştur.

⁸⁷ UN Official Records, **Doc.A/CONF.62/C.2/L.8**.

ayırarak tarzda kullanamayacağı ve özel coğrafi niteliklere sahip yarı kapalı denizlerde karasularının genişliğinin müştereken bu bölgenin devletleri arasında saptanacağını belirtmiştir⁸⁸.

Türkiye 23-28 Nisan 1978 tarihleri arasında yapılan İkinci Komitenin Resmi olmayan toplantısında karasuları ile ilgili 3'üncü madde önerisinde "*Her devletin mevcut konvansiyona uygun olarak saptanan esas hatlardan itibaren karasularının genişliğini 12 deniz milini aşmayacak bir sınıra kadar saptama hakkı olacağını, bu hakkın komşu kıyı devletlerinin haklarına ve menfaatlerine aykırı olarak kullanılmayacağını, (md.3/1) özel coğrafi özelliklerine sahip yarı kapalı deniz alanlarında karasularının genişliğinin o bölgenin kıyı devletleri arasında hakça prensiplere uygun olarak antlaşma ile saptanacağını*" belirtmiştir. Yunanistan ise 25 Temmuz 1974 tarihinde sunduğu 9 maddelik tasarıda Milli Deniz alanları başlığı ile esas hatlar, koylar, Karasuları, Karasularının sınırlandırılması, ve adalarla ilgili hükümler, iç sular ve takımadasal sular ile ilgili hükümler belirlemiştir. Tasarının 7'inci maddesinde Yunanistan karasuları genişliğini 12 mil olarak tanımlanmaktadır. 8'inci maddede karasularının sınırlandırılması ile ilgili olarak iki yada daha fazla devletin kıyılarının bitişik ya da karşılıklı olması durumunda bu devletler arasında aksine bir antlaşma olmadıkça iki devletin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren karasularını esas hatların her noktasından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatma hakları olmadığıdır (md. 8/2). 12 mil karasuları tesis edilmesinin daha önce açık denizler olarak belirlenen bölgeleri kapatması durumunda karasularını genişleten devlet bu amaçla müsait deniz yollarını bu konvansiyonun boğazlar rejimi ile ilgili bölümüne aykırı olmadan barışçı ulaşım için garanti edeceğini (md.87S). adanın met zamanı su üzerinde kalan, etrafı su ile çevrili doğal olarak oluşmuş kara parçası olduğu, adanın ait olduğu devletin ülkesinin ayrılmaz bir parçasını oluşturduğunu, ada üzerindeki egemenliğin adanın karasularına bunun üzerindeki hava sahası, deniz yatağı ve doğal kaynaklarının işletilmesi ve araştırılması ve Kıta sahanlığına da sahip olduğunu adanın deniz alanlarının devletin ülkesinin kara

⁸⁸ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.109.

kesiminin saptanmasının deniz alanlarının ölçülmesinde uygulanacak aynı hükümlere uygun şekilde saptanacağı belirtmiştir Ferit Baykal⁸⁹.

Yine aynı kitapta Yunanistan'ın bunu bildirmesine karşın buna en iyi örneğe U.A.D.'nin Balıkçılık (İngiltere-Norveç) Davası'na ilişkin 18 Aralık 1951 tarihli kararında bildirdiği ve Balıkçılık (İngiltere-İzlanda) Davası'na ilişkin 25 Temmuz 1974 tarihli kararıdır. Deniz alanlarının sınırlandırılmasının her zaman bir uluslararası yönü vardır; bu durum yalnızca kıyıdaş devletin iç hukukunda açıkladığı biçimiyle onun iradesine bağlı olamaz. Her ne kadar, tek kıyı devletinin bunu gerçekleştirme vasfına sahip olması nedeniyle, sınırlandırma işlemi zorunlu olarak tek taraflı bir işlem ise de, buna karşılık, bu sınırlandırmanın üçüncü devletler bakımından geçerliliği uluslararası hukuku ilgilendirdiği bildirilmektedir⁹⁰.

Devletlerin karasuları genişliği konusunda bugünkü uygulamalarına gelince, 1994 yılı sonlarında 117 devletin 12 millik karasuları genişliğine sahip olduğunu Hüseyin Pazarıcı kitabında bildirmektedir⁹¹. Geriye kalan devletlerin bir kısmı 12 milin altında ve bir kısmı ise 12 milin üstünde karasuları genişliğini kabul etmektedir. 12 milin altında karasuları genişliğini kabul eden devletlerin çoğunluğu 3 millik geri kalanı ise 4 ya da 6 millik karasuları sınırı ilan etmişlerdir⁹². 12 milin üstünde karasuları genişliğini kabul eden devletler ise 15 millik, 20 millik, 30 millik, 35 millik, 50 millik, 70 millik, 100 millik, 150 millik ve 200 millik karasuları genişliği ilan etmişlerdir. Eylül 1996 tarihi itibarıyla sözleşmeyi onaylayan devlet sayısı 106'dır. Ancak, başta A.B.D. olmak üzere kimi devletlerin sözleşmenin uluslararası deniz yatağını düzenleyen XI. Bölümüne önemli eleştirileri üzerine anılan bölümün bir Antlaşma ile yeniden düzenlenmesi yoluna gidilmiştir. B.M.D. Genel Kurulunda 28 Temmuz 1994'te kabul edilen antlaşma 28 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe girmiş ve Eylül 1996 itibarıyla 67 devlet onaylayarak taraf olmuş bulunmaktadır. Yeni sözleşme ile uluslararası deniz hukukunda ulusal alanların genişlemesi eğilimi açık olarak kendini göstermektedir. B.M.D.D.H.S. ile

⁸⁹ A.g.e., s.111.

⁹⁰ A.g.e., s.113.

⁹¹ Hüseyin Pazarıcı., a.g.e., s.363.

⁹² A.g.e., s.343.

aşağıdaki yeni kavram ve kurumların uygulanan uluslararası hukukça kabul edildiği görülmektedir bunlar: “Uluslararası deniz yatağı; münhasır ekonomik bölge; arkeolojik bitişik bölge; takımada devleti; Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi; Uluslararası Deniz Yatağı Örgütüdü”⁹³.

Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı neticesinde 10 Aralık 1982 tarihli Deniz Hukuku Konvansiyonunun Karasularının Sınırları başlıklı ikinci kısmının üçüncü maddesi ile “Her devletin karasularının genişliğini bu konvansiyona uygun olarak saptanan esas hatlardan itibaren ölçülen, 12 deniz milini aşmayacak bir sınıra kadar tespit etme hakkına haiz bulunduğu” belirtilmektedir. Yani 1982 Konvansiyonu ile getirilen bu hüküm her devlete karasularının genişliğini 12 mil olarak saptama zorunluluğu getirmemektedir. Ferit Baykal’a göre bu madde hükmünü her türlü kıyı kesimi için genel kural olarak değerlendirmek de mümkün değildir. Fakat bazı deniz alanlarında karasuları genişliğinin saptanması, bu deniz alanlarının özel durumları sebebiyle beraberinde karasularının sınırlandırılması problemini de getirmektedir. Karasularının genişliğinin saptanmasının kıyının özellikleri sebebiyle beraberinde sınırlandırma problemi de getirmesi sadece karasularının azami sınırının saptanması meselesi olmaktan çıkaracak ve hukuki ve siyasi bir mesele haline getirecektir. Karasularının sınırlandırılması meselesi her devletin kendi iç hukuk hükmü ile yapılmasına rağmen, bunun neticesi doğrudan doğruya milletlerarası bir nitelik taşımakta ve tüm milletlerarası toplumu ilgilendirmektedir⁹⁴.

Hüseyin Pazarcı’ya göre B.MD.D.H.S. ile kıyı devletlerine 12 mile kadar varan bir karasuyuna sahip olma hakkı, ilke olarak, tanınmaktadır⁹⁵. Yalnız kıyı devletine tanınan bu takdir hakkının, coğrafi ve hukuksal nedenlere bağlı olarak, birtakım kısıtlamalara uğraması olasılığı da her zaman vardır. Zira, anılan hüküm, karşılıklı kıyıların uzaklığı 18 mil olan iki komşu devletten biri 6 millik karasuyu ilan etmişse, ötekinin geriye kalan 12 milin tümüne sahip olma hakkı bulunduğu anlamına

⁹³ A.g.e., s.318.

⁹⁴ Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s.115.

⁹⁵ Hüseyin Pazarcı., a.g.e., s.342.

gelmemektedir. Böyle bir durumda, coğrafi olanaksızlıklar nedeniyle, aynı sözleşmenin 15'inci maddesinde karasuları sınırlandırılması konusunda kabul edilen olağan kurallara uygun olarak, özel koşullar dışında, bir kıyı devletinin kıyıları arasındaki eşit uzaklık çizgisinden öteye geçme hakkı yoktur. Örneğin bir kıyı devletinin öteki kıyıdaş devletlere ait olan bir deniz alanını, karasularının 12 mile kadar çıkarmada takdir hakkı bulunduğu gerekçesiyle ele geçirmesi aynı Sözleşmenin 300. maddesinde yer alan iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkelerine aykırı olacaktır. Dolayısıyla, anılan Sözleşmenin 3'üncü maddesinde kıyı devletlerinin 12 mile kadar karasuyu genişliği saptamak haklarının bulunduğu bildirilmesi, böyle bir hakkın kullanımının tümüyle ilgili kıyı devletinin egemenlik hakları içinde bulunduğu anlamına gelmemektedir⁹⁶.

1958 Cenevre K.B.B.S. (md. 12/11), 1982 B.MD.D.H.S. (madde 15) ile öngörülen ve dolayısıyla bugün aynı zamanda yapılageliş değeri olduğu genellikle kabul edilen hükümlere göre, karasularını sınırlandırma kurallarını özetlemek gerekirse:

- Taraflar anlaşabilirse sınırlandırma antlaşma ile gerçekleştirilecektir;

- Antlaşma olmaması durumunda, tarihsel haklar ya da öteki özel durumlar başka türlü bir sınırlandırma gerektirmiyorsa, karasuları sınırlandırılması eşit uzaklık (equidistance) yöntemine göre yapılacaktır.

Antlaşma yokluğunda, eşit uzaklık yöntemi ile özel durumların gerektirdiği yöntemler arasında, birine üstünlük tanıyan herhangi bir genel kural yoktur. Başka bir deyişle, Yunanistan'ın ileri sürdüğünün aksine, sınırlandırmada eşit uzaklık yönteminin ilkeyi ve özel durumların gerektirdiği yöntemlerin kural dışılığı oluşturduğu görüşü bugün genellikle reddedilmektedir. Özel durumlar kavramının neleri kapsadığı konusunda ise genel bir tanıma rastlanmamaktadır. Ancak, Uluslararası Hukuk Komisyonunun, deniz hukukuna ilişkin raporunda, bu kavramın kapsadığı birkaç örnek vermektedir. Bunlar, kıyının olağanüstü nitelikteki biçimi, adaların varlığı ve ulaşım yollarının varlığıdır.

⁹⁶ A.g.e., s.343.

Dolayısıyla, her somut duruma göre başka özel durumların varlığının saptanması olanağı vardır. Tarihsel haklara gelince, bu kavram ile bir kıyı devletinin uzun süreden beri öteki devletlerin itirazı ile karşı antlaşmadan, olağan ölçülerin ötesinde gerçekleştirilen karasuları genişliği uygulamaları kastedilmektedir. Bu uygulamaların zaman ile ilgili kıyı devletine ait haklara dönüştüğünü Hüseyin Pazarcı belirtmektedir⁹⁷.

C- GÜNÜMÜZDE AKDENİZ, EGE VE DİĞER DENİZLERDE KARASUYU UYGULAMALARI

Halihazırda yukarıda da belirtildiği gibi çok sayıda devlet 15-200 mil arasında karasuları ilân ederek 12 millik karasuyu mesafesinin ötesine geçmiştir.

Akdeniz yarı kapalı bir denizdir. 19 Akdeniz ülkesinden 15 devletin karasuları 12-35 mil arasında değişmektedir. 6 millik karasularına sahip olan Lübnan ise 12 milden yanadır. Yalnızca Türkiye ve İsrail karasularının herhangi bir şekilde 6 milin üzerine çıkarılmasına karşıdır. Öte yandan Türkiye'nin ve Yunanistan'ın komşularının karasuları en az 12 mildir⁹⁸. Yugoslavya, İtalya, Mısır, Libya'nın karasuları genişliği 12 mil Arnavutluk'un ise 1976 yılından beri 15 mildir. Türkiye'nin komşusu olan Rusya, Bulgaristan, Kıbrıs'ın karasuları genişliği 12 mildir. Suriye ise karasuları genişliğini 1981'den beri 35 mile çıkarmıştır.

Avrupa Topluluklarının Yunanistan dışındaki 11 üyesi de 12 mil kuralını benimsemekte veya uygulamaktadır. Avrupa Toplulukları Komisyonu'nun 27 Nisan 1978 tarihinde sunduğu bir öneri üzerine Avrupa Topluluğu Bakanlar Konseyi, o tarihe değin karasularını 12 mile çıkarmamış olan üye devletleri karasularını 12 mil olarak belirlemeye çağırmıştır. Öte yandan, topluluğun gümrük alanını belirleyen Fourcade

⁹⁷ A.g.e., s.345.

⁹⁸ Semih Vaner, a.g.e., s.82.

Raporu'nda da Yunan Adaları'nın anakara gibi 12 millik karasularına sahip olabileceği belirtilmiştir. Bu raporsa Ankara'nın protesto girişimlerine yol açmıştır⁹⁹.

Karasuları sırasıyla 200, 150 ve 100 mil genişliğinde olan Gine, Gine-Bisau ve Yeşil Burun Adaları daha sonra 12 millik bir genişlik benimsemişlerdir. 3 mil kuralını katı bir biçimde savunan devletlerden Hollanda ve Belçika ise sonunda 12 mili uygulamıştır¹⁰⁰. Karasularının 3 milin üzerine çıkarılmasının tanınmaması konusunda ABD'nin kendi yetkili makamlarına verdiği yönergeye karşı kıyı devletlerinin gösterdiği tepkidir. Semih Vaner'e göre kendiliğinden ve toplu olarak gösterilen ve ABD'nin görüşüne resmen karşı çıkan bu tepki, 12 millik karasuları genişliği kuralının geçerliliğini doğrulamıştır.

Tüm bu unsurlar, uygun deniz şartlarında 12 milin kabulü yönünde uluslararası bir teamül oluştuğunu ortaya koymaktadır¹⁰¹.

⁹⁹ A.g.e., s.115.

¹⁰⁰ A.g.e., s.98 .

¹⁰¹ A.g.e., s.83 .

II- EGE DENİZİ KARASUYU UYUŞMAZLIĞI

A- EGE DENİZİ

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımadadır. Türkiye'nin deniz kıyılarının toplam uzunluğu 8.333 kmd. Kara sınırlarının toplam uzunluğunun da 2.753 kmd. olduğu gözönüne alınırsa denizler bu durumda toplam sınırların % 75'ini teşkil etmektedir.

Denizlerimizin kıyı uzunluklarına bakacak olursak Karadeniz 1.965 kmd., Marmara 1.189 kmd., Adalar (Ege) 2.805 kmd., Akdeniz ise 1.577 kmd.dir. Türkiye'ye ait olan adaların kıyı uzunluğu ise 1.067 kmd. kadardır. Öte yandan Türkiye'nin Anadolu kıyıları uzunluğu 6.480 kmd., Trakya kıyı uzunluğu 786 kmd., adalara ait kıyı uzunluğu ise 1067 kmd. dolayındadır. En geniş yeri 206, en dar yeri 102 deniz milidir¹⁰².

Ege Denizi'nin mevcut çoğunluğu kayalık olan çok sayıda irili ufaklı adanın varlığı ve konumları, bu denize dünyada da benzeri bulunmayan farklı bir özellik kazandırmıştır. Ege Denizi diğer adıyla Adalar Denizi'nde ki birçok ada, jeopolitik, jeolojik, coğrafik ve tarihsel siyasi entrikalarla Yunanistan'a bırakılmıştır¹⁰³. Bu adalardan yüzölçümü 100 km² den büyük olanlar 24 kadar olup, daha küçük olanlarla birlikte tüm adaların toplam yüzölçümleri 23 000 km² civarındadır¹⁰⁴. Bu alan Ege denizinin yaklaşık dokuzda biri kadardır.

¹⁰² Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.329.

¹⁰³ Ramazan Özey, **Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği**, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2002, s.17.

¹⁰⁴ Bu adalar: Girit, Eğriboz, Semadirek, Gökçeada, Limni, Midilli, Sakız, Sisam, Ahikerya, Kilimli, İstanköy, Rodos, Kerpe, Taşoz, İskiri, Andre, İstendin, Mürted, Bara, Nakşa, Yamurgi, Değirmenlik, Aniye ve Çuha'dır. Ege Denizi'ne ait adaların mevcut durumunu gösteren harita Ek 9 da sunulmuştur.

1- Genel Fiziki Coğrafyası

Ege Denizi, Doğu Akdeniz'in kuzeyinde, Anadolu yarımadasının batı sahilleri ile Balkan yarımadasının doğu sahilleri arasında kuzey-güney istikametinde uzanmaktadır. Bu deniz aynı zamanda Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birbirlerine iyice yaklaştığı ve kaynaşma noktasını oluşturduğu bölümde yer alan Akdeniz'in bir kolunu andırmaktadır. Kuzeydoğuda Çanakkale Boğazı'ndan Marmara'ya ve oradan İstanbul Boğazı yoluyla Karadeniz'e ulaşır.

Mora yarımadasından güney-batı Anadolu'ya uzanan Çuha (Kitira), Sikliye (Antikitira), Girit, Çoban Adası (Kasos), Kerpe (Karpatos) ve Rodos adaları zinciri ile Akdeniz'den ayrılan Ege Denizi, Akdeniz'in kuzeye doğru bir uzantısıdır. Ege Denizi, kısaca 35°-41° kuzey enlemleri ile 23°-28° doğu boylamları arasında yer alır. Ortalama derinliği 350 metre kadardır¹⁰⁵. Yunanistan'ın doğusundaki Eğriboz, Andre (Andros) İstendin (Tinos), Mokene (Mikonos) ve Anadolu kıyılarına uzanan Ahikerya (İkaria), Sisam adaları, derinliği en çok 1378 metre olan Kuzey Ege Denizi'ni, 2658 metreye varan Güney Ege Denizi'nden ayırırlar.

Anadolu yarımadasının batısında bulunan Ege Denizi'nin güney sınırını belirleyen Türkiye ile Yunanistan arasında ikili ya da herhangi çok taraflı bir anlaşma mevcut değildir. Dünyadaki okyanus ve denizlerin sınırlarını belirten ve merkezi Monaco/Fransa'da olan Uluslararası Hidrografi Bürosu tarafından yayınlanmış olan ve devletleri bağlayıcı yanı bulunmayan 1953 tarihli SP 23 Limits of Oceans and Seas dokümanında mevcut olan sınırlar bize Ege Denizi hakkında sınırlarını göstermektedir. Uluslararası Hidrografi Konferansı kararları doğrultusunda başlatılan çalışmalar sonucunda 1986 yılında hazırlanan 4'üncü taslağında yer alan sınırlarda da önemli bir değişiklik mevcut değildir. İki sınır arasındaki fark, batıda Çuha (Kitira) Adası'nın Ege Denizi dışında bırakılmasıdır. Ege Denizi'ni kuzey sınırı bu denizi Marmara Denizi ve

¹⁰⁵ Bkz. T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı 20-A numaralı seyir haritası, İstanbul 1994, ölçek 1:750 000, ayrıca bkz. Ek 9.

Boğazlar yoluyla bağlayan Çanakkale Boğazının girişindeki Kumkale ve Mehmetçik fenerlerini birleştiren hat olduğu Ali Kurumahmut'un kitabında belirtilmektedir¹⁰⁶.

2- Ege Denizi, Adalar Denizinin Tarihi

Ortaçağ batı kaynaklarında “Archipelago”, Osmanlı kaynaklarında ve 1923'ten 1940 yıllarına kadar ise “Adalar Denizi” olarak adlandırılan deniz bugün; Ege Denizi olarak adlandırılmaktadır¹⁰⁷. Bugün çoğu kitap, ansiklopedi ve atlaslarımıza baktığımızda, bu deniz üzerinde *Ege Denizi* yazılıdır.

Efsaneye göre Ege, mitolojide bir Yunan Kralı'nın adıdır. Aigeus, Aegeus ya da Egee olarak bilinen bu kral Atina Kral Pandion'un oğlu, Theseus'un babasıdır. Konuya ilişkin efsaneye bakacak olursak; Aigeus, Troizen kralının kızı Aithra ile gizli ilişkiye girer. Bu gizli ilişkiden, Aithra gebe kalır. Aigeus, Aithra'dan doğacak olan çocuğa babasının ismini bildirmemesi için söz alır. Aithra, çocuğu doğurur ve adını Theseus koyar ve babasının ismini söylemez. Theseus, büyüyünce Atina'ya gelir ve babasının kim olduğunu halktan öğrenir. Kral olan babasını yani Aegeus'a kendini tanıtır. Theseus, tahtı ele geçirmek isteyen amca oğullarını öldürerek, babasının tahtta kalmasını sağlar. Atina'da düzenlenen Panathenaia bayramında, Giritli atlet Androgeus öldürülür. Girit kralı, bunun üzerine, her yıl kurban edilmek üzere, yedi kız yedi erkek gönderilmesini ister. Bu şart çok ağırdır. Aegeus, oğlu Theseus'dan bu Girit canavarını öldürmesini ister ve bir gemi ile Girit'e gönderir. Eğer kralı öldürmeyi başarırsa, gemiye beyaz yelken açmasını ve böylece uzaktan müjdeyi vermesini ister. Eğer öldürmemişse siyah yelken açmasını tembih eder. Theseus, Girit adasına gider. Giritliler ile giriştiği savaşta, Giritlileri yener ve Girit kralını öldürür. Zaferi kazandıktan sonra, Atina'ya geri döner. Dönüşte, babası deniz kıyısında onu beklemektedir. Ne var ki Theseus, babasının

¹⁰⁶ Ali Kurumahmut, **Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, s.57.

¹⁰⁷ **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Kasım 2005.

tembihini, zafer sarhoşluğundan unuttur ve gemiye siyah yelken çeker. Siyah yelkeni gören Aegeus, oğlunun mağlup olduğunu zannederek, üzüntüsünden kendini denize atar ve intihar eder. Aegeus'un intihar ettiği deniz, Atina Körfezi'dir. Bu yüzden, bu körfez ve yakın çevresine Aegeus Pontos yani *Ege Denizi* denmeye başlar. Bunun sonucunda, Yunan tarih ve coğrafya kitaplarında Atina Körfezi ve yakın çevresinin adı, Ege Denizi olarak geçmeye başlar.

1570 yılında, Fransa'da, Ortelius tarafından yayınlanan ilk Coğrafya Atlası'ndaki Anadolu ve Balkanlar kısmını gösteren paftasında, söz konusu bu deniz üzerinde; *ARCHIPELAGO* yazılıdır. Bu kelimenin Türkçe karşılığını İngilizce veya Fransızca sözlüklere baktığımızda; üzerinde pek çok ada bulunan deniz; adalar grubu; takımadalar. The Archipelago, Adalar Denizi, diye yazılmaktadır. Yani Ege Denizi'nin gerçek adı; Adalar Denizidir. Bu görüşü destekleyen çok sayıda yazılı tarihi belge bulunduğunu Ramazan Öney bildirmektedir¹⁰⁸.

Kâtip Çelebi, 1656 yılında yazmış olduğu *Tuhfetül-Kibar Fi Esfaril-Bihar* (Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan) adlı eserinde; Boğaz'dan dışarı Rumeli kıyıları Ece Ovası, İnoz, Kavala, Ayanoroz, Lonkoz, Kesendire, Selanik Körfezi, Koloz ve İstin körfezleri, Ağriboz, Atina ve Mora'dan Anadolu ve Menekşe Burnu ki Anadolu'dan Tekir Burnu nice ise Rumeli'nde geçit yeridir. Karadan denize girip Girit Adasının doğu ve batı uçları bu iki burunlar ucuna uzanıp öteki Akdeniz adalarının çoğu bu ortada bulunmaktadır. Bundan dolayı bu alana *Adalar Arası* derler, diye yazmaktadır¹⁰⁹.

Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisinde ise Adalar Denizi teriminin baktığımızda “*Türk Coğrafyacıları'nın 19. yüzyılda Ege Denizi'ne verdikleri ad*” yazmaktadır.

¹⁰⁸ Ramazan Özey, a.g.e., s.269.

¹⁰⁹ A.g.e., s.270.

Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerinde (1913), Ali Tevfik tarafından kaleme alınmış *Memalik-i Osmaniye'nin Coğrafyası* adlı kitapta da, bu deniz “*Adalar denizi*” olarak geçmektedir¹¹⁰.

Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra, Latin alfabesiyle ilk defa Tefeyyüz Kitaphanesi tarafından 1931 yılında yayınlanan ve Mektep Haritaları Mürettibi Muallim Abdülkadir, Kuleli Askeri Lisesi Coğrafya Muallimi kaymakam Mehmet Rüştü ve Kandilli Lisesi Muallimlerinden Hattat Süreyya tarafından hazırlanan *Mükemmel Umumi Atlas*'da, bu denizin adı, yine “*Adalar Denizi*” olarak yazılmıştır.

Prof. Dr. Sırrı Erinç ve Prof. Dr. Talip Yücel'in birlikte hazırlamış oldukları, “*Ege Denizi Türkiye ile Komşu Ege Adaları*” adlı kitapta Ege'nin durumu için eskiden dilimizde bu denize verilen “*Adalar Denizi*” adını, en mükemmel şekilde taşıdığını bugün kullandığımız Ege Denizi adının, prehistorik çağlara kadar takip edebilen ve kökeni meçhul bir isim olduğunu bildirmektedir. Aynı zamanda Ege isminin oğlunu yitirdiğini sanarak kendini kayalardan denize atan mitolojideki Attikya kiralı Aigeus'un adından türediği ve antik çağda sonradan ortaya çıkmış bir yakıştırma olduğunu Ramazan Öney kitabında bildirmektedir¹¹¹.

Batı dillerinde ada bakımından zengin bir denizi ve aynı zamanda takımadaları ifade eden Archipel Archipelago kelimesi de Ege Denizi (Aigeion Pelagos) adının orta çağda önce Aiopelago, daha sonra ise Archipelago şekline dönüşmesinden türemiştir. Ege'nin Çanakkale, Limni, Halkidikya çizgisinin kuzeyinde kalan kısmına Trakya Denizi, Kikladlar ile Girit arasındaki kalan kısmına da Girit Denizi adı verilir.

Öte yandan, Ege Bölgesi diye adlandırılan bölgemiz ise, yeryüzü şekilleri, iklimi, bitki örtüsü, kıyıları ve diğer özellikleri bakımından araştırıldığında, bir Yunan Mitolojisi'ndeki kralın adıyla hiçbir ilgisinin bulunmadığı görülmektedir. Söz konusu bu

¹¹⁰ A.g.e., s.270.

¹¹¹ A.g.e., s.271.

bölgenin Adalar Denizi'ne kıyısı bulunan bölümlerinin, Adalar kelimesinin anlamıyla tamamen özdeşleştiği tespit edilmiştir. Yarımadalar ve Adalar Bölümü diye adlandırdığımız bölümün tüm coğrafi özellikleri, yarımadalar ve adaların özelliklerine uymaktadır.

Mitolojik hikayede anlatılan Yunan Kralı Aegeus, Atina kıyılarında denize atlamıştır. Bu nedenle, sadece Atina Körfezi'nin adı, belki *Aegean Körfezi* olabilir. Oysa, söz konusu bu denizi en iyi şekilde karakterize eden, fiziki olaylar; adalar ve adaların coğrafi özellikleridir. İşte bu özelliğinden dolayı, Avrupalı bilim adamları dahi, 1500'lü yıllardan beri bu denize Adalar Denizi demektedirler¹¹².

Tarihsel gelişimine bakacak olursak Ege Deniz'i yıllar boyunca Makedonya, Mora yarımadaları ve diğer adalar üzerinde egemenlik kuran ülkelerin ya da korsanların hakimiyetinde kalmıştır. Daha sonra Roma hakimiyetine bulunan deniz Osmanlı Türkleri Rumeli'ye geçtikleri zaman Venedik ve Ceneviz hakimiyetinde bulunuyordu diyor Nejat Tarakçı¹¹³. Roma, Venedik, Ceneviz hakimiyetinden sonra Saint-Jean Şovalyeleri egemenliğine geçen deniz Girit Adası'nın 1669 yılında ve İstendil Adası'nın 1718 yılında alınmasıyla Osmanlı Türk egemenliğine geçtiği Ali Kurumahmut'un kitabında belirtilir¹¹⁴.

Bu tarihten itibaren deniz yaklaşık olarak 200 yıl Osmanlı hakimiyetinde kalmıştır. Osmanlı İmparatorluğundan sonra ise Yunan hakimiyetine geçmesi ise İmparatorluğun yıkılış dönemi ile beraber bu adaların batılı ülkeler tarafından kendilerine verilmesidir. Deniz üzerinde paylaşım sıkıntılarının ortaya çıkması ise 1820 yıllarından başlamaktadır ki bu tarih yaklaşık Yunanlıların milliyetçilik fikirlerinin belirginleşmeye

¹¹² A.g.e., s.270.

¹¹³ Nejat Tarakçı, a.g.e., s.23.

¹¹⁴ Ali Kurumahmut, **Ege'de Gri Bölgeler**, Turkish Historical Society Printing House, Ankara, 2004, s.51. Ege Denizi'nin Osmanlı hakimiyetine geçişi Fatih sultan Mehmet zamanında başlamış olup ilk ele geçirilen adalar Limni ve Midilli adalarıdır bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Nejat Tarakçı, a.g.e.

başladığı tarihtir. 14 Eylül 1829 yılında imzalanan Edirne Barış Antlaşması ile Yunan Devleti kurulduğu Zeki Akın'ın kitabında belirtilmektedir¹¹⁵.

Yunanistan'ın siyasal bir devlet olarak ortaya çıkması ise 3 Şubat 1830 yılında Londra'da Fransa, İngiltere ve Rusya arasında imzalanan protokol ile gerçekleşmiştir. Bahse konu protokolün 2'nci maddesinin son paragrafı Yunanistan'ın sınırlarını göstermekte idi. Buna göre; Eğriboz Adası, tüm Şeytan Adaları ve İskiri Adası ile genel olarak "Siklad" tabir olunan adalar (Kiklad adaları) ve 26 derece doğu boylamı üzerinde bulunan Yamurgi Adası Yunanistan'a bırakılıyordu¹¹⁶. 36-39 derece kuzey enlemleri ile 26 derece doğu boylamının dışında kalan tüm ada, adacık ve kayalıklar üzerindeki Osmanlı egemenliği de teyit ediliyordu. Fransa, İngiltere ve Rusya, Londra Protokolü'nde mutabık oldukları hususları 8 Nisan 1830 tarihli bir nota ile Osmanlı Devleti'ne bildirdiler Osmanlı Devleti 24 Nisan 1830 tarihli bir nota ile Yunanistan'ın bağımsızlığını kabul etmek zorunda kaldı. Böylece Yunanistan'ın bağımsız bir devlet olarak doğuşu bu tarihte gerçekleşmiş oldu. 10 numaralı "*Name-i Hümayün Defteri*" içinde yer alan kayıtlarda egemenliği Yunanistan'a devredilen bu adalar gösterildiği Kurumahmut'un kitabında bildirilmektedir¹¹⁷. Girit'in batısından itibaren Yunan ana karasına doğru ilerleyen 7 ada ise İngiltere tarafından 29 Mart 1864 yılında Yunanistan'a devredilmiştir. 8 Nisan 1865 tarihinde imzalanan katılma senedi ile Osmanlı İmparatorluğu adalar üzerinde Yunan hakimiyetini tanımak zorunda kalmıştır. Özetlemek gerekirse bu tarihte Yunanistan Doğu Kuzey Sporad adalarından batıda bulunan Korfu'ya kadar ki bütün adalara sahip olmuştur.

İtalyan'lar Trablusgarp harbinde Menteşe bölgesine bulunan toplam 16 adet adayı işgal etmiş ve Türklerin bu bölgede direnmeyi bırakması halinde bahse konu adaları kendilerine bırakacağını bildirmiş fakat Birinci dünya savaşında ki karışıklık nedeniyle ise bunu gerçekleştirmemişler ve 7/13 Mayıs 1913 yılında Londra'da imzalanan Barış konferansının 5'inci maddesine göre Türklerin elinde bulunan adaların kontrolü düşman

¹¹⁵ Mehmet Zeki Akın, a.g.e., s.331.

¹¹⁶ İskiri Adası dışında kalan Kuzey Sporad Adaları o dönemde Şeytan Adaları olarak adlandırılmakta idi.

¹¹⁷ Ali Kurumahmut, **Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, s.67.

kuvvetlere bırakılmıştır. 1/4 Kasım 1913 yılında ise Osmanlı İmparatorluğu bu antlaşmayı imzalayarak antlaşma yürürlüğe girmiştir. Aynı antlaşma ve Sevr antlaşmasının 84'üncü maddesine göre 1912 yılından itibaren Yunanlıların elinde bulunan adalarda kendilerine bırakılır, fakat bu durumun Türk temsilcileri tarafından tanınmadığı ve mevcut durumun ise Lozan'a kadar devam ettiği Uluslararası ilişkiler ajansı İnaf'ın kitabında belirtilmektedir¹¹⁸.

Lozan'ın 15'inci maddesi ile Menteşe adası bölgesinde bulunan 13 ada ile Meis adası ve adalara tabi adacıklar İtalya'ya bırakılmıştır¹¹⁹. Lozan antlaşması ile İtalya'ya devredilen adalar 10 Şubat 1947 yılında Paris'te imzalanan antlaşma ile Yunanistan'a devredilmiştir. Bu antlaşmanın 14. maddesinin ikinci fıkrası ve anılan antlaşmanın Ek XIII D paragrafı ile adaların silahtan arındırılacağına hükme bağlandığını Zeki Akın'ın kitabında belirtilmektedir¹²⁰.

Nuri Eren'in yazmış olduğu yazıda ise İkinci Dünya savaşında bu adaların Almanlar tarafından işgal edildiği savaş sonrası ise bu adaların Türkiye'ye teklif edildiği ama buna ülkece kayıtsız kalındığı ve sonunda ise bu deniz üzerinde Türk egemenliğinin yıkıldığı belirtilmektedir¹²¹. Adaların Türkiye'nin elinden gitmesi üzerine Lozan'ın 13 ve 15'inci maddelerine istinaden bunların silahsız bırakılması istenmiş fakat Yunanistan 1963 yılından itibaren adaları silahlandırılmaya başlamıştır¹²².

3- Ege Adaları

T.C. D.Z.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'nın yaptığı çalışmalarda Ege Denizi'nde mevcut ada sayısının 1800 civarında tespit edilmiştir.

¹¹⁸ **Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Sorunu**, Uluslararası ilişkiler ajansı İnaf, s.21.

¹¹⁹ Lozan antlaşmasının ayrıntıları için ayrıca bkz. Seha Meray, **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar-Belgeler**, YKY, Cilt I, İstanbul, 2001.

¹²⁰ Mehmet Zeki Akın, **a.g.e.**, s.332. Lozan antlaşmasının 15'inci maddesi için bakınız Ek 5. Ayrıca 10 Şubat 1947 tarihli Paris Antlaşması hükümleri için ayrıca bkz. Ek 6.

¹²¹ **Milliyet Gazetesi**, 19, 20, 23 Mart 1975

¹²² Mehmet Zeki Akın, **a.g.e.**, s.334, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Antlaşmasının hükümleri için ayrıca bkz. Ek 5.

Bunlardan insanlara yaşama alanı mevcut adanın 100 civarında olduğu, büyük bir çoğunluğunu insanların yaşamasına elverişli olmayan kayalıkların oluşturduğu bilinmektedir¹²³. Ege Denizi'ndeki adaları; genel coğrafi konumları, egemenlik devirlerinin tarihsel boyutları, Ege Denizi'nin statüsünü tayin eden uluslararası anlaşmaların düzenleniş biçimleri, jeopolitik ve stratejik önemleri dikkate alındığında 5 grupta incelemek mümkündür

- Boğazönü Adaları,
- Saruhan Adaları,
- Menteşe Adaları,
- Kuzey Sporad Adaları,
- Kiklat Adaları.

Türkiye açısından jeopolitik ve stratejik önemi olan Boğazönü, Saruhan ve Menteşe Adaları'ndan oluşan üçlü gruba Doğu Ege Adaları da denmektedir diye belirtiyor Ali Kurumahmut¹²⁴.

Beş Grup halinde incelenebilir.

a- Boğazönü Adaları: Bu, adalar; Taşoz, Samothraki, Limni ve Strati'dir¹²⁵. Bu adaların başlıcaları:

Taşoz Adası: Doğu yarısı en yüksek kesimini teşkil eder. Bu kesimde 1300 metreye ulaşan Isparyon dağları bulunur. Adanın merkezi geniş bir platodur.

¹²³ Günümüzde Yunanistan'a ait olan adalar için bkz. Ek 10.

¹²⁴ Ali Kurumahmut, **a.g.e.**, s.67.

¹²⁵ **Türk Yunan İlişkilerinin Dünü Bugünü Yarını**, Harp Akademileri Basım Evi, İstanbul,1994, s.1.

Samothraki Adası (Semadirek): Dağlık ve sert bir görünüme sahiptir. Fenraki Tepesi 730 mt.ye kadar yükselir.

Limni Adası : Batı kısmı adanın en tepelik kısmıdır. Güneybatıda volkanik tepeler görülür.

b- Kuzey Sporadlar: Bu adalar Bu adalar; Skiyatos, Skopelos, İliyodromya, Pelakos, ve Skiros'tur. Bu adaların başlıcaları:

Skiyatos : Kubbeye benzeyen bir dağ kütleli ile dikkati çeker. Ada genellikle plato görünümündedir. En yüksek tepesi Storros 460 mt.dir.

Pelakos: Adaya birbirine paralel sıra tepe hakimdir. Adanın merkezi ovalıktır.

Skiros: Bu grubun en büyük adasıdır. Kuzeybatı kesiminde plato ve vadilerle ayrılmış tepeler görülür. Güney bölümü ise kubbeleşmiş tepelerle dağlık bir görünüştedir. Kokilas'ın yüksekliği 800 mt.dir.

c- Kiklat Adaları: Bu adalar;.Andros, Tinos, Siros, Mikonos, Dilos, Rinia, Yiaros, Kea, Sefiros, Makronisi, Maksos, Daros, Andidaros, Milos, Sifnos, Folegandras, Skinos, Andimilos, Krinoloj, Palyapos, Santrorin, İyosamargos ve Anafiadaları'dır. Bu adaların başlıcaları:

Andros: Adayı güneybatı kıyısına doğru uzanan bir sıradağ ile enine olarak 4 tepe sırası kateder. Kuzeyde 330 mt. yüksekte bir plato vardır.

Tinos: Tepelikler alçalarak burada da devam eder. Adanın kuzey doğusundaki vadide daha ufaktır.

Siros (Ysra) : Siros'un arazi doğu kesimine yakın uzanan sıra dağlardan meydana gelir. En yüksek tepesi 500 mt. rakımlı olan Siringas'tır.

Mikanos: Eğriboz sırtlarının bir devamı görünümündedir. Batı kesiminde 400 mt. yüksekliğinde bir plato bulunur.

Seriphos: Merkezinde kubbe şeklinde bir kütle 500 mt. ye kadar yükselir.

Naksos: Kiklat'ların en büyük adasıdır. Hakim özelliği, adayı kuzeyden güneye kateden dağ silsilesidir. En yüksek yeri 1100 mt.lik Seus tepesidir. Adanın merkez ve güneyinde kısmen alüvyon olan geniş ovalar yer alır.

Paros:Genel arazi kabartısı, eşit yüksekliğe erişen Üç ayrı tepeye sahip bir dağ silsilesi ile belirlenir. Merkezi tepe 850 rakımlı Protilifil Ulas'tır.

Milos: Adanın doğu yarısı alçak ve düzcedir. Kıyıya yaklaştıkça tepelik bir hüviyet kazanır. Sahiller kayalıktır. Güneye doğru yüksekliği 800 mt.ye ulaşır¹²⁶.

Santorin: Batıya bakan bir hilal biçimindedir. Kraterden teşekkül etmiştir. En yüksek tepesi 600 md.dir.Tepenin kuzey ve güneyinde iki ova bulunmaktadır¹²⁷.

¹²⁶ A.g.e., s.3.

¹²⁷ A.g.e., s.5.

Amargos: Dar uzun bir adadır. Güneydoğu kıyısına yakın boylu boyunca uzanan bir dağ sırası, arazi kabartısı meydana getirir. Bir silsilenin iki ucunda dikine teşekkül etmiş tepe sıraları bulunmaktadır.

d- Saruhan Adaları: Bir diğer adları da Doğu Ege Adaları'dır. Bu adalar Midilli, Sakız, Oynusak, Psara, Sisam ve İkarya Adalarıdır. Bu adaların başlıcaları:

Midilli: Edremit Körfezi ağzında yer alır. 1630 km² yüzölçümü ile Akdeniz'in yedinci büyük adasıdır. Kuzeyde Müsellim boğazında 5 mil, doğuda Ayvalık körfezinde 9 mil genişliğinde ki su kesimi ile Anadolu'dan ayrılmıştır. Ada, güneyinde yer alan Kalonya ve Yeros Körfezleri ile kuzeyde birbirine bağlanan üç yarımada görünümündedir. Kuzeybatı ve güney kıyıları genel görünüşü ile yarlı olan adanın doğu kıyılarında birçok kumsallar mevcut olup, bu kesim yeşil tepelerle kaplıdır. Adanın batısı çiplak ve sert görünüştedir. Adanın en hakim kesimleri Liptimmos (968 mt.) ile Olimpos dağıdır (869 mt.). Adanın ortası dağlık bir bölgedir. Dağlar batıda, güneybatıdan kuzeydoğuya doğru uzanır¹²⁸.

Sakız (Krios): Ada Karaburun Yarımadasının batısındadır. Bu yarımadadan güneyde 3,6 mil uzaklıktadır. Yüzölçümü 866 km² dir. Ada genellikle dağlıktır. Güneyden kuzeye geldikçe arazi yükselir. Güneyde Sakız-Mesta yolu güneyinde genellikle 200-400 mt. yüksekliğinde tepeler ve bunlar arasında küçük vadi ve ovacıklar bulunmaktadır. Adanın güney kesiminde kıyıdan içeriye doğru uzanan 5-8 kmd. genişliğinde bir kum kuşağı vardır. Adanın orta kısmında Sakız Şehri bulunmaktadır. Şehrin etrafı, kamboz adı verilen bir alüvyon ovasıdır. Bu ova güneye doğru uzanır. Sakız şehri batısında 500-700 mt. yüksekliğinde, dere yamaçları daha dik ve kısmen ağaçlı dağ platosu kuzeye doğru uzanır. Kuzeyde Tlias dağı 1297 mt. yüksekliğindedir. Kuzey batısındaki Valissas kasabası civarındaki düzlük kısımlar hariç, adanın kuzeybatı çıkıntısı diğer bölgelere oranla daha sarp ve dağlıktır.

¹²⁸ A.g.e., s.3.

Sisam: Kuşadası Körfezinin kuzeybatısında olup, ada Kuşadası güneyindeki Samsun dağının teşkil ettiği buruna 1464 mt. uzaklıktadır. Kuşadası ile Vatf limanı arası 16 kmd. dir. Yüzölçümü 781 km² olup, ada genellikle dağlıktır. Kuzeydeki Mandemicidia (1007 mt.) ile Ksovrasiet (1042 mt.), bir dağ kitlesi teşkil eder. Batıdaki Kerketeos Dağı ise 1436 mt. yüksekliktedir.

İkarya: Bir dağ sırası adayı boydan boya kateder. En yüksek tepeler kuzeydoğudadır Güneybatı ucuna 1033 mt.lik Melise tepesi hakimdir. Dağların güney yamaçları kuzeye nazaran daha diktir. Güney ve batıya yönelen akarsular çok kısa ve hızlıdır. Vadi ve yamaçlarda bol su kaynakları vardır.

e- Menteşe Adaları : Birçok kitapta isim olarak Rodos ve Oniki Ada geçmektedir. Bu adalar; Rodos, Patnos, Neros, Kilimnos, İstahköy, Astipalya, Nisifos, Sömbeki, Kasos, Karpatos, Tilos, Lipsos ve Mais Adalarıdır. Bu adaların başlıcalarına göz atacak olursak:

Kalimnos: Dağlık ve taşlık bir ada olan Kalimnos'da, Pothia havzasında ovalar bulunmaktadır.

İstanköy: İstanköy Adası, Bodrum yarımadasının güneyinde Kemre Körfezinin girişindedir. Ada 827 km² yüzölçümünde olup, Reşadiye Yarımadasına 7,6 mil, Bodrum yarımadasına 2,2 mil mesafededir. Kuzeydoğudaki ovalık kısım hariç dağlıktır. Dağ silsileleri güney kıyılara yakın ovalık kısım hariç ada batısına uzanmaktadır. Adanın en yüksek yeri, doğudaki silsile üzerinde bulunan Dikeo dağlarıdır (864 mt.). Diken Dağı doğudan batıya alçalır. Andimanya Kasabası civarında 120-150 mt. yüksekliğinde bir yayla ve tepeler manzumesi ihtiva eder. Ada Rodos'tan sonra bölgenin en büyük adasıdır. Piperia, Erismisis, Vurunu, Piles, Kefalos doğudan batıya doğru adanın en yüksek tepeleridir. İstanköy Körfezinde yüksek tonajda gemiler barındırabilir.

Sömbeki: Rodos'un 15 mil kuzeyinde bulunmaktadır. Drakunta, Mesani, Moraki, Mikros, Sotiris gibi yayları ve Yonaydakia gibi ovaları vardır.

Rodos: Güneybatı Anadolu nihayetindeki Bozburun yarımadasının Marmaris limanına 23 mil mesafede.yüzölçümü 1400 km² dir. Güneybatıdan kuzeydoğuya doğru 77 kmd. uzunlukta ve azami 35 kmd. genişliğindedir. Ada, plajlar gerisindeki 1-4 Kmd.lik dar sahil ovaları hariç dağlıktır. Güneybatıdaki Katavia Kasabası civarında başlayan ve kuzeybatı istikametinde uzayan dağ silsileleri adayı baştan başa kateder. Ataviros Dağında yükseklik 1215 mt. yi bulur. Dağ silsilelerinden sahillere doğru müteakip dere ve çaylar ve bunlar arasında dar ve uzun sırtlar, alçalarak sahillere doğru uzanır¹²⁹.

Girit: Bir dikdörtgen şeklinde olan Girit adasının uzunluğu 250 kmd., genişliği 11-57 kmd. arasında değişmektedir. Akdeniz'de 5'inci büyük adadır. Girit'in yapısı, güney Avrupa'yı etkileyen hareketlerin neticesi olarak ortaya çıkmıştır. Pelepones yarımadasından güneybatı, Anadolu'ya doğru uzanan kıvrımların kalıntılarıdır. Girit kendi içinde birkaç ana Fay'la bölünmüştür. İç dağlar keskin yerler meydana getirir. Güney sahilleri hemen limana müsait olmayan bir kıyı şeklindedir¹³⁰.

B- KARASULARI ÜZERİNE TÜRK-YUNAN TEZLERİ

Türkiye'nin tüm Ege Kıyıları, Türk-Yunan kara sınırının bittiği noktadan, Akdeniz Kıyılarının başladığı noktaya kadar Türkiye'nin kara parçasına pek yakın mesafede yer alan ve Türkiye güvenliği bakımından tehlike taşıyan çok sayıda Yunan adasıyla çevrelenmiş durumdadır. Ege'deki statükonun yansıttığı dengenin temelinde, dünyanın başka herhangi bir yerinde görülmeyen bu özellik yatmaktadır.

¹²⁹ A.g.e., s.4.

¹³⁰ A.g.e., s.3.

Ege Denizi dünya ticaretinde çok önemli yer tutmaktadır. Buna ilaveten değişen strateji içerisinde petrol ve doğal ticaretinin halihazırda %98'i deniz yoluyla taşındığına dikkat edecek olursak Ege Deniz'inde ki hak ve menfaatler yine ön plana çıkmaktadır¹³¹

Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasındaki uyuşmazlık konuları içerisinde, ilişkileri bir anda tırmandırabilecek konulardan birini karasuyu sorunudur. Asıl sorunsal iki ülkenin kıyıdar oldukları Ege Denizi'nde, ulusal karasuları sınırını 6 milden 12 mile genişletme çabalarıdır.

1923 yılında Lozan Antlaşmasının imzalandığı dönemde Türk ve Yunan karasuları 3 mildir¹³². Ancak, 1936 yılında, Yunanistan tek taraflı bir kararla karasularını 6 mile çıkarmış, 1964 yılında ise Türkiye'nin de karasularını 6 mile çıkarmasıyla Ege'de bugünkü durum meydana gelmiştir¹³³. Şu anda Ege Denizi'nin; % 48.85'ni açık denizler, % 43.68'ni Yunan karasuları ve % 7.47'sini de Türk karasuları oluşturmaktadır. Ege Denizi'nde ki mevcut karasuyu mesafesinde meydana gelebilecek değişiklikte ortaya çıkan tablo aşağıda sunulmuştur¹³⁴:

Genişlik	Türk	Türk	Yunan	Yunan	Uluslararası	Uluslararası
	(%)	Km ²	(%)	Km ²	(%)	Km ²
6 Mil	7,47	14.000	43,68	81.969	48,85	89.469
7Mil	7,93	14.880	49,73	93.317	42,34	79.450
8 Mil	8,21	15.406	54,74	102.718	37,05	69.523
9 Mil	8,51	15.969	60,70	113.902	30,79	57.776
10 Mil	8,57	16.081	64,10	120.282	27,3-3	51.284

¹³¹ Nejat Tarakçı, **a.g.e.**, s.451.

¹³² 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Antlaşmasının hükümleri için bkz. Ek 5.

¹³³ Yunanistan 17 Eylül 1936 tarihinde karasuyu mesafesinin tespiti için imzaladığı kanun için bkz. Ek 1.

¹³⁴ Hakan Cem Işıklar, **Ege'de Casus Belli**, Ümit yay., Ankara, 2005, s.51.

1- Yunan iddiası

Yunanistan anakara olarak verimsiz topraklara sahipti. Hammadde yetersizdir. Bu yüzden Yunan deniz ticaret filosu oldukça güçlüdür. Yunanistan'ın kurulmasından önce Eğriboz dışında kalan adaların çoğu verimsiz ve volkanik kayalardır. Buna karşın halihazırda sahip oldukları Limni, Girit, Midilli, Sakız, Sisam, Rodos ise verimli adalardır. Bu yüzden Helen Emperyalizmi Ege Denizi'ni “*Hayat Sahası*” olarak görmektedir.

Yunanistan 1981 yılından itibaren Taşoz Adası açıklarında Prinoa adı verilen bölgede günde ortalama olarak 4-5 bin varil petrol çıkarmaktadır. Yine Yunan karasuları içinde ki Taşoz açıklarında bulunan Kalliraki arama sahasında da yaklaşık 227 milyon varil petrol bulunduğunu açıklamıştır¹³⁵. Rusya tarafından desteklenen ve Bulgaristan'ın Burgaz limanı ile Yunanistan'ın Dedeağaç Limanı arasında düşünülen petrol boru hattı Yunanlılar için karasuyu mesafesinin ne kadar önemli olduğunu sanırım çok iyi bir şekilde anlatmaktadır.

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesinin 3'üncü maddesi ülkelere karasularını azami 12 mile kadar genişletme yetkisi vermekte olup bu husus genel bir kuraldır. Yunanistan sözleşmeyi imzaladığına göre Ege de karasularını 12 mile kadar genişletme hakkına sahiptir¹³⁶. Yunanistan'ın siyasal ve ülkesel bütünlüğünün bir parçası olan adalarına da ana kıtadan bir ayırım yapmaksızın, karasularını 6 milin üzerine çıkarma hakkı verilmelidir. 12 mil karasuları, genişliğini saptamak kıyı devletinin egemenlik yetkisine girmektedir.

¹³⁵ Nejat Tarakçı, a.g.e., s.471.

¹³⁶ A.g.e., s.115.

Semih Vaner' de mevcut Yunan iddialarını maddeler halinde değerlendirmiştir bunlar:

a- Adaların kendi kıtasahaneliği ve karasuları bulunmaktadır;

b- Anakara toprakları ve Ege Adaları, birlikte Yunan Devleti'nin siyasal ve ülkesel bütünlüğünü oluşturmakta ve bu iki unsur arasına yabancı bir ülkenin girmesi kabul edilemez;

c- İki ülke arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılması, yalnızca Türkiye kıyılarıyla Yunan topraklarının uç noktaları, yani Ege Denizi'nin doğusundaki Yunan Adaları'nın kıyıları arasında eşit uzaklık ilkesine göre gerçekleştirilebilir¹³⁷.

2- Türk iddiası

Ege Denizi Yunanlılar açısından olduğu kadar Türkiye içinde büyük öneme sahiptir. Türk deniz ulaştırmasının %65'i Ege Denizi üzerinden gerçekleştirilmektedir. Yine aynı şekilde ülkemize getirilen 25 milyon tonluk petrol alımının %75'i Ege Denizi üzerinden getirilmektedir¹³⁸.

Karasuların genişliğine ilişkin kesin ve uygulanabilir bir kural yoktur. Yunanistan Ege'de karasularını 1936 yılında 6 mile çıkararak Lozan'da sağlanan hakkaniyeti tek taraflı olarak ihlal etmiştir. Şu anda Ege'de iki ülkenin de uyguladıkları 6 millik karasuyu. son limitine ulaşmıştır. Yunanistan'ın 6 millik mesafeyi 12 mile çıkarması durumunda ise 1 km² lik adalar bile 12 millik karasuyuna sahip olacaklardır. Karasuları konusunun iki

¹³⁷ Semih Vaner, **a.g.e.**, s.16 günümüzde Yunanistan'a ait olan adalar için ayrıca bkz. Ek 10.

¹³⁸ Nejat Tarakçı, **a.g.e.**, s.481.

ülke arasında ciddi boyutlara ulaşabilecek bir sorun haline gelmesinin nedeni, Yunanistan'ın Ege'de karasularını 6 milin ötesine genişleterek, Ege'yi bir Yunan gölü haline getirmek istemesinden kaynaklanmaktadır¹³⁹.

Yunanistan'ın böyle bir uygulamaya gitmek istemesi, kendisinin imzaladığı Deniz Hukuk Sözleşmesinin 300'üncü maddesinde yer alan, hakkın suiistimal edilemeyeceği prensibiyle çelişki oluşturmaktadır. Türkiye, karasularının genişliği konusunda genişliği olarak kabul edilen ve dünyanın her bölgesinde uygulanacak tekdüze bir kuralın olmadığını III üncü Deniz Hukuku Konferansının başlaması ile Karakas'ta açıklamış ve bu tutumunu sürdürmüştür. Türkiye'nin sürekli olarak bu tezi savunması nedeniyle söz konusu kural Türkiye'ye karşı ileri sürülemez. Türkiye Sözleşmeye taraf değildir. Ancak, bu yönde bir kuralın örf adet kuralı değeri kazanması durumunda bile, buna başından beri karşı tutum alan Türkiye'ye karşı uygulanamaz¹⁴⁰.

Karasuları genişliği saptanırken coğrafi özellikleri olan deniz gözönünde tutularak bunlar için durumlarına uygun hükümlerin öngörülmesi görüşü, Üçüncü Deniz Hukuku konferansında Türkiye tarafından açıklanmış ve Ege'nin, özellikleri olan ve genel nitelikli kuralların dışında bir takım, özel kuralların uygulanması gereken bir deniz olduğu, bildirilmiştir. Uluslararası hukukun yerleşmiş bir kuralı olduğu kabul edilen bir kıyı devletinin fiilen ve otomatikman ve başlangıçtan beri sahip olduğu kıta sahanlığı haklarının karasuları gibi bir başka hukuksal kavrama ilişkin yeni gelişmelere dayanarak elden alınması hukuksal bir çelişkidir ve geçerli olamaz kuralına göre Yunanistan Ege'de tek taraflı olarak karasularını 6 milin üzerine genişletemez. Ayrıca Yunanistan tarafından ileri sürülen; Ege'de karasularının genişletilmesini saptama yetkisi kıyı devletinin egemenlik yetkisine girmektedir iddiası, ancak buna başka devletlerce itiraz edilmemesi durumunda geçerlilik kazanabilir ilkesine tamamen bağlı olmak zorundadır. Buna örnek olarak, uluslararası Adalet divanının 1951 yılında İngiltere ile Norveç arasındaki Balıkçılık davası ve 1974 yılındaki İngiltere ile İzlanda arasındaki Balıkçılık davalarında

¹³⁹ 6 ve 12 millik karasuyu statüsü durumunda ki Ege Denizi'nin durumu Ek 11 de gösterilmiştir.

¹⁴⁰ Harp Akademileri yay., a.g.e., s.1.

verdiği karar gösterilebilir¹⁴¹. Deniz alanlarının sınırlandırılmasının her zaman bir uluslararası yönü vardır; bu, yalnızca kıyıdaş devletin iç hukukunda açıklandığı biçimiyle onun iradesine bağlı olamaz. Her ne kadar, tek kıyı devletinin bunu gerçekleştirme niteliğine sahip olması nedeniyle, sınırlandırma işlemi zorunlu olarak tek taraflı bir işlem ise de, buna karşılık, bu sınırlandırmanın üçüncü devletler bakımından geçerliliği uluslararası hukuku ilgilendirmektedir. Bu nedenlerle; Yunanistan'ın tek taraflı kararlarla Ege'de karasularını genişletip Türkiye'nin ortak olduğu karasularını elinden almaya çalışmaya Uluslararası Hukuka aykırı olmasının yanısıra Türkiye tarafından kabul edilemez ve böyle bir durumu harp sebebi sayılacaktır.

Aynı zamanda Ege'de karasularının 6 milin üzerine çıkarılması, açık deniz sahalarını yok denebilecek kadar azaltacak, bu denizin tümüne yakın kaynakları Yunanistan'a kalacak, Türk Deniz Kuvvetlerinin uluslararası sular vasıtasıyla Ege'den Akdeniz'e geçişi imkansız hale gelecek, bu denizde ve üzerindeki hava sahasında T.S.K.'ca tatbikat icrası mümkün olmayacak ve Ege, Yunan egemenliğine geçmiş olacaktır.

Semih Vaner de Ege'deki coğrafi durumun Türkiye açısından değerlendirdiğinde Yunan karasularının genişletilmesi halinde Türkiye'nin açık denize çıkışının tamamen engelleneceğini, öte yandan Atina'nın bu yönde alacağı her kararın Türkiye açısından bir savaş nedeni oluşturacağını belirtmektedir¹⁴².

Sonuç olarak Türkiye'nin tezide üç grup görüşe dayandırmaktadır:

a- Türkiye'ye göre, 12 mil genel olarak kabul edilen bir hukuk kuralı oluşturmamaktadır. Türk Heyetinin Üçüncü Uluslararası Deniz Hukuku Konferansı sırasında 24 Şubat 1983 tarihinde dağıttığı bir açıklamada karasularının genişliğinin 12 mil olarak belirlenmesinin uluslararası bir teamül hukuku kuralına dayanmadığı öne

¹⁴¹ A.g.e., s.115.

¹⁴² Semih Vaner, a.g.e., s.17.

sürülmektedir. Bu mantığın yanlışlığına göre kıyı devletlerinin hemen tamamı Türkiye'nin gözünde hukuk dışı bir kural uygulamıştır. Ayrıca Türkiye, 12 mil kuralını kabul eden devletlerin sayısının çok az olduğu bir dönemde, 12 mil kuralının uygulamada uluslararası bir hukuk kuralı olarak kabul edilmesine olanak verecek ölçüde kabul gördüğünü, birçok devletin karasularının genişliğini 12 mil olarak ilân ettiğini belirtmekteydi. Ülkesinin yetkili hukukçularından biri olan bir yazar 1964'te bu konuda yaptığı değerlendirmede mevcut uluslararası hukukun kıyı devletine karasularını 12 mile kadar genişletme yetkisi verdiğini, uluslararası hukukun, bir devlete karasularını 12 mile kadar genişletme yetkisi vermişse, bu uygulamanın öteki devletlerce açık bir şekilde tanınmasının, geçerliliğinin koşulu olarak görülemeyeceğini belirtmektedir¹⁴³.

b- Türkiye'nin 12 mil kuralını kabul etse dahi, bu kuralın 12 millik genişliği bir teamül kuralı olarak hiçbir zaman benimsememiş olan Türkiye'ye karşı ileri sürülemeyeceği dile getirilmektedir.

Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'ndaki Türk Temsilcisi bu konuda ilişkin şunları uluslararası teamülün devletlerin rızasına bağlı olduğunu, kural olarak bir devlet oluşmakta olan bir teamülü uygulamayabileceğini belirtmişti. Türkiye konferans sırasında ve konferansın hazırlık çalışmalarında 12 millik karasuları fikrine her zaman karşı çıkmıştır. Kuşkusuz bir teamül kuralı, bu kurala sürekli olarak karşı çıkmış ve onu tanımamış olan bir devleti bağlamaz. Bu sava dayanabilmek için, söz konusu teamül kuralına yapılan itirazın, bu kuralın bağlayıcı bir nitelik kazanmasından önce sürekli bir biçimde dile getirilmiş olması gerekir. Ancak böyle bir durumda söz konusu devlet anılan teamül kuralının uygulama alanının dışında kalabilir. Divan 18 Aralık 1951 tarihli kararında bu koşulun zorunlu olduğunu vurgulamıştır¹⁴⁴. Örnek verecek olursak 10 millik kural konusunda bu kuralın Norveç'e ileri sürülemeyeceğini çünkü Norveç'in bu tür uygulamaya her zaman karşı çıktığını belirtmiştir¹⁴⁵. Burada, teamül kuralına itiraz etmekle, kuralı kabul etmiş ve kendi yasalarıyla uygulamaya koymuş devletler dahi bütün

¹⁴³ A.g.e., s.83.

¹⁴⁴ A.g.e., s.84.

¹⁴⁵ A.g.e., s.99.

devletleri bağlayan bir kurala uymayı birbirinden ayırmak gerekir. Bunun tersi, “*venire contr a faciam proprium*” (olayın niteliğine aykırı) olacaktır. Bu şekilde bağlayıcılık kazanmış bir teamül kuralına yapılacak her itiraz gayrimeşru bir eylem oluşturacaktır. Türkiye'nin tutumu da bu gruba girmektedir. Çünkü bugün öne sürülen iddiaların aksine, Türkiye'nin 12 millik teamül kuralının geçerliliğine itirazı, gerçek isteklerine tamamen ters düşen bir hukuk bilincinin göstergesidir. Aslında Türkiye'nin 12 Mart 1986 tarihli notasından önce, daha Türk karasularıyla ilgili yasa tasarısında 12 milden söz edilmekteydi. Bu tasarının 2. maddesi, sözleşme hükümleriyle getirilen istisnalar ve dokuzuncu maddede sayılan durumlar dışında karasularının genişliğinin 12 mil olmasını öngörmekteydi. 12 millik genişliğin sonradan Türkiye'nin Ege kıyıları için kabul edilmemesi (Akdeniz ve Karadeniz kıyıları için kabul edilmiştir), yalnızca karşılıklılık kaygısıyla ve geleneksel olarak tüm yurttaşlarına açık olan balıkçılık alanlarından yoksun kalacak olan Yunanistan'ın karşı önlemler almasından çekinilmiş olmasıyla açıklanabilir. Karadeniz'de karasularının sınırlandırılmasına ilişkin olarak Türkiye ve Sovyetler Birliği arasında 17 Nisan 1973'te imzalanan protokol, iki ülkenin karasuları genişliğini 12 mile kadar çıkarabilmesini öngörmektedir. Öte yandan Suriye karasularını 12 milden 35 mile çıkarınca Türkiye bu kararı protesto etmiş ve 12 milin üzerinde bir uygulamayı tanımayacağını açıklamıştır. Bu da gösteriyor ki, eğer yapılan açıklamaların bir değeri varsa, 1956'da erken gelen Türk tutumu bugün de gecikmiş durumdadır¹⁴⁶.

c- Türk tarafı 12 mil kuralının uygulanmasını önlemek amacıyla 1982 Sözleşmesi'nin 300 üncü maddesi kapsamında hakkın kötüye kullanılması ilkesini ileri sürmektedir¹⁴⁷.

Türkiye'ye göre 12 mil kuralının uygulanması, Ege Denizi gibi kapalı ve yarı kapalı denizler için söz konusu olamaz. Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarmasıyla Ege Denizi *Yunan Gölü* haline geleceği için böyle bir uygulama hakkın kötüye kullanılmasına sebep olacaktır. Yunanistan'ın 12 mil kuralını uygulaması Ege'yi yabancı

¹⁴⁶ **A.g.e.**, s.84.

¹⁴⁷ Bu maddenin detayına baktığımızda devletler sözleşmeyle tanınmış olan haklarını, yetkilerini ve özgürlüklerini hakkın kötüye kullanılmasına yol açmayacak şekilde kullanılacağı belirtilmektedir.

devletlere kapatmayacağı gibi, devletlerin zararsız geçiş hakkına da (1982 Sözleşmesi'nin 17'inci ve onu izleyen maddeleri) zarar getirmeyecektir. Hakkın kötüye kullanılması tek başına bir yetki değil, belirli bir hakkın kullanılma şekliyle ilgili bir kavramdır. 300'üncü maddenin içerdiği hüküm, öteki devletlerin haklarıyla ilgili olup, sözleşmeyle tanınan bir yetkinin kullanılmasını engellemektedir. Yunanistan'ın haklarını kullanmasına itiraz ederken çıkarlarını ileri süren Türkiye, tartışma götürmeyen bir hukuki durum karşısında siyasal bir açığözlük yapmaktadır. Uluslararası hukukta hakkın kötüye kullanılması kavramını keyfi ölçütlere dayandırmaz. Açık denizde hakları bulunmayan devletler nesnel hakların uygulanmasını engellemek için kendi çıkarlarının zarar gördüğünü ileri süremezler. Çünkü uluslararası hukuk kıyı devletine hukuken tanınmış sınırlar içinde hareket etme yetkisi vermektedir. Aynı zamanda Türkiye de 1964'te tek yanlı olarak ve kimseye danışmadan karasularını genişletmiştir¹⁴⁸.

C- EGE DENİZİ'NDE KARASULARININ DURUMUNUN İNCELENMESİ

1- Ege'de Karasularının Genişliği Ve Sınırlandırması

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'deki en önemli sorun, halihazırda her iki ülke için 6 deniz mili olan karasularının genişliği üzerindeki görüş ayrılığıdır. Bugün için daha çok teorik bir uyuşmazlık söz konusudur. Bununla birlikte Yunanistan'ın Ege'de 12 millik karasuları iddialarını gerçekleştirmeye çalışması son derece tehlikeli sonuçlar doğuracaktır. Böyle bir durumda yalnızca Türkiye'nin açık denize çıkışının engellenmesi

¹⁴⁸ A.g.e., s.85.

değil, deniz yatağı ve deniz yatağının altı dahil tüm Ege Denizi'nin Yunanistan'ın eline geçmesi söz konusu olacaktır.

Ege'de ki karasularının genişliği Lozan Antlaşmasından başlayarak uzun bir süre 3 mil olmuştur. Geleneksel olarak da karasularının genişliğinin kıyıdan itibaren 3 deniz mili olduğu kabul edilmiştir. Her ne kadar Lozan Antlaşması karasularımızın 3 mil olacağı konusunda bir sınırlama getirmese de, Konferans sırasında alınan tutumlardan ve o dönemde bölgedeki uygulamalardan, Türkiye karasularının da 3 mil olarak düşünüldüğü anlaşılmaktadır¹⁴⁹. Bu durum ise Ege Denizi'nde %75'lik bir açık deniz alanı oluşturmaktadır. Antlaşmada deniz sınırlarına girdiler yapılmakla birlikte, Türkiye ile Yunanistan arasındaki karasularının kesin sınırı konferans tutanaklarından yalnızca İngilizce nüshasının ekinde bulunan 4 ve 10 numaralı haritalarda gösterilmiştir. Ancak hem Türk hem Yunan kaynakları, hem de iki ülke yetkililerinin tutumları Türkiye'yle Yunanistan arasında karasularının sınırlandırılmış olduğunu doğrulamaktadır. Anadolu kıyılarıyla bu kıyıların açığındaki adalar arasında çizilen orta hat bir sınır haline gelmiştir diyor Semih Vaner¹⁵⁰.

Hüseyin Pazarcı ise kitabında konuya başka açıdan mevcut yılları şu şekilde tanımlıyor; Lozan Antlaşması iki komşu devlet arasında karasuları sınırlandırılmasını doğrudan düzenleyen herhangi bir hüküm içermediği gibi, tek, nüsha olarak yapılan Fransızca asıl metne de karasuları sınırını gösteren herhangi bir haritanın eklenmemiştir. Ancak, Lozan Antlaşmasının yapılmasını izleyen yıllarda Ege denizinde karasuları sınırlandırılmasına ilişkin kimi düzenlemelerin bulunmaktadır. Bunların ilki, Yunanistan ile karasuları yan sınırına ilişkindir. Lozan Barış Anlaşmasının 5'inci maddesinde öngörülen Türkiye ile Yunanistan arasında bir sınırlandırma komisyonu kurulması ve bu komisyonun oyçokluğuyla alacağı kararların tarafları bağlaması hükmüne dayandırılması

¹⁴⁹ Hüseyin Pazarcı, **Lozan Antlaşmasından 1974'e kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası**, Ankara, 1986, s.19; konuya ilişkin ayrıca bkz. Aydoğan Özman, BM III. Deniz Hukuku Sözleşmesi, IDTO yay., İstanbul 1984.

¹⁵⁰ Semih Vaner, **a.g.e.**, s.17. Aynı zamanda 1964 tarihli Türk Karasuları Kanunu'nun 3. maddesini oluşturan taslak 9. maddede, iki ülkenin kıyıları arasındaki uzaklığın karasuları genişliklerinin toplamından az olması durumunda bir orta hat çekilmesi öngörülmüyordu. Kanunun 9. maddesi uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu antlaşma, sözleşme ve antlaşma hükümleri korunuyor, dolayısıyla Lozan Antlaşması'nda kabul edilen geleneksel sınıra dokunulmuyordu.

için bir komisyon kurulmuştur. Komisyonun 3 Kasım 1926 tarihinde Atina'da kabul ettiği ve Lozan Anlaşmasının depoziteri olan Fransa'ya da bir nüshasını teslim ettiği protokolün “*Sınırın Tanımı*” başlığını taşıyan IV’üncü Bölümünün en sonunda yer alan “*Sınır Çizgisinin Tanımı*” adlı kısımda, karasuları sınırlandırmasının da yapıldığı görülmektedir. Anılan hükme göre, sınır oluşturan akarsuyun denize ulaştığı noktadan, bu akarsuyun ulaşımına olanak veren ana yolunun ortasından güney-batıya doğru denizde uzatılacak 3 millik çizgi iki komşu devlet arasında karasularının yan sınırını oluşturacaktır. Çizilen bu yan sınır iki devletin karasularının 3 mil olduğu döneme ilişkin olup, bugün her iki devletin de 6 millik karasularına sahip olması nedeniyle, yeni duruma göre bir ayarlama yapmak ya da yeni bir yan sınır çizgisi saptanmasına ihtiyaç vardır. İkinci olarak, Ege bölgesinde saptanan karasuları sınırı, Lozan Antlaşması (md. 15) ile İtalya'ya bırakılan Oniki Adalar bölgesine ilişkin İtalya ile Türkiye arasında saptanan sınırdır¹⁵¹. Anılan devlet ile Türkiye 4 Ocak 1932 tarihinde, Anadolu Sahilleri ile Meis Adası arasındaki Ada ve Adacıkların ve Bodrum Körfezi karşısındaki Ada'nın aidiyeti hakkındaki itilafname'yi imzalamıştır¹⁵². Söz konusu itilafnamenin 5’inci maddesi, doğuda Tuğ Burnu ile batıda Volo adası civarındaki bir noktaya kadar, Oniki Adalar ile Türkiye arasındaki karasuları sınırını bizzat saptamaktadır. Ancak, anılan hükmün en son cümlesinde, Tuğ Burnu ile Volo Adası civarındaki belirtilen noktadan sonra, Türkiye ile İtalya arasında asla münakaşaya dahil bulunmayan umumi sınırdan söz edilmektedir ki, bu da bu bölgeyle ilgili tarafların kabul ettiği başka bir karasuları sınırlandırılmasını akla getirmektedir. Oysa böyle bir sınırlandırmaya ilişkin yayınlanmış herhangi bir belgeye rastlanmamaktadır. Öte yandan, Yunanlı yazarlar Oniki Adalar ile Türkiye arasındaki karasularının Türkiye ile İtalya arasında yapılan antlaşmalarla tamamen sınırlandırıldığını ileri sürmekte ve 4 Ocak 1932 tarihli antlaşmadan başka, eğer varsa yayınlanmadığı anlaşılan 28 Aralık 1932 tarihli bir antlaşmadan daha söz etmektedir¹⁵³.

Bununla birlikte, Yunanistan'ın devlet olarak bugüne kadar resmen yalnızca 4 Ocak 1932 tarihli Türkiye-İtalya arasında yapılan antlaşmadan söz ettiği görülmektedir. Meriç ağzından başlayan yan sınır ile Oniki Adalarda Türkiye arasında 1932'de belirlenen

¹⁵¹ 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Antlaşmasının 15’inci madde hükmü için bkz. Ek 5.

¹⁵² **Resmi Gazete**, 25 Ocak 1933, sayı 2313.

¹⁵³ Hüseyin Pazarcı, **Uluslararası Hukuk Dersleri**, Turhan Kitabevi, Ankara, 1998, s.362.

karşılıklı karasuları sınırlandırılması dışında, bugün Ege'de antlaşmalarla saptanan bir başka karasuları sınırına rastlanmamaktadır. Böylece, Oniki Adalar bölgesinin kuzeyinden başlayan orta Ege ile Kuzey Ege bölgesi için Türkiye ile Yunanistan arasında herhangi bir karasuları sınırlandırılması antlaşması bulunmamakta olup, bu durum, Ege Kıta Sahaneliği Davası sırasında da Yunanistan'ın avukatları tarafından teyit edilmiştir. Bununla birlikte, Yunanlı yazarların, Lozan Barış Antlaşmasının 12'inci maddesinde, Anadolu kıyısına 3 milden yakın bulunan adaların Türkiye'ye ait olacağını öngörülmesi hükmüne dayanarak, Türkiye'nin bu denizdeki karasuları sınırının her haliyle 3 mili aşmayacağını ve bunun ötesinde Yunan karasularının başladığını kabul ettirme çabası içinde oldukları ve anılan bölgedeki karasuları sınırının Lozan Barış Antlaşması ile çizildiğini ileri sürdükleri görülmektedir¹⁵⁴. Yunanlı yazarlar için, 1964 tarihli Türk karasuları yasasının 3'üncü maddesinde, anlaşmalarla sınırlandırılması gerçekleştirilemeyen karşılıklı kıyılar da, deniz alanının iki devletin karasuları genişliği toplamından az olması durumunda, eşit uzaklık çizgisinin karasuları sınırını oluşturacağını öngörülmesi de, Anadolu kıyıları ile doğu Ege adaları arasında 1923'ten bu yana uygulanan ve yapılageliş değeri kazanmış bir karasuları sınırının, varlığını teyit etmektedir. Ancak, gerçekte, Lozan Barış Antlaşmasının 12'inci maddesi hiçbir sınırlandırma hükmü içermediği gibi 1964 karasuları yasamızda eşit uzaklık çizgisinin benimsenmiş bulunması bunun bir ilke olarak kabul edildiğini de göstermemektedir. Nitekim, 1964 yasasını yürürlükten kaldıran 1982 karasuları yasamızın ikinci maddesi bu konuda antlaşma yapılmasının esas olduğunu belirttikten sonra, antlaşmanın yapılmasında da bölgenin bütün özelliklerinin gözönünde tutularak hakkaniyet ilkesinin uygulanmasını öngörmektedir¹⁵⁵.

1930 Lahey, 1958 ve 1960 Cenevre Konferanslarında bu geleneksel kuralın hukuk kuralı haline getirilmesine yönelik girişimler uzlaştırılması olanaksız görüş ayrılıklarına yol açmış ve başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bu antlaşmazlıklar, deniz alanlarına sahip çıkma ve mümkün olabilecek en geniş deniz alanlarını elde etme eğilimini başlatmıştır.

¹⁵⁴ 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Antlaşmasının 12'inci madde hükmü için bkz. Ek 5.

¹⁵⁵ A.g.e., s.363.

Türkiye ve Yunanistan arasında fiili olarak saptanan 3 millik ulusal karasuları sınırı, 1930'ların ikinci yarısından itibaren değişmiştir. 4 Ocak 1932 ve 28 Aralık 1932 tarihlerinde imzalanan antlaşmalar daha güneyde Oniki Ada'yla Anadolu kıyıları arasında iki ülkenin egemenlik alanlarını ayıran kesin çizgiyi belirlemiştir.

Mehmet Saka'nın belirttiği gibi, 1930 La Hey Kodifikasyon Konferansında Yunanistan'la birlikte Türkiye'de mevcuttu. Türkiye bu konferansta karasularının genişliğini karasularına bitişik saha ile birlikte veya yalnızca 3 mil olarak kabulünü kifayetsiz görüyor ve bunun 6 mil olması gerektiğini ileri sürüyordu. Türkiye'nin yanında aynı tezi müdafaa eden, Yugoslavya, Uruguay, Romanya, Letonya gibi devletler de vardı. Türkiye'nin Lozan muahedesinin 12'inci maddesine müsteniden karasularının 3 mil olduğunu kabul ettiği ileri sürülse bile, denilebilir ki Türkiye bunu büyük Avrupa devletlerinin gayrimeşru müdahaleleriyle, devletler hukukunun umumî prensiplerine aykırı olarak kabul etmek mecburiyetinde kalmıştı. Türkiye'nin karasuları konusunda gerçek iradesi 1930 kodifikasyon konferansında ifade edilmiştir; bu mesafede bitişik saha ile birlikte 6 mildir¹⁵⁶.

Yunanistan 17 Eylül 1936'da 230 sayılı kanun ile karasuyunu 6 mile çıkardığını açıklamıştır¹⁵⁷. Yunanistan'ın bu kararı, Türkiye ve Yunanistan arasındaki yakınlaşmanın dorukta olduğu ve İtalya'nın Akdeniz'de bir tehlike olarak belirlediği dönemde, pek fazla önemsenmemiştir. Yunanistan'ın bu kararı ile Ege Denizi'nin mevcut olan %25'lik açık deniz alanı fiilen Yunan deniz ülkesine dönüşmüştür.

Türkiye ise buna tepkisini yaklaşık 30 yıl sonra 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu ile¹⁵⁸, ilke olarak, 6 mile çıkararak göstermiştir¹⁵⁹. 1964 yılından itibaren, hem Yunanistan'ın hem de Türkiye'nin ulusal karasuları sınırlarını 6 mil olarak

¹⁵⁶ Mehmet Saka, **a.g.e.**, s.115.

¹⁵⁷ Mevcut karasuyu kanunu 8 Ekim 1936 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Mevcut kanun için bkz. Ek 1.

¹⁵⁸ **Resmi Gazete**, 24 Mayıs 1964, sayı 11711; mevcut kanun maddeleri için ayrıca bkz. Ek 2.

¹⁵⁹ Metin için bkz. **Resmi Gazete**, 29 Mayıs 1982, sayı 17708; mevcut kanun maddeleri için ayrıca bkz. Ek 3.

belirtmelerinden sonra Yunanistan Ege Denizi'nin yaklaşık % 35 ine, Türkiye ise % 8,8 ne sahip olmuştur.

Türkiye için aynı yasanın 2'inci maddesi, karasularını daha geniş olan devletlere karşı karasularının karşılıklılık ilkesine göre belirleneceğini bildirmektedir. Bu maddeye göre Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasuları antlaşma ile sınırlandırılır. Bu antlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak, hakkaniyet ilkesine, göre yapılır. Bu yasa sonucu, Ege'de ki karasuları 6 mil olarak saptanırken, Türkiye için Karadeniz ve Akdeniz'de öteki bölge devletlerinin durumu gözönünde tutularak, 12 mil olarak uygulanmıştır.

1973 yılı sonlarında Türkiye'nin Ege Denizi kıta sahanlığında TPAO'na petrol arama ruhsatı vermesiyle, Türk-Yunan ilişkilerinde karasuları ve kıta sahanlığı konusunda yoğun tartışmalar yaşanmıştır. 1974 Kıbrıs Barış Harekatı ile birlikte, her iki ülke açısından da karasuları konusu, ulusal güvenlik kaygıları çerçevesinde de ele alınmaya başlanmıştır.

1976 yılında ise Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki karasularını 6 milden 12 mile genişletmesi durumunda Türkiye bunu savaş nedeni sayma casus belli kararını uygulamak zorunda kalacağını açıklamıştır¹⁶⁰.

Ancak, başka nedenler yanında özellikle karasuları genişliğinin belirlenmesinde kabul edilen karşılıklılık ilkesinin karasularını genişletme girişimini öteki devletlere bırakmak suretiyle yarattığı tehlikeler nedeniyle, anılan 1964 yasası 20 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı yeni Karasuları Kanunu ile yürürlükten kaldırılmış (md. 6) ve yerine yeni yasa konulmuştur¹⁶¹. Bugün Türkiye ulusal karasularına ilişkin olarak 29 Mayıs 1982 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 2674 sayılı Karasuları Kanunu

¹⁶⁰ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Fuat Aksu, **Türk – Yunan İlişkileri: İlişkilerin Yönelimini Etkileyen Faktörler Üzerine Bir İnceleme**, Saemk yay., Ankara., 2001, s.60-68.

¹⁶¹ **Resmi Gazete**, 24 Mayıs 1982, sayı 11711.

ile Türk karasularının genişliği altı deniz mil olduğunu 1'inci maddede belirtilmiştir. Ancak, Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmamak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etmeye yetkili olduğu madde 1 son fıkrada belirtilmektedir¹⁶². Anılan bu hükme dayanarak Bakanlar Kurulu, 29 Mayıs 1982 tarih ve 8/4742 sayılı kararıyla, 1982 tarihli yasanın yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz'de ve Akdeniz'de mevcut olan, durumun sürdürülmesini, başka bir deyişle 12 mil olarak kalmasını kabul etmişti¹⁶³. Türk karasularının 1982 yasanın 2'inci maddesi aynen şöyledir:

“Türkiye ile kıyası bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasuları anlaşama ile sınırlıdır. Bu anlaşma bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurularak hakkaniyet ilkesine göre yapılır.”

1982'de Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin kabul edilmesiyle konferansa katılan ülkeler arasında ki geniş bir oylamaya dayanan 3'üncü maddesine göre her devlet kendi karasularının genişliğini belirleme hakkına sahip olup bu genişlik, sözleşmeye uygun olarak çekilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçmemek zorundadır.

Karasuları konusunda 1981 yılına kadar iki ülke arasında ciddi bir sorun çıkmamıştır. 1982 BM III. Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin hazırlanması ile Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denizi karasuları ve kıta sahanlığı sorunu yeniden gündeme gelmiş ve Yunanistan, bu sözleşmeye dayanarak, ulusal karasuları sınırını 12 mil olarak belirleme hakkına sahip olduğunu ve bu hakkı zamanı geldiğinde kullanacağını açıklamıştır. Sorun Papandreu hükümetinin karasularını 12 mile çıkaracağını açıklaması ile birlikte gündeme gelmiştir¹⁶⁴. Uluslararası Deniz Hukuku Konferansları çerçevesinde karasularının 12 mile kadar genişletilebilmesi konusunda genel bir yaklaşımın belirmesine koşut olarak Yunanistan, Ege Denizi'ndeki ulusal karasuları sınırını, 6 milden

¹⁶² Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s.361.

¹⁶³ **Resmi Gazete**, 29 Mayıs 1982, sayı 17708; mevcut kanun maddeleri için ayrıca bkz. Ek 4.

¹⁶⁴ Tayyar Arı, a.g.md., s.55.

12 mile çıkaracağı yolunda açıklamalarda bulunmaya başlamıştır. Ancak Türkiye, Yunanistan'ın bu açıklamalarına oldukça sert tepki göstererek, bu yönde alınacak bir kararın savaş nedeni, yani “*Casus Belli*” sayılacağını belirtmiştir.

Ancak durumun gerginleşmesi ve ABD ve NATO'nun devreye girmesi üzerine Yunanistan geri adım atmak zorunda kalmıştır. Bununla birlikte, Yunanistan karasularını zaman zaman 12 mile genişletme hakkının hukuki olarak var olduğunu ileri sürmeye devam etmiştir. İki ülke arasında bu sorunlardan dolayı zaman zaman ilişkiler gerginleşmektedir. Bunun en son örneği Yunanistan'ın BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni 16 Kasım 1994 tarihinde onaylayarak yürürlüğe sokmak istemesiyle yaşanmıştır. Türkiye'nin tepkisi yine aynı doğrultuda olmuş ve bu konudaki kararlılığını en üst düzeyde Yunan makamlarına iletilmiştir. 1982 Sözleşmesinin 1 Haziran 1995'te Yunan parlamentosu tarafından onaylanması ise soruna yeni bir boyut kazandırmıştır. Bununla beraber, Yunanistan, gereksinim duymadıkça karasularını 12 mile çıkarmama konusunda BM'ye ve NATO'ya güvence vermiştir. Dolayısıyla Yunanistan hükümeti, bir taraftan Sözleşmenin parlamento tarafından onaylanmasını sağlarken diğer taraftan gereksinim duymadıkça bunu yürürlüğe sokmama taahhüdünde bulunmuştur. Buna karşılık Türkiye'de parlamento 8 Haziran 1995'te, Yunanistan'ın bu tutumuna karşılık olası gelişmelerde hareket serbestliği sağlaması için hükümete askeri güç de dahil olmak üzere gerekli tedbirleri alma konusunda tam yetki vermiştir¹⁶⁵.

Yunanistan'ın bu iddiası gerçekleşmesi durumunda Ege'de Türk kara suları %7.47'den %8.76'ya çıkarken, Yunan karasuları yaklaşık %30'luk bir artışla %43.68'den %71.53'e yükselecek, açık deniz alanları ise, yaklaşık %30'luk bir daralmayla %48.85'den %19.71'e inecektir. Kısaca Yunanistan'ın temel amacı Ege'yi tamamen bir Yunan gölü haline gelecektir¹⁶⁶. Semih Vaner'in de belirttiği gibi üst sınır olarak öngörülen 12 millik karasuları genişliğinin Ege Denizi'nde uygulanması durumunda kıta sahanlığında önemli ölçüde daralacaktır. 12 mil kuralı uygulanmasa da bu kuralın Ege Denizi açısından belirli sonuçları olacaktır. Çünkü 12 millik karasuları genişliği artık genel olarak kabul gören bir

¹⁶⁵ A.g.md., s.55.

¹⁶⁶ Şükrü Gürel, *Tarihsel Boyut İçerisinde Türk-Yunan İlişkileri (1821-1993)*, Ümit yay., Ankara, 1993, s.76.

kural niteliği kazanmıştır. Dolayısıyla Yunanistan'ın 12 mil ilkesini yerleşmiş bir kural olarak kabul etmesine karşılık Türkiye bu genişliği tanımamakta ve Yunan karasularının tek yanlı olarak bugünkü 6 millik genişliğin ötesine çıkarılmasına karşı çıkmaktadır¹⁶⁷.

Yunanistan, kara sularını 12 mile çıkarma isteğini kendisinin imzaladığı ama Türkiye'nin ise imzalamamış olduğu 1982 Sözleşmesinin 3'üncü maddesine dayandırmaktadır¹⁶⁸. Uluslararası Adalet Divanı verdiği kararlarda deniz alanlarının sınırlandırılmasının her zaman uluslararası yönü vardır; bu yalnızca sahildevletinin iç hukukunda açıklandığı biçimiyle onun iradesine bağlı olamaz. Her ne kadar sahildevletinin bunu gerçekleştirme yetkisine sahip olması nedeniyle, sınırlandırma işlemi zorunlu olarak tek taraflı bir işlem ise de, buna karşılık bu sınırlandırmanın üçüncü devletler bakımından geçerliliği uluslararası hukuku ilgilendirmekte olduğu belirtilmektedir. Aynı zamanda kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletlerin, aralarında anlaşma sağlanamazsa veya özel durumlar farklı bir sınırlandırmayı gerektirmese dahi kara sularını orta hattın ötesine uzatamayacağı sözleşmenin 15'inci maddesinde hükme bağlanmıştır¹⁶⁹.

Ege denizi yarı kapalı bir denizdir ve yarı kapalı denizlere uygulanacak hükümler Sözleşmenin 122 ve 123'üncü maddeleridir. Sözleşmenin 122'inci maddesinde yarı kapalı denizler tanımlandıktan sonra 123'üncü maddede de kapalı veya yarı kapalı bir denize sahildevletleri olan devletler, sözleşme gereğince kendilerine ait olan haklarını kullanılmasında ve yükümlülüklerin yerine getirilmesinde aralarında işbirliğinde bulunmaları gerektiği bildirilmektedir¹⁷⁰. Sözleşmenin 300'üncü maddesinin sınırlandırmada gözönünde bulundurulması istediği konu ise ülkelerin üstlendikleri yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirmeli ve bu sözleşmede tanınan hakları, yetkileri ve serbestileri hakkın kötüye kullanılmasını oluşturmayacak biçimde kullanması gerektiğini belirtmiştir.

¹⁶⁷ Semih Vaner, **a.g.e.**, s.82.

¹⁶⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yearbook of the United Nations, Vol. 36 1982**, s.189. Burada ayrıca her devletin karasularının genişliğini belirleme hakkına sahip olduğu ve bu genişliğin bu sözleşmeye göre, tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemeyeceği belirtilmiştir. Burada sadece 12 millik genişlik karasuları için aşılması gereken azami genişliği ifade etmektedir.

¹⁶⁹ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. **Yearbook of the United Nations, Vol. 36, 1982**, s.189.

¹⁷⁰ Sözleşmenin 122. maddesinde kapalı veya yarı kapalı denizi şu şekilde tanımlanmaktadır: "İki veya daha çok devlet tarafından çevrili bulunan veyahut da bütünüyle veya büyük bir bölümü ile veya daha çok devletin karasularından ve münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan bir körfez bir deniz havzası veya bir deniz."

Öte yandan, Yunanistan'ın karasularını 12 mil çıkarma isteği özellikle bunun adalara da uygulanması doğrultusunda olduğundan bu durumda Yunanistan Ege'nin en az yüzde 70'ine sahip olacak ve sonuçta açık deniz alanlarının önemli ölçüde daraltılmış olacağından Ege tam bir kapalı deniz haline gelecektir. Öyle ki Türk Deniz Kuvvetleri'nin uluslararası sular vasıtasıyla Ege'den Akdeniz'e geçişi imkansız hale gelecek, bu denizde ve üzerindeki hava sahasında Türk Silahlı Kuvvetlerince tatbikat icrası mümkün olmayacak ve Ege Yunan egemenliğine geçmiş olacaktır. Ayrıca Ege'de seyir yapan gemiler Yunan kara sularını kullanmak zorunda kalacağından her ne kadar kara sularında yabancı gemilere zararsız geçiş hakkı tanınıyorsa da sahil devletinin geçişin zararsız olmadığı gerekçesiyle durdurabileceği dikkate alındığında, bu su yolunu kullanan tüm devletler açısından rahatsız edici bir durum ortaya çıkaracaktır. Diğer taraftan, Yunanistan'ın bu uygulamasıyla, Türkiye'nin kıta sahanlığının da daraltılması gündeme gelecektir¹⁷¹.

Uygulamaları incelediğimiz zaman, Karadeniz'de 1991 yılı sonuna kadar varlığını sürdüren S.S.C.B. ile Türkiye arasında, karşılıklı kıyıların birbirinden uzak olması nedeniyle herhangi bir sınırlandırma gerekmediği ve yalnızca bir yan sınır belirlenmesinin zorunlu olduğu görülmektedir. Nitekim, anılan devletle 17 Nisan 1973 tarihinde yapılan bir antlaşma iki devlet karasularının yan sınırını kesin bir biçimde saptamış bulunmaktadır¹⁷². Ancak, 1991 yılı sonunda S.S.C.B.'nin dağılması ile birlikte karasularının yan sınırdaşı Gürcistan olmuştur. Antlaşmalara konusunda geçerli olan kurallara göre sınır oluşturan antlaşmaların otomatik olarak sonraki devleti bağlaması nedeniyle bu yeni devlet ile de hukuksal bir sorun olmaması gerekmektedir. Buna karşılık, Karadeniz'de komşumuz olan Bulgaristan ile karasularının yan sınırının saptanması söz konusu olmasına rağmen, bugün için bu konuda herhangi bir antlaşma gerçekleştirilmiş değildir.

¹⁷¹ Tayyar Arı, **a.g.m.**, s.58.

¹⁷² **Resmi Gazete**, 13 Aralık 1974, sayı 15091.

2- Ege'de Karasuları Genişliğinin Ege'de Mevcut Adalar Açısından İncelenmesi

Yunanistan karasularını 12 mile çıkarması durumunda Ege Denizi'nde ki mevcut adalarının da mesafeleri 12 mile çıkacağı ve böyle bir durumda ise Ege Denizi'nin Yunan kapalı denizi haline geleceği Kamuran Gürün'ün kitabında belirtilmektedir¹⁷³.

Batı Anadolu Adaları'nın Türkiye ve Yunanistan ile arasında ki uzaklıkları şöyledir:

ADALAR	TÜRKİYE	YUNANİSTAN
Semadirek	20 deniz mili	50 deniz mili
Limni	32 deniz mili	32 deniz mili
Midilli	8 deniz mili	85 deniz mili
Sakız	4 deniz mili	62 deniz mili
Sisam	2 deniz mili	95 deniz mili
Nikarya	32 deniz mili	72 deniz mili
İstanköy	3,5 deniz mili	100 deniz mili
Rodos	10 deniz mili	210 deniz mili
Sira	36 deniz mili	62 deniz mili
Tidoz	12 deniz mili	210 deniz mili

¹⁷³ Kamuran Gürün, **Dış İlişkileri ve Türk Politikası**, Siyasal Bilgiler Fakültesi yay., Ankara 1983, s.449.

Anadolu kıyısına çok yakın, Sakız ve Rodos adaları arasında Sisam, Nikaria, Patmos, Leros, Kalimnos, İstanköy, Nisiros, Astropalya, Tilos, Sömbeki, Harki ve Rodos'tan oluşan bir takımada vardır. Bu adalar arasında haritalar üzerinde bile isimlerini göremediğimiz birçok küçük adacıklar mevcut olup Anadolu sahilinden 2-3 mil uzaklıktadır. Büyük adalar arasında İstanköy ve Sömbeki adaları batı sahillerinden ancak 3 mil uzaklıkta bulunmaktadır. Adalar grubu veya takımada, birbirleriyle olan komşuluk içinde ikiden fazla adaların meydana getirdiği adalar topluluğudur diyebiliriz. Gidel adalar grubu veyahut takımadaların hukukî bakımdan tarifini yapmak gerektiğinde adalar grubunun bir bütün olarak görülmesini ve bu grubun elemanları da yeteri derecede birbirine yakın olursa tek bir karasu kemerinin bu takımadayı izafe olduğunu belirtmektedir. Hattâ grubun dahilinde karasularının temas şartları mevcut olmasa dahi aynı kaide geçerli olacağını belirtmektedir. Mehmet Saka ise adalar grubunun bu şekilde anlaşılmasının zarurî olarak her adanın etrafında kalması muhtemel serbest deniz bölgelerinin de ortadan kalkmasını intaç edeceğini belirtmektedir¹⁷⁴.

Sisam'dan itibaren Rodos'a kadar Türkiye'nin Asya kıyılarını takip eden 12 esas ada arasında yayılmış adacıklar sayesinde bir adalar grubu görülmektedir. Bu takımadalar 1930 La Hey Kodifikasyon Konferansında komisyonlarca tespit edilmiş olan hukukî şartlara girerler ki bu adalar bir takımada teşkil ettiklerinden bir bütün olarak bakıldığında bir tek karasuyuna sahip olacaklardır.

On iki Adanın Türk sahilleri yönündeki karasuları sınırı, kıyılara en yakın olan ve bu takımadayı oluşturan ada ve adacıklardan itibaren başlayarak üç mil bir genişliğe kadar uzanır. Aslında 12 adayı teşkil eden büyük adalardan Sisam, Anadolu sahiline 1-2 mil uzaklıkta bulunduğu gibi Sakız, İstanköy ve Sömbeki adalarının sahillerimize olan uzaklığı ise en çok 3 mil veya bundan çok fazla değildir. Bu takım adayı teşkil eden birçok küçük adacıklar tamamen Anadolu'nun karasuları dahilinde bulunmaktadır. Bu durum karşısında Oniki Ada'nın mı yoksa Anadolu sahillerinin mi karasuları esas tutulacaktır Zira bu iki karasu tam anlamıyla birbiriyle çatışmakta ve ayrılmaz bir bütün

¹⁷⁴ Mehmet Saka, **a.g.e.**, s.115.

teşkil etmektedir. Nitekim devletler, kıyılarından 6 milden uzak olmayan adaları içerisine alacak şekilde karasularının sınırını tesbit ediyorlar ki; bu usul hukuken meşru görülmektedir¹⁷⁵.

Akdeniz ülkesi olmayan Japonya ise 3 mili prensip olarak kabul etmesine rağmen, adalar için farklı bir görüş öne sürmektedir. Ona göre adalar grubunun, eğer adaların merkezden en uzakta olan adalardan ikisi arasında 10 milden fazla açıklık yoksa, bir birlik (ünite) olarak kabul etmektedirler. Başka taraftan Japonya aynı devlete ait olan ve sahile yakın olan bir adalar grubundan bahsediliyorsa ve adalar grubunu teşkil eden elemanlar arasındaki mesafe 10 mili geçmezse, grup bir bütün olarak nazarı itibara alınmalı ve ayrıca adalar grubunun elemanları bir kara ülkesi kıyısından itibaren 10 mili geçmeyen bir mesafede bulunuyorsa bu halde de yukarda ki hükümlerin geçerli olduğunu savunmaktadır¹⁷⁶.

Adalar için diğer uygulamalara bakacak olursak. Devletler Umumi Hukuk Kodifikasyonunun 1928 Stockholm toplantısında Devletler Hukuku Enstitüsünce kabul edilen kararın beşinci maddesi bir devlete ait olan adalar grubunun çevresine olan en yakın mesafesi karasuları genişliğinin iki mislini geçmez ise, bu grup bir kül telâkki edilecek ve kıtanın karasuları mesahası adaların en dışında bulunan adalardan geçen bir hattan itibaren başlayacağını belirtmektedir. 1930 Kodifikasyonu Konferansı müzakereler esnasında Yugoslavya, kara ülkesine yakın bir takımada konu ise, onu teşkil eden adalar bir kül addedilecek ve kıyı devletin karasuları grubun merkezinden itibaren en uzakta olan adalardan başlayacağını savunmuştur. İsveç ve Norveç ise (14 Mart 1930 tarihli matbu olmayan bir mektuptan) takımadaları ancak kıyılarına yakın olan Sjaelland (İskandinavya memleketlerinin takımadalarına verilen isim) takımadaları anlamında kullanmışlardır. Bu konu üzerinde birinci ve ikinci tâli komisyonlarda derin tartışmalar olmuştur. Komisyonlara göre tâli komisyon prensip olarak ve başlıca adalar arasındaki mesafeler için, aynı devlete ait olan ve kıyısına yakın bir ada grubundan hareket ediliyorsa ve her adanın merkezden olan uzaklığı 10 mili geçmezse kara ülkesinin

¹⁷⁵ A.g.e., s.116.

¹⁷⁶ A.g.e., s.118.

karasuları hududu grubun en dışındaki adalardan itibaren başlaması gerektiğini savunmuştur. Nihayet 1930 Kodifikasyon Konferansı da grup veya takımadaları bir bütün olarak görmüştür.

Adalara ilişkin bir başka uygulamaya örnek verecek olursak, 1870 de Amerika Birleşik Devletleri Reisi, Afrika'nın batısını işgal etmiş olan Portekiz'e, bu kıyının karasuları içerisinde bulunan Bulama adasının hâkimiyetini devretmişti. Büyük Britanya ve Portekiz 1869 da Amerika Birleşik Devletleri Reisine hakem sıfatıyla aralarında uzun zamandan beri mevcut bir ihtilâfin halledilmesi için müracaat etmişlerdi. Bu antlaşmazlığın sebebi Afrika'nın batı kıyısında bulunan Bulama adası ve kıta üzerinde bu adanın karşısındaki arazi parçasıdır. Bu ihtilâfta hakem kararı 21 Nisan 1870 de Portekiz lehine vermiştir. Altıncı maddede verilen karara dayanarak; bir kara sahiline yakın adalar o kıtanın devamı sayıldığını, kıtanın üzerinde hâkimiyet haklarının tesisi bu kıtaya yakın olan adaların da asıl kıta parçasını işgal etmiş olan devletin hâkimiyeti altına girmesini istilzam ettiğini bildirmektedir. Portekiz, adaların karşısında bulunan kıta üzerindeki hâkimiyetine istinaden bu komşu adaları da hâkimiyeti altına sokmuştur. Böylece Portekiz fiilen işgal etmiş olduğu kıtanın yakınlığı dolayısıyla kendi hâkimiyetini, Buama adalarının işgalinden önce dahi bu adalar üzerinde de sağlamıştır diyor Mehmet Saka¹⁷⁷.

Bu şartlarda Ege'de ki uygulamada Midilli, Sakız ve Sisam adaları üzerinde Türkiye'nin hâkimiyetini hukuken tanımak gerekmektedir. Diğer bir bakış açısıyla meşru hak menfaat, müdafaa ve himayesi için, Türkiye'ye Asya kıyılarının karasuları hududunu 6 mile çıkarma imkânını vermek gerektirmektedir.

Konuya ilişkin diğer örneklere bakacak olursak: Amerika Dışişleri Bakanı MD. Leward ile MD. Tassara, İspanya Başbakanı arasında 1 Ağustos 1863 tarihli konuşmada; Küba sahili kayalıklar ve adacıkları sebebiyle, adanın emniyetini ve savunmasını fiilen

¹⁷⁷ A.g.e., s.115.

temin etmek için karasularının 6 millik bir genişliğe kadar uzanması bir zaruret olduğunu belirtmiştir¹⁷⁸.

Sir William Scott Lord Stoweh'in ana davasına (1805) dair aldığı hukukî kararda ülkenin himayesinin bu adalardan itibaren başladığı çünkü bu adalar üzerinde buldukları ve onu kıyıladıkları sahilin devamı olduğunu belirtmiştir. Eğer bu adaların kıtanın devamı olmadıkları veya ülkenin haricinde kabul edildikleri düşünülürse bundan doğacak neticede Amerika Birleşik Devletleri bu adalara sahip olmazsa, bir başka kuvvetin işgal edebileceğini ve bu işgal kuvvetleri onu ele geçirmesi durumunda üs olarak kullanabileceğini bildirmiştir. Amerika'nın yamacında ise bunun diken olacağını üstüne basarak izah etmeye çalışmıştır. Bunların Avrupalı devletler tarafından işgal edilmelerinin mümkün olduğunu böyle bir durumda artık Amerikan hâkimiyeti altında değil bu müesseselerin egemenliği altında olacağını bildirmektedir¹⁷⁹.

Günümüzde Türkiye ve Yunanistan arasında ise halihazırda 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansının ifade ettiği 6 mil genişliğini kabul etmiştir.

3- Ege'de Karasuların Hukuksal Rejimi

Karasuları, kıyı devletinin deniz ülkesini oluşturmaktadır. Her ne kadar karasularının açık denizin bir parçası olduğunu ve kıyı devletinin bu alan üzerinde yalnızca irtifak hakları bulunduğunu ileri süren kimi yazarlar bulunmakta ise de, bugün artık karasuların kıyı devletinin ülkesine ait olduğu tartışılmamaktadır¹⁸⁰. Nitekim, deniz hukuku ile ilgili ilk evrensel konferans olan 1930 La Haye Kodifikasyon Konferansında

¹⁷⁸ A.g.e., s.112.

¹⁷⁹ A.g.e., s.113.

¹⁸⁰ İrtifak hakkı: "Başkasının arsa, yol, bahçe gibi taşınmaz bir malından belirli bir yolda yararlanma hakkıdır."

devletlerin bu konuda görüş birliği içinde oldukları gözlenmektedir¹⁸¹. Yine, birçok çok taraflı antlaşma, kuşkuyla yer bırakmayacak kesinlikle, karasularının kıyı devletinin ülkesinden olduğunu bildirmektedir. Bunların en önemlileri olan 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşmasının 1 ve 2'inci maddeleri ile 1958 Cenevre K.B.B.S.'nin 1'inci maddesinin 1'inci fıkrasında karasularının ülkenin bir parçası olduğunu açıkça belirtmektedir. Son olarak da B.MD.D.H.S'nin 2'inci maddesinin 1'inci fıkrası aynı görüşde kıyı devletinin egemenliği kara ülkesinin ve iç sularının, bir takımada devleti söz konusu olduğunda da takımada sularının ötesinde karasuları denilen bir bitişik deniz bölgesine kadar uzandığı bildirilmektedir¹⁸². Böylece, karasuları kıyı devletinin ülkesinin bir parçası niteliğiyle bu devletin, ilke olarak, egemenliği altında bulunmaktadır.

Karasularının ülke parçasını oluşturmasının bir sonucu olarak, uygulanan uluslararası hukuk, ayrıca, karasularının üstünde yer alan hava sahası ile altında yer alan deniz yatağı ve toprak altının da kıyı devletinin egemenliğine girdiğini kabul etmektedir¹⁸³.

Bununla birlikte, karasularının birçok bölgede, geçilmesi zorunlu ve alternatif olmayan bir yol oluşturması ya da ulaşımına daha uygun koşullara sahip olması nedeniyle, uluslararası deniz ulaşımı bakımından büyük önem taşıdığı ortaya çıkmıştır. Açık denizlerin serbestliği ilkesinden etkin bir biçimde yararlanabilmek için, ulaşımın başlangıç ve bitiş noktalarını oluşturan limanlara giriş çıkışın karasuları alanında engellenmemesinde özellikle ekonomik açıdan büyük yararlar görülmektedir. Bütün bu nedenlerle, uygulanan uluslararası hukuk bir yandan karasularının kıyı devletinin egemenliği altına konulmasını öngörürken, öte yandan da bu ülkesel egemenliğin uluslararası deniz ulaşımı yararına kısıtlanmasını kabul etmektedir. Nitekim, bütün önemli deniz hukuku antlaşmaları kıyı devletinin egemenliğinin bu amaçla

¹⁸¹ Mehmet Gönlübol, *a.g.e.*, s.9.

¹⁸² Hüseyin Pazarcı, *a.g.e.*, s.365, mevcut maddeler için ayrıca bkz. Ek 7.

¹⁸³ Ayrıntılı bilgi için bakınız **1958 Cenevre K.B.B.S., mad 2; 1982 B:MD.D.H.S., mad. 2/2**. Mevcut görüşlerde alınan kararlar için ayrıca bkz. Ek 7, Ek 8.

kısıtlanabileceğini belirtmektedir¹⁸⁴. Kıyı devleti egemenliğine getirilen kısıtlamalar iki konuda ortaya çıkmaktadır:

a- Yabancı devletlerin gemilerine kimi koşullarla karasularından geçiş hakkı tanınması konusunda;

b- Kıyı devletinin bu tür geçişleri ilgilendiren yasama, yürütme ve yargı yetkileri konusunda.

Karasularımızın hukuksal rejimiyle ilgili ulusal mevzuatımız söz konusu olunca ilk ele alınması gereken nokta zararsız geçiş hakkı olmaktadır. Türk karasularından yabancı gemilerin geçişi tümüyle serbest midir; yoksa, savaş gemileri ve devlet gemileri için izin ya da bildirim koşulu aranıp aranmadığı konusuna baktığımızda yakın zamanlara kadar bugünkü durumda değişik olmuştur. Nitekim, daha önce iç sular konusunda 22 Haziran 1966 tarih ve 6/6636 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Limanlarını, Hava Üslerini ve Havaalanlarını Ziyaret Edecek veya Karasularında Harekat Yapacak Olan Yabancı deniz ve Hava Kuvvetlerinin uyması gereken hususlara dair yönetmelik, karasularında hareket yapacak ya da limanlarımızı ziyaret edecek olan savaş gemilerinin diplomatik yolla izin almalarını öngörmekteydi (madde1). Yine, aynı yönetmeliğe göre, zararsız geçiş hakkını kullanmak için Türk karasularına giren savaş gemilerinin girmiş olduklarını uygun araçlarla Türk askeri makamlarına bildirmesi gerekmekteydi (md.5). 1966 Yönetmeliğinin yerini alan 27 Aralık 1978 tarih ve 7/17114 numaralı Yabancı Silahlı Kuvvetlere ait gemilerin Türk Karasularından geçişleri, Türk İç sularına ve Limanlarına geçişleri ve bu sulardaki hareket ve faaliyetlerine ilişkin yönetmelik ise, yabancı savaş gemilerinin Türk karasularından geçmeden 15 gün önce bildirimde bulunmalarını kabul etmekteydi (md. 8). Geçiş yapacak savaş gemilerinin sayısı üç ya da daha fazla ise, ilgili devletin 15 gün önceden diplomatik yolla izin alması gerekmekteydi (madde 9). Yine, geçiş yapan savaş gemilerinin olağanüstü nedenlerle (arıza, kaza, vb.) karasularında durmaları gerektiği zaman, ilgili geminin tehlike frekansı ile durumu Türk askeri

¹⁸⁴ Ayrıntılı bilgi için bakınız 1958 Cenevre K.B.B.S., mad. 1/2; 1982 B.MD.D.H.S., mad. 2/3.

makamlarına bildirmesi ve bu sürenin 6 saati geçmesi olasılığı karşısında da diplomatik yoldan izin alması öngörülmekteydi (md. 13). Nükleer savaş gemileri ise karasularımızdan geçmeden 90 gün önce diplomatik yoldan izin almak zorundaydı (md. 34)¹⁸⁵. Ancak, 24 Kasım 1983 tarih ve 83/7467 sayılı “*Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İçsularına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik*” 1978 Yönetmeliğini yürürlükten kaldırırken (md.34), iç sulara girmeden karasularından zararsız geçişe ilişkin herhangi bir düzenlemeye gitmemek suretiyle, bu konuda geçerli olan uluslararası hukuk kuralları dışında ek bir koşul öngörmemektedir. Halihazırda bugün 1983 Yönetmeliği yürürlükte¹⁸⁶.

Karasularımızda egemenlik haklarımızın kullanılması konusundaki ulusal mevzuatımıza gelince, başlıca yasalarımız şunlardır:

- a- 19.4.1926 tarih ve, 815 sayılı kabotaj yasası;
 - b- 12.1.1932 tarihli ve 1918 sayılı kaçakçılığın men ve takibi kanunu;
 - c- 25.4.1973 tarih ve 1710 sayılı eski eserler yasası;
 - d- 18.12.1981 tarih ve 2565 sayılı askeri yasak bölgeler ve güvenlik bölgeleri yasa-
- sı;
- e- 05.4.1983 tarih ve 2813 sayılı telsiz yasası;
 - f- 10.6.1946 tarih ve 4922 sayılı denizde can ve mal korunması yasası;
 - g- 24.4.1930 tarih ve 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha yasası;
 - h- 22.3.1971 tarih ve 1380 sayılı su ürünleri yasası;
 - i- 15.7.1950 tarih ve 5683 sayılı yabancıların Türkiye'ye giriş ve burada kalışlarını düzenleyen yasa;
 - j- 06.11.1981 tarih ve 2548 sayılı gemi sağlık resmi yasası;

¹⁸⁵ Hüseyin Pazarcı, a.g.e., Ankara, 1998, 5. baskı, s.365.

¹⁸⁶ A.g.e., s.355.

- k- 09.7.1982 tarih ve 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı yasası;
- l- 09.8.1983 tarih ve 2872 sayılı çevre yasası;
- m- 10.7.1940 tarih ve 270 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere yasası;
- n- 19.7.1972,tarih ve 1615 sayılı, 7.5.1975 tarih ve 1894 sayılı ve 25.2.1981 tarih ve 2419 sayılı gümrük yasaları;
- o- 12.3.1982 tarih ve 2634 sayılı turizmi teşvik yasası¹⁸⁷.

D- TÜRK VE YUNAN BASINININ EGE'DE KARASUYU SORUNUNA BAKIŞI

Konuya ilişkin çalışmaları daha detaylandırmak özellikle daha iyi anlaşılması maksadıyla Ege denizi'ne ait basın da çıkmış olan görüşleri ayrı bölüm halinde toplamayı uygun buldum

Basına geçmeden önce TBMM'nin 19'uncu Dönem 4'üncü Yasama Yılı 121'inci birleşimine ait Meclis tutanaklarında yer alan konuyla ilgili konuşmalar, bakacak olursak:

BAŞKAN (Kamer Genç): “ *Türkiye Büyük Millet Meclis'inde grubu bulunan siyasi parti mensuplarının Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na verdikleri bir önerge var; okuyorum:*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'na: Aşağıdaki metnin, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulu oylamasına sunulmasını saygılarımızla arz ederiz.

¹⁸⁷ A.g.e., s.366.

Türkiye Büyük Millet Meclisi, 8 Haziran 1995 tarihinde yaptığı Birinci Birleşiminde, Yunan Parlamentosunun, Birleşmiş Milletler Hukuku Sözleşmesini onaylayarak, Yunanistan yönünden uygulanabilecek aşamaya getirmesi sonucu ortaya çıkan durumu görüşmüş, aşağıdaki açıklamayı oybirliğiyle kabul etmiştir.

Türkiye-Yunanistan arasında ortak deniz olan Ege'de ki dengeler, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşmasıyla kurulmuştur. O tarihte her iki ülkenin karasuları 3 deniz mili olarak belirlenmişti. Bu durumda, milli hükümdarlık dışındaki açık deniz alanları Ege'nin yüzde 70'ini oluşturmaktaydı. Yunanistan, 8 Ekim 1936 tarihinde karasularını 6 deniz miline çıkararak Ege'nin yüzde 43,68'ini, yani yaklaşık yarısını egemenlik altına almıştır. Ancak, 1964 tarihinde 6 mile çıkarılan Türk karasuları ise, Ege'nin yaklaşık yüzde 7'lik bölümünü kapsamaktadır. Ege'nin yarısı halen açık deniz alanı statüsünde bulunmaktadır.

Yunanistan, son olarak, Deniz Hukuku Sözleşmesinin, esas itibariyle açık denizler ve okyanuslar için belirlenmiş bazı hükümlerinden yararlanarak, karasularını 12 mile çıkarmak isteğini ortaya atmıştır. Bu durum gerçekleştiği takdirde, Yunanistan, Ege Denizi'nin yaklaşık yüzde 72'sini egemenliği altına sokmuş olacaktır.

Bir yarımada olan Türkiye'nin, dünya denizlerine ve okyanuslarına Yunan karasularından geçerek ulaşmasına yol açacak böyle bir durumu kabul etmesi asla düşünülemez. Türkiye'nin, Ege'de hayati menfaatleri vardır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi, Yunanistan Hükümetinin Lozan'la kurulmuş dengeyi bozacak biçimde Ege'deki karasularını 6 milin ötesine çıkarma kararı almayacağını ümit etmekle birlikte, böyle bir olasılık durumunda, ülkemizin hayati menfaatlerini muhafaza ve müdafaa için, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine, askeri bakımdan gerekli görülecek

olanlar da dahil olmak üzere tüm yetkilerin verilmesine ve bu durumun Yunan ve dünya kamuoyuna dostane duygularla duyularla duyurulmasına karar vermiştir”¹⁸⁸.

Söz konusu verilen kararda bütün siyasi grupların imzasının bulunması meclis iradesinin ne yönde verildiğini ve Türk halkının bu konuda iradesini açıkça göstermektedir.

Şükrü Elekdağ yazısında Ege sorununa ilişkin casus belli meselesinin 1970’li yıllarda gerilen Türk-Yunan ilişkileri sırasında ve ilk defa 15 Nisan 1976’da İhsan Sabri Çağlayangil’in Dışişleri Bakanı olarak ABD Dışişleri Bakanı Henry Kissinger’e yazdığı mektupta şöyle ifade edilmiştir : “Şurası açıktır ki, Yunan hükümetinin esas emeli karasuları, sınırlarını 12 mile çıkarmak suretiyle bir oldu-bitti yaratmak suretle, Türkiye üzerinde siyasi bir zafer kazanmaktır. Böyle bir hareket Ege Denizi’ni Yunan gölü haline getirebilecek ve netice itibariyle, Türkiye’nin bu denizdeki tabii ve yerleşmiş ananevi hakları fiilen ortadan kaldıracaktır. Bu .durum Türkiye’ye böyle bir gelişmeyi harp sebebi olarak telakki etmekten gayri bir opsiyon imkanı bırakmayacaktır”¹⁸⁹.

Bu konuya ilişkin diğer bir farklı bakış açısı ise CHP Hatay Milletvekili İnan Batu’nun değerlendirmesidir : “Casus belli kararı yıllarca caydırıcı rol oynadı. Ancak sonrasında iki ülke arasında olumlu gelişmeler yaşandı. Son olarak Yunanistan 2004 sonuna kadar çözülmemesi durumunda Ege sorunlarının Lahey Adalet Divanı’na götürülmesi şartı için 17 Aralık’ta dayatmada bulunmadı. Meclis kararının kaldırılmasında sakınca yok. Zaten BM ilkelerine göre, böyle savaş açıyorum denmez. BM yasası da böyle doğrudan doğruya savaş ilan etmenin uygun olmadığı için değişiklik yapılarak onun yerine şu adımın atılmasını öneriyor; Yunanistan’dan karasularının 12 mile çıkarmayacağı konusunda güvence istenmeli ki böyle bir taraflı uygulamaya geçilmesi durumunda ise Türkiye’nin emrivakiyi kabul etmeyeceği bunu da fiili tedbirlerle gösterme karalılığında olduğu bildirilmelidir. Fiili tedbirlerle kastım balıkçı

¹⁸⁸ Hakan Cem Işıklar, *Ege’de Casus Belli*, 1. baskı, Ümit yay., Ankara, 2005, s.54.

¹⁸⁹ *Sabah*, 09 Nisan 2005.

gemileri ile sivil gemiler göndererek o bölgenin onlara ait olduğu tezini tanımadığımızı göstermektedir. Eğer Yunan tarafı bu durumda askeri tacizde bulunursa bizimde gerekeni yapma kararlılığımız bilinmelidir”¹⁹⁰.

Konuya ilişkin Yunan medyasının bakış açısına birkaç örnek verecek olursak: Stavros Ligeros’un “*Diyalog ve 12 mil*” adlı yazısında: “*Atina hakkını kullanarak karasularını 12 mile çıkarmış olsaydı, avantajlı bir duruma geçecekti. Atina böylelikle bütün Türk taleplerini somut bir şekilde ortadan kaldıracak, aynı zamanda Ankara ile diyaloga yanaşacak ve hatta bazı Türk talerlerine karşı da daha esnek bir tutum üstlenecekti. Casus Belli şeklinde Türk tehdidi böyle bir gelişmeyi engellemek amacıyla öne sürülen bir ifadedir”¹⁹¹.* diye yazmıştır.

Spiros Sourmelidis “12 mili kim hatırlıyor?” adlı yazısında olayı tırmandırma maksadıyla aynen şunlar ifade etmiştir: “*Olumlu olan bir konu varsa o da hükümet mensubunun 12 mili hatırlamasıdır. Tsohatsopoulos dolaylı ve dolaysız olarak Türkiye ile olan en önemli antlaşmazlığa değindi. Ankara bu hakkımızı bildiğinden, bu hakkımızı uygulamamız için peşinen tehditler savuruyor. Türkiye, İmia ve Tartışmalı Bölgelere gibi konularla uğraşarak, ciddi, konularla ilgili müzakerelerden kaçınmak istiyor”¹⁹².*

Elefterotipia adlı Yunan gazetesinde çıkan bir yazıda Pangalos’un bir konuşmasına atıfta bulunulmuştur. “*...denizcilik alanında büyük köklü geleneklere sahip olan Yunanistan gibi bir ülkenin, başka ülkelerinde denizcilikteki çıkarlarını garantiye alacağını, hatta altı mil ile 12 mil arasındaki farkın çok küçük olduğunu Türkiye'nin de Ege de uluslararası sulara hayati çıkarı bulunmaktadır”¹⁹³.*

Yine Elefterotipia’da çıkan yazı karasuları konusuna şu şekilde bakmaktadır:

¹⁹⁰ **Milliyet**, 09 Nisan 2005.

¹⁹¹ Hakan Cem Işıklar, **a.g.e.**, s.56; yazının ayrıntısı için ayrıca bkz. **Eksusia**, 30 Kasım 1996.

¹⁹² **A.g.e.**, s.57; yazının ayrıntısı için ayrıca bkz. **Eksusia**, 17 Şubat 1997.

¹⁹³ **A.g.e.**, s.59; yazının ayrıntısı için ayrıca bkz. **Elefterotipia**, 11 Temmuz 1997.

“...yani Ankara, Ege’de karasularımızı 12 mile çıkarabileceğimizi kabul ederek bize iyilik yapıyor, ancak Türkiye de bunu kabul ederse böyle bir şeyin olabileceğini söylüyor. Açıkçası, 1956 yılından bu yana gerek kuzeyinde ve güneyinde deniz hukuku uyarınca karasularını 12 mile çıkaran Türkiye, Yunanistan’ın karasularını 12 mile çıkartması halinde bizi savaşla tehdit ediyor. Türkiye’nin tutumu çağdaş uluslararası hukuk kanunlarına ters düşüyor. Uluslararası hukuk hiçbir casus belliyi tanımıyor. Çünkü BM bildirgesi savaşı yasaklamış bulunuyor. Yunanistan karasularını 12 mile çıkardığı takdirde, Türkiye’nin bu konuda Lahey Adalet Divanı’na başvurmaktan baş çaresi yoktur. Lahey konusunu tekrar gündeme getiren Yılmaz, görüşmelerden bir netice çıkmazsa Lahey konusunda ön diyalog yapılabileceğini söyledi. Ancak Helsinki ruhu çerçevesinde her diyalog yalnızca Ege’deki kıta sahanlığı konusunda yapılabilir. Çünkü sadece bu konuda bir tahkimnamenin hazırlanması şarttır”¹⁹⁴. diyor.

Cem Işıkların 17 Ocak 2005 tarihinde Emekli Orgeneral Sn. Tuncer Kılınc ile yaptığı mülakattan bir alıntı yapacak olursak : “...Karasularını 12 mile çıkması demek, sizin ekonomik yönden, tamamen Ege’ye çıkamamanız demektir. Açık denizlere açılmamanız demektir. Ege’nin tamamının bir Yunan gölüne dönüşmesi demektir. Ege’nin tamamının bir Yunan gölüne dönüşmesi demektir... 12 mil olayı çok değişik bir olay Ege’de Türkiye’ye hak, hukuk hiçbir şey bırakmıyor...”¹⁹⁵.

Şimdi de Pasok yanlısı solcu bir gazete olan Ta Nea da Sol Cephe Partisi lideri olan Leonidas Kırkos’un verdiği demeçte “...kanımca, Yunan karasularınının 12 mile çıkarılmamasına karşılık olarak Ankara’dan bazı taleplerde bulunulması daha uygun olacaktır. Örneğin Türkiye’den aşağıdaki taleplerde bulunabiliriz:

- Kıbrıs sorunu konusunda olumlu bir tutum benimsemesini,
- Kıbrıs’ın askerlerden arındırılmasını,
- Ege ordusunun dağıtılmasını,

¹⁹⁴ A.g.e., s.60. yazının ayrıntısı için ayrıca bkz. Elefterotipia, 05 Kasım 2000.

¹⁹⁵ A.g.e., s.216.

- Patrikhane'nin korunmasını,

- Batı Trakya'da olumsuz girişimlerde bulunmaktan vazgeçilmesini ve Türkiye'deki Rum azınlığı için teminat vermesini....”¹⁹⁶ bazı olayları çok basite indirmiştir.

Eleftheros Tipos gazetesi Hristos Pasalaris'in yazısı ile daha cüratkar olarak karşımıza çıkmaktadır: “*Ya İstiklal Ya Ölüm!...karasularımızın 12 milini, hava sahamızın 10 milini ve tartışmalı kayalıklarımızı unutturmaya çalışıyorlar, ama başaramayacaklar...*”¹⁹⁷.

Elefterotipia'da çıkan bir başmakalede ise artık ortada bir sorun olmadığından bahsetmektedir! “*Türkiye'nin ikide bir ortaya attığı ve diyalog yapılmasını istediği sorunlar esasen uluslararası hukuk tarafından zaten çözümlenmiştir. Toprak konusu Lozan Antlaşması ile çözümlenmiş olduğu için ve Türkiye'nin Asya kıyılarında üç mil ötedeki adalarla ilgili her türlü haktan vazgeçmesi nedeniyle, Türkiye tartışmalı bölgelerden söz edemez. İmia (Kardak-İkizce) konusu da, Türkiye ile İtalya arasında imzalanan bir protokol ile çözümlenmiştir. Türkiye ve İtalya bu şekilde ortak bir hat belirlenmesi konusunda, Lozan Antlaşmasını uygulamış oldular. Ancak, 12 mil konusu da uluslararası hukukun yetkisinde olan bir konu değildir. Türkiye, Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni imzalamamasına rağmen, Karadeniz ve Küçük Asya kıyılarının güneyindeki karasularını genişletti. Demek oluyor ki, Yunanistan'ın karasularını genişletmesi halinde, Yunanistan'ın hakkını istismar ettiğinden söz edilemez...*”¹⁹⁸.

Yine Elefterotipia gazetesinde Yunanistan'da solcu olarak bilinen Theodoros Tsikas'ın yazısına da bakmamız gerektiğine inanıyorum. “*Önemli sorunların çözümlenmesi amacıyla Yunanistan ile Türkiye arasında çok önceden bir diyalog başlamalıydı. Sadece Helsinki kararları bunu şart koştuğu için değil, bölgede barış ve istikrarın sağlanması için tek yol, iki ülke arasında diyalogun yapılmasıdır. Artık iki ülke sorunların askıda*

¹⁹⁶ A.g.e., s.223; yazının ayrıntısı için ayrıca bkz. **Ta Nea**, 19 Aralık 1996.

¹⁹⁷ A.g.e., s.223; yazının ayrıntısı için ayrıca bkz. **Eleftheros Tipos**, 03 Kasım 1997.

¹⁹⁸ A.g.e., s.225; yazının ayrıntısı için ayrıca bkz. **Elefterotipia**, 09 Kasım 1997.

daha fazla kalamayacağını bilincine vardı. Yunan hükümeti tereddütsüz bu yolda ilerlemelidir. aksini iddia eden seslere hükümet kulaklarını kapatmalı ve yıllardır süregelen takıntularından kurtulmalıdır. Çünkü geçmişte bu takıntılar nedeniyle dış politikamız zarar görmüştür. Ege'deki sorunlar kuşkusuz Türk-Yunan ilişkilerinde çözümlenmesi gereken en zor sorunlardır. Taraflar kendi tezlerini ileri sürerek haklı olduklarını söylüyor ve karşı tarafı uzlaşmaz olarak nitelendiriyorlar.

İki ülke karşı tarafın kazanması demek benim kaybetmem demek mentalitesini bertaraf etmelidir. Her iki ülkenin ortak koruyacak çözümler bulmaları gerektiğini iki ülke yetkilileri anla malıdır. Günümüzde hüküm süren şartlar komşumuzun da çıkarlarını göz önünde bulundurmamızı gerektiriyor.

Ege'nin yüzde 41'i Yunandır, yüzde 50'si uluslararası sulardan oluşur, yüzde 9'u Türklere aittir. Uluslararası hukuka göre, Türkiye uluslararası hava sahasında ve denizinde yasal haklara sahiptir dolayısıyla tartışacak bir şey yok demek, ciddi bir açıklama sayılamaz.. Zira, sorunların barışçıl yollardan çözümlenmesinin anlamı diyalogda bulunmak, müzakereler yapmak demektir. Ülkemizin karasuları ve hava sahası konusunda bir dizi öneriler getirerek ikili ilişkilerde hem gerginliğin giderilmesine hem de, başka konulara (gri bölgeler) baskıları azaltarak Ege'nin zenginliğinden faydalanma yolunu açabilir. Bunun olması için daha önce Türkiye ve Yunanistan'ın, gelecekte itiraz kabul etmeyecek şekilde Ege statüsü konusunda uluslararası hukuk temelinde uzlaşması şarttır.

Dikkate alınması gereken iki önemli husus vardır: Birincisi Uluslararası Deniz Hukuku karasularını 12 mile çıkartma hakkını bize tanınmasına rağmen, bunun uygulanması çok zordur. Hem birçok ülke buna karşı çıkıyor, hemde uluslararası alanda önemli rol oynayan ülkelerin denizle ilgili çıkarlarını etkiliyor. Şimdiye kadar hiçbir Yunan hükümetinin karasularımızı 12 mile çıkartmaya çalışmaması tesadüfi değildir. Sonuçta, her geçen gün elimizdeki bu hakkı koz olarak kullanma fırsatını da kaçırmış

oluyoruz...” diyerek aslında bütün problemin bir diyalog eksikliğinden kaynaklandığına değinilmektedir¹⁹⁹.

Haziran 2004 yılında Nur Batur Karamanlis Hükümeti'nin Savunma Bakanı Spilyos Spilyotopulos ile yaptığı mülakatta Ege sorunuda ele alınmıştır: “... *Bazı prensipler ve temel bilgilere dayanmamız gerekiyor. 200 senedir Ege için birçok harita var. İngiliz, Türk, Yunan haritaları. Eğer siyasi irade ve iyi niyet olursa, görüş, ayrılıklarını sorunlarını çözebiliriz. Uluslararası hukuku daha geniş ya da daha dar olarak farklı yorumlayabilirsiniz. Eğer Ege'de sınırları konuşursak zaten tartıştığımız bu Oniki Adalar bölgesinde sınır çizilmiş durumda. İtalyanlarla Türkiye arasında varılmış bir antlaşma var. Biz İtalyanlardan bunu aldık. 12 Adalar'dan Kuzey'e doğru aramızda bir antlaşma yok, ama Lozan da 3milden söz ediliyor. Bu güvenli bir antlaşma noktası. Bütün uluslararası antlaşmalara bakabiliriz. Zamanı geldiğinde, her şey olgunlaştığında Sorunları barışçı yöntemlerle çözeceğimize inanıyorum. Tabi herkezin egemenlik hakları var, Uluslararası antlaşmalara da saygı göstermeliyiz. Artık 2004 yılındayız. Kuvvet kullanmaya gerek yok. Başbakan Erdoğan'ın Yunanistan'a casus bellidir diyeceğini. zannetmiyorum. Yeni bir döneme girdik...*” diyerek çözüm yolunun diyalog olduğunu göstermiştir²⁰⁰.

Ege sorunu için Yunan Profesör Alexis Heraklides'in makalesine bakacak olursak. “*Yunan hükümeti, Türkiye ile var olan sorunları yaşamayı öğrenmemiz lazım veya bu konular zamanla çözülecektir ya da gelecek sene, Türkiye AB ile müzakerelere başlayabilmesi için iki ülke arasındaki sorunlarda daha aceleci davranacak şekilde düşünüldüğü, iki ülke arasındaki sorunların çözümlenmesi konusunda acele etmediği izlenimini yaratıyor. Öte yandan muhalefet, Yunan hükümetini Helsinki müktesebatını bertaraf etmekle, başka bir ifadeyle eğer kıta sahanlığı sorunu masada çözülmezse Uluslararası Adalet Divanı'na başvurulması yükümlülüğünü bertaraf etmekle suçluyor.*”

¹⁹⁹ A.g.e., s.225; ayrıca yazının detayı için bkz. Elefterotipia, 12 Mart 2002.

²⁰⁰ A.g.e., s.232.

Kanaatimce, her iki tez de dayanaksız. Türkiye'ye ve uluslararası hukuka yönelik yanlış değerlendirmelere, en önemlisi ise artık çağdışı kalmış teorik bir yaklaşıma dayanıyorlar. Ancak bundan daha kötü bir hata da işliyorlar takındıkları tavırla Ege'de neler olduğundan haberi olmayan Yunan kamuoyuna ayrıntılı ve tam bilgi vermiyorlar. Acı sürprizlerle karşılaşmamak için her şeyi yerine oturtalım: Birincisi, Türkiye'nin Ege ile ilgili tezi çok ciddi ve temelli yasal argümanlara dayanıyor. İkincisi ise Türkiye'nin Ege sorunu için Uluslararası, Lahey Adalet Divanı'na gitmek istememesi, hukuki argümanlara sahip olmamasından kaynaklanıyor, birkaç nedene dayanıyor:

- Yunanistan'ın sadece kıta sahanlığı için başvuruda bulunması için ısrar etmesi,
- Yıllarca verdikleri hukuki mücadelelerden sonra Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin haksız olduğu kanaatine varmaları bu nedenle de sözleşmeyi imzalamamaları,
- Uluslararası Lahey Adalet Divanı'nın Türkiye konusunda ön yargısı olduğuna Yunanistan'ın Avrupa'nın sevimli çocuğu olduğuna inanmaları

Üçüncüsü, Yunanistan'ın bu sorunlarla ilgili tezi hem mantık hem de hukuk açısından net sayılamaz...

- Türkiye, Yunan karasularını 10 ya da 12 mile olası genişletmesi konusu nedeniyle endişeli, çünkü bunun gerçekleşmesi durumunda Türkiye, adeta denize çıkışı olmayan kapalı bir ülkeye dönüşecek. Haklı olarak, bu konuyu hayati önemli bir konu sayıyorlar... Konstantine Karamanlis'in 1970 yıllarında Meclis'te "Ege Denizi sadece Yunanistan'ın bir gölü değildir, bunu çok iyi anlamamız lazım" dediği gibi, aynı cesareti gösterip her şeyi ismi ile söyleyecek bir politikacı bulunacak mı acaba?" diyerek Türkiye'nin haklılığını Yunanistan'da Yunan halkına söylemiştir²⁰¹.

Kendi medyamıza bakacak olursak Gündüz Aktan'da sorunun tamamen ikili ilişkiler ile çözülebileceğine inanıyor: "...1999 Helsinki AB zirvesi, Türkiye'yi aday kabul ederken, Kıbrıs sorununun 2002, Ege sorununun (ya da metindeki ifadeyle komşular

²⁰¹ A.g.e., s.232; yazının ayrıntısı için bkz. Ta Nea, 23 Aralık 2004.

arası sınır ihtilaflarının) 2004 sonuna kadar çözümlenmesini öngörmüştü. Ege 'sorunu' o tarihe kadar çözümlenmezse, Divan'a gidilebileceğini belirtmişti. Tabii bu metni devlet adamı özellikleri olan zamanın dışişleri bakanı Papandreu koydurmuştu. Türkiye'nin AB üyeliğini, iki ülke arasındaki sorunların çözümü için gerçek bir fırsat sayıyor; AB üyesi olacak Türkiye'nin ülkesi için artık herhangi bir güvenlik tehdidi oluşturmayacağını düşünüyordu. İktidarda kalsaydı muhtemelen Annan Planı'nı Güney Kıbrıs'a kabul ettirmiş, Ege sorununun da Divan'a gönderilmesini sağlamış olacaktı. Oysa Yeni Demokrasi'nin seçimi kazanması ve başa Karamanlis'in geçmesiyle bu politika değişti. Karamanlis eski açık göz Yunan politikasına döndü...2004 sonu gelip de Türkiye ile müzakerelere başlanması kararı alınırken, sorunu Divan'a götürmeyi istemedi. Karamanlis'in niyeti, bir kez Kıbrıs'ta istediklerini elde ettikten sonra, Türkiye'nin AB üyelik sürecinde, veto şantajıyla Ege'de de istediğini koparmaktı. Zaten fazla bir şey de istemiyordu. Türkiye casus belli tehdidini kaldırmalı ve Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf olmalıydı. Böylece Yunanistan karasularını 12 mile kadar çıkaracak; Ege'nin yüzde 71'i Yunan karasuyu olacak; hava sahasının dört mil fazla olmasının yarattığı sorun kendiliğinden halledilecek; kıta sahanlığının yüzde 93'ü de kendilerine kalacaktı. İflas eden politika budur. İflasın nedeniyse bambaşka: Rum/Yunan ikilisi AB'nin içinde olduklarından, Türkiye'nin görünen bir gelecekte AB üyesi olamayacağını açıkça görüyorlar. Annan Planı'nı reddeden ve başkaca çözüm olamayacağını anlayan Papadopoulos, Kıbrıs için tekil devlet tezini, yani eskiden gizli tuttukları gerçek politikalarını açığa vurdu. Kurnaz Yunanistan ise, Türkiye AB üyesi olamayacağını keşfetmeden, Ege sorununu Divan'a atmak istiyor. Kendine göre zekice bir açılış yapıyor. Türkiye için Divan'a gitmek AB üyesi olmasının bir bedeliydi. Divan'ın bize yüzde 20'den fazla kıta sahanlığı vermesi imkânsızdı. Bu bile karasularının altı milin üstüne çıkarılmamasına bağlıydı. AB'ye girmeyecek bir Türkiye Ege sorunlarını müzakere yo-

luyla çözmeyi tercih edecektir...” diyor²⁰².

E- KARASUYU SORUNUN TÜRK-YUNAN İLİŞKİSİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türk-Yunan ilişkilerinde tarafların aralarındaki sorunları çözmeden önce tarafların birbiri arasında güven artırıcı önlemler almaları gerekmektedir. Bu konuda ki eksiklik olayın çatışma ya dönmesine yol açabilecek niteliktedir. Halihazırda Türk-Yunan ilişkilerinde sorunların çözümüne geçilememiştir. Bunun sağlanması ise, iki tarafın diyalog sürecinin kesintisiz sürdürülmesi ve yaygınlaştırılması ile mümkündür.

Türkiye açısından bakıldığında, casus bellinin savaş nedeni hemen her gerginlik sırasında öncelikle müzakereden yola çıkmak istemesi, bir boyutuyla, gücün caydırıcı etkisini göstermektedir.

Her iki ülkede mevcut sorunları ya da konumuz olan karasuyu problemini güç kullanarak çözüme politikası izlemiş olsa bunun için gerekli askeri güce sahiptir. Ancak kalıcı ve adil uygun bir çözümün geçerli tek yol basınla ilgili olan bölümde belirtildiği gibi müzakeredir. Bu bakımdan maceralara kapalı bir dış politika stratejisi uygulamaktadır. Ulusal egemenlik hak ve çıkarlarının korunmasında ki karasuyu sorununda Türkiye güç kullanma kararlılığında olduğunu açıklayarak mevcut sorunun

²⁰² **Radikal**, 01 Haziran 2006.

barışçıl yöntemler, müzakere yoluyla çözümlenmesi gerektiğini savunmaktadır. Güç kullanımı sonunda yapılacak müzakerelerde güçlünün zayıfa şartlarını kabul ettirmeye çalışacaktır ki, böyle bir durumda iki ülke arasında ki sorun uluslararası camiada çok daha farklı bir duruma gelecektir. Mevcut şartlarda ihtiyaç duyulan dengenin sağlanabilme şansı daha fazladır. Türkiye ve Yunanistan arasında karasuyu sorununa ek olarak ortaya çıkan sorunlar asimetrik güç dengesinden kaynaklanmaktadır.

Karasuyu için müzakere süreci devam ederken bu durum dünyanın diğer büyük güçleri de, AB, NATO ve ABD, konun içine çekmektedir. 1990 Sonrası Türk-Yunan ilişkilerinde dış politika stratejilerini değiştirmeye başlamıştır. Caydırma stratejinin yerini müzakere ve uzlaşma zemini almaya başlamıştır. Atina (27 Mayıs 1988) ve İstanbul Mutabakatları (8 Eylül 1988) iki ülke arasında güven ortamı sağlamaya çalışmıştır. Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denizi sorununa ilişkin olarak gerginleşen ilişkiler ve her iki tarafın zaman zaman ilişkileri tırmanmaya yol açan fiili durumlar yaratmaları, iki ülke arasında imzalanan 11 Kasım 1976 tarihli Bern Deklarasyonu ile önlenmeye çalışılmıştır. Bir başka bakış açısıyla bu deklarasyon güven artırıcı önlemler çerçevesinde değerlendirilebilir²⁰³.

1980-1990 arası dönem iki ülke arasında uyuşmazlıkların tırmanma gösterdiği ve çatışma riskinin arttığı bir dönem olmuştur. 1984 ve 1987 bunalımlarının ardından iki ülke arasında diyalog ve güven artırıcı önlemler almaya başlamıştır. Bu bakımdan Papandreou liderliğindeki PASOK'un Türkiye ile diyalogdan kaçınması ve Yunanistan'ın ulusal bütünlüğü ve yaşamsal çıkarlarına yönelik tehditin doğudan değil Türkiye'den geldiğini belirtmesi, diyalogun kurulabilmesini güçleştirmiştir²⁰⁴. İki ülkenin Başbakanlarının 30-31 Ocak 1988 tarihinde Davos'da gerçekleştirdikleri zirvede taraflar, gerginlik yerine diyalog sürecini kapılarını açabilecek adımları atmada istekli

²⁰³ Bern Deklarasyonu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.turkishgreek.org/bern.html>.

²⁰⁴ Fuat Aksu, **Türk-Yunan İlişkilerinde Güvenlik ve Güven Arttırma Çabaları**, Ayraç yay., Ankara, 2003, s.245. Yunanistan'a yönelik tehditin Sovyetler Birliği'nden değil, Türkiye'den geldiğine olan inanış Yunanistan'ın savunma stratejisine de bu dönemde boy göstermiştir. Yunanistan Savunma Bakanlığı tarafından hazırlanan "White Paper" ile bu durum ifade edilerek Yunanistan'ın askeri stratejisinin Türkiye'den gelen kaynaklanan tehditin caydırılması üzerine kurulu olduğu belirtilmiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. **White Paper of Hellenic Armed Forces 1998-1999**, http://www.mod.gr/FYLLADIA/white_bibile_2k/k2_3.html.

olduklarını göstermiştir. Ama başlatılan sürecin sonuçları kendini 1999-2000 döneminde göstermeye başlamıştır.

27 Mayıs 1988 tarihinde imzalanan Papulias ve Yılmaz Mutabakatı ile her iki taraf birbirlerinin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne ve Ege'nin açık deniz alanlarını ve uluslararası hava sahasını kullanma haklarına saygı gösterilmesi yükümlülüğünü dile getirmişlerdir. Buna göre taraflar; açık deniz alanları ve uluslararası hava sahasında ulusal faaliyetlerin yürütülmesinde, deniz ve hava trafiğinin uluslararası belgeler, kurallar ve yönetmeliklerde öngörülen çerçevede kolayca akımına müdahale etmemeye özen göstermeyi kararlaştırmışlardır. Açık deniz alanlarında ve uluslararası hava sahasında notam veya bildirim veya uyarı gerektiren ulusal askeri tatbikatların planlanması ve aşağıdaki hususları da mümkün olacak azami ölçüde önleyecek şekilde yürütülmesinde mutabık kalmışlardır;

- Belirli bölgelerin tecrit edilmesi,

- Tatbikat alanlarının uzun süreler için kapatılması,

- Tatbikatların turizmin en yoğun olduğu dönemlerde her yıl 1 Temmuz'dan 1 Eylül'e kadar ve başlıca ulusal ve dini resmi tatillerde yürütülmemesi. Bütün ulusal askeri faaliyetlerin planlanması ve yürütülmesi mevcut uluslararası kural, yönetmelik ve usullere uygun olarak yürütülecektir²⁰⁵.

Başbakan Turgut Özal'ın Atina ziyaretinde, 8 Eylül 1988 tarihli İstanbul Mutabakatı imzalanmıştır. Bu mutabakatla, Ege Denizi'nde uluslararası sularda ve hava sahasında yapacakları askeri ve diğer faaliyetler sırasında uluslararası hukuk ve

²⁰⁵ A.g.e., s.246, Atina Mutabakatının tam metni için bkz; <http://www.turkishgreek.org/ypapulias.htm> ; ayrıca halihazırda NATO Genel Sekreteri tarafından sürdürülen güven artırıcı önlemlere ilişkin çalışmalar ve öneriler için bkz; <http://www.access.ch/tuerkei/GRUPH/H977.html> B. Tarihi: 24.10.2000.

uygulamalara, kurallara, düzenlemelere uygun davranma yükümlülüğü altına girmeyi kararlaştırmış ve ulusal deniz ve hava kuvvetlerinin yürütecekleri faaliyetler sırasında tehlike yaratabilecek ve tahrike yol açabilecek hareketlerden kaçınacaklarını karara bağlamışlardır. Bununla birlikte, iki ülke arasında özellikle hava sahası ihlallerine ilişkin iddialar gündemde yerini korumuştur. 1994 ve 1996 bunalımları ise, taraflar arasında yaratılmaya çalışılan güven ortamının henüz yerleşmediğini göstermektedir²⁰⁶.

Güven arttırıcı bir başka girişim ise, 1996 Kardak bunalımı sonrasında 8 Temmuz 1997 tarihinde, iki ülke arasında Madrid Deklarasyonu kabul edilmiştir²⁰⁷. Bu antlaşma, Yunanistan'a tek yanlı bir eylemde bulunmama yükümlülüğü, Türkiye'ye de askeri kuvvet kullanma tehditinde bulunmama yükümlülüğü getirmektedir. Bu durum özellikle karasularının 12 mile genişletilmesi ve bunun karşılığında Türkiye'nin bu hareketi casus belli olarak değerlendirmesi ile ilgili olarak tarafların esasa ilişkin görüşlerinde bir değişik olup olmadığı tartışmasını ortaya çıkarmıştır²⁰⁸.

28–29 Mayıs 1998 tarihleri arasında Lüksembourg'da yapılan NATO Dışişleri Bakanları Toplantısı sırasında NATO Genel Sekreteri Solana tarafından yürütülen iyi niyet girişimleri ele alınmış ve 4 Haziran 1998 tarihinde iki ülke arasında Güven Arttırıcı Önlemler açıklanmıştır. Ege Denizi'nde, açık denizde ve uluslararası hava sahasında yürütülen askeri faaliyetler sırasında gerginliği tırmandırabilecek hareketlerden kaçınmalarını ve tarafların birbirlerinin ulusal egemenlik hakları ve toprak bütünlüklerine saygı göstermesini öngören bu önlemler, ihlal ve kaza risklerini ortadan kaldırmakta ve Ege Denizi'nde askeri anlamda bir bunalımın ortaya çıkmasını azaltmaktadır²⁰⁹.

²⁰⁶ 8 Eylül 1988 tarihli İstanbul Mutabakatında bu konu "Uluslararası Hava Sahası ve Açık Denizlerde Kazaların ve Olayların Önlenmesine İlişkin İlkeler Mutabakatı" olarak geçiyor; bu ilkelere ilişkin tam metni için bkz. <http://www.turkishgreek.org/den.htm>.

²⁰⁷ 8 Temmuz 1997 tarihli Madrid Deklarasyonu'nun tam metni için bkz. <http://www.mfa.gov.tr>.

²⁰⁸ Madrid Deklarasyonu, Yunanistan'da Yunanistan'ın Ege Denizi'nde ulusal karasularını 12 mile çıkarma hakkından vazgeçtiği şeklinde yorumlanarak çok fazla eleştiri görmüştür, ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **Elefterotipia**, 09 Temmuz 1997, **Eksusia**, 09 Temmuz 1997, <http://www.bvegmd.gov.tr> /YAYINLARIMIZ/DISBASIN/1997/07/10x07x97.TXT.

²⁰⁹ Fuat Aksu, **a.g.e.**, s.247.

Bu olaylara karşın Ege Denzinde ki sorunlar için Türkiye ve Yunanistan arasında ılımlı yumuşama dönemini tersine çevirebilecek ve gerginlik dönemine dönme ihtimaline bakacak olursak; iki ülke arasında egemenlik/hükümlranlık hak ve çıkarlarını doğrudan ilgilendiren sorunlardır. Bunlar karasularının 6 milden 12 mile genişletilmek istenmesi, kıta sahanlığı iddiası, egemenliği antlaşmalarla devredilmemiş adalar, adacıklar, kayalıklar sorunu, adaların silahsızlandırılmış statüsünün ihlali, FIR/SAR ihlalleridir. Bu boyutuyla düşündüğümüzde, Türkiye ve Yunanistan arasında bir yandan güven arttırıcı çabalar sürerken diğler yandan, somut sorunların çözümüne ilişkin müzakerelerde başarı sağlanmaması, uzlaşmazlığın keskinleşmesi yeniden tarafları gerginlik, çatışma ortamına sürükleyebilir.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunların pek çoğu birbirine bağlıdır, çözüm için de sorunların birlikte ele alınmasını gerektirmektedir. Karasuları sınırı üzerinde bir antlaşma yapmadan bu denizdeki kıta sahanlığı ve ekonomik bölge/bitişik bölge sınırlarını da saptamak mümkün değildir. Dolayısıyla, karasuları sınırı üzerinde sağlanacak bir antlaşma tarafların kıta sahanlıklarını belirlemek için başvuracakları esas hatları saptamayı da kolaylaştıracağından öncelikle ele alınması gerekir.

Madrid deklarasyonuna karşın Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki karasuları 6 milden 12 mile genişletmesi durumunda Türkiye bunu daha önce açıklamış olduğu gibi savaş nedeni sayma casus belli kararını uygulamak zorunda kalacaktır. Çünkü stratejik kararlılık bunu gerektirmektedir. Yunanistan ise 6 mil den 12 mile karasuyunu çıkarması durumunda bunu uygulamak için ya askeri güç kullanarak bunu uygulamaya çalışacaktır ya da üçüncü aktörleri devreye sokmaya devam edecektir. Yunanistan'ın 1990'dan itibaren Türkiye'nin komşu olduğu ülkelerle askeri işbirliği antlaşmaları imzalamış olması bu durumu göz önüne sermektedir. Casus bellinin maliyeti her iki ülke açısından çok yüksektir. Yunanistan'ın karasularını 6 milden 12 mile genişlettiğini açıklaması ve bunu fiili olarak da uygulamaya çalışması sonrasında Türkiye'nin tepkisini görerek geri adım atması, 12 mil kararını geri alması Yunanistan'da siyasal iktidarı zor durumda

bırakacaktır²¹⁰. Bu durumda alınacak bir kararın ulusal kamuoyu önünde savunulabilir olması ancak üçüncü aktörlerin arabuluculuğu ile sağlanacak olan onurlu bir geri çekiliş sayesinde olabilir ki, 1996 Kardak Kayalıkları krizinde bu rolü büyük ölçüde ABD üstlenmiştir. Asimetrik güç dengesinin söz konusu olduğu Türk–Yunan ilişkilerinde Yunanistan’ın kendini zayıf görerek Türkiye karşısında gücü dengelemek için ittifak arayışları içinde olması olağandır. Kaldı ki, Yunanistan’ın bir AB üyesi ülke olması ve NATO üyesi olması, Batı eksenli iki ülke arasında çıkacak bir sıcak çatışmada AB’nin, en azından diplomatik olarak, Yunanistan’ın yanında olmasını gerektirecektir. Dolayısıyla AB’nin Türk–Yunan çatışmasında taraf olma olasılığı vardır ve bu dikkate alınmak zorundadır. Kardak Kayalıkları sorun sırasında Avrupa Parlamentosu’nun 15 Şubat 1996 tarihinde aldığı karar ve AB Genel İşler Konseyi’nin 15 Temmuz 1996 tarihinde yayınlamış olduğu deklarasyon ile AB’nin Yunanistan’ın yanında yer alması. AB almış olduğu kararda Kayalıkların Yunanistan’a ait olduğunu savunmuş ve Türkiye’yi saldırgan davranmakla itham etmiştir²¹¹.

²¹⁰ Türk-Yunan ilişkilerinde doğabilecek herhangi bir sorun için uygulanabilecek güç ve tutumlar için ayrıca bkz. Faruk Sönmezoğlu, **Türk–Yunan İlişkilerinde Güç ve Tehdit, Türk Dış Politikasının Analizi**, Der yay., İstanbul, 1998.

²¹¹ Karar metninin ayrıntıları için bkz. <http://www3.europarl.eu.int>.

SONUÇ

Yukarıda ki durumlar göz önüne alındığında Türkiye ile Yunanistan'ı Ege Denizi'yle ilgili olarak karşı karşıya getiren karasuyu sorununa ve tarafların bu soruna ilişkin tezlerinin baktığımızda, çözümün oldukça güç olduğunu göstermekteyiz. Aslen bu sorunun barışçı yollardan çözülmesi her iki ülke halkı içinde temennidir. Ancak mevcut sorunlar iki ülke halkının paylaştığı değerler, örf ve adetler arasındaki benzerlikler, çözümün ne kadar karmaşık ve teknik olduğu bize göstermektedir. Herşeyden önce iki ülkenin yöneticilerin çözüm doğrultusunda siyasal iradelerinin bulunması gereklidir. Bu bakımdan bugünkü Yunan yöneticilerinin Türk yayılmacılığı iddiasıyla sürdürdükleri kampanya ve Yunanistan'ın 1931'den bu yana Ege Denizi'nde sınırlarını genişletme amacıyla attığı adımlar, barışçı bir çözüm arayışına zarar vermektedir. İki tarafın karasuları sınırlandırılması konusunda kabul edebilecekleri bir antlaşma olmadan Ege Denizi'nde kalıcı herhangi bir çözüme ulaşılması mümkün görünmemektedir. Kanımca Ege Denizi'nde karasuyu sınırlandırılması sorununun tek başına ele alınmaması tüm Ege sorunlarının aynı anda ele alınması durumunda taraflar arasında kesin ve kalıcı bir çözüm bulunabilir.

Ortak tarihsel yaşanmışlık Türk-Yunan sorunlarına ışık tutabilecektir. İki ülke arasında yaşanan sorunlarda çözümsüzlüğün nedenlerine bakarken mevcut ortak

yaşanmış tarih, bu sorunların uzun dönemde geleceğine de etkilemektedir. Tarihin iki ülke arasında yarattığı güvensizlik halihazırda sorunların çözümünde engeldir.

Dış politikasını Osmanlı Devletinden toprak kopartmak suretiyle büyümek üzerine çizen Yunanistan'ın politikasının temelini Megali Idea düşüncesi oluşturmaktadır. Batılı devletlerin yardımıyla 1864'te İyon Adalarını, 1881'de Teselya'nın tümü ile Epir'i ve 1909'da Girit'i ele geçiren Yunanistan, 15 Mayıs 1919'da çıktığı Anadolu topraklarında büyük bir bozgun yaşamıştır. Bugün dahi amacından bir türlü vazgeçmeyen Yunanistan, bir taraftan adaları silahlandırarak, diğer taraftan kıta sahanlığı, kara suları ve hava sahasında yeni egemenlik iddialarında bulunarak, Lozan Antlaşmasıyla iki ülke arasında kurulmuş olan dengeyi kendi lehine değiştirerek Ege'yi bir Yunan gölü haline getirmek istemektedir.

İstiklal savaşı sonrası 1923 Lozan Antlaşmasıyla başlayan politik ilişkiler Yunanistan açısından Megali Idea'nın bir süre askıya alınmasını gerektirmiştir. 1934'de Balkan Antantı'nın kurulmasına kadar devam eden olumlu ilişkiler 1952'de her iki ülkenin de NATO'ya girmesiyle yeni bir boyut kazanmıştır. İki ülkenin de bulunduğu konum itibarıyla etnik bakımdan karmaşık bir yapıya sahip olmaları, ülke içindeki mevcut sıkıntıları halletme bütünlüklerini sağlama çabası içinde olmaları, bölgede belli bir istikrara ihtiyaç duyulması, ve her iki ülkenin de ortak tehdide karşı ortak savunma gereksinimi içinde olmaları bu işbirliğinin kurulmasında etkili olmuştur. Her iki ülkede İkinci Dünya Savaşı sonrası Sovyet tehdidi sebebiyle Truman Doktrini ile Amerikanın etkisi altına girdiler. Kore savaşına katılarak NATO'ya kabul edilmenin yolunu kendilerine açan Türkiye ve Yunanistan, 1954'de Yugoslavya ile birlikte Balkan Paktını oluşturmuşlardır.

1950'lerin ikinci yarısında başlayarak 1963'ten sonra daha da ağırlaşan Kıbrıs sorununa ve 1973'te ortaya çıktıktan sonra hızla karmaşıklaşan sorunlar ve Ege ile ilgili ayrılıklara karşın, Türkiye ve Yunanistan bu sorunlarla birlikte yaşayarak günümüze kadar gelmişlerdir.

Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkileri, etkileyen Batının etkisini de gözardı etmemek gerekir. Mevcut sorunların başlangıç yıllarından itibaren Yunanistan'ın yayılmacı politikasına Avrupalı devletler daima destek olmuşlardır. Avrupa devletlerinin bu desteği, Avrupa Uyumunun ana ilkelerine ters düşmesine rağmen, Yunan yayılmacılığını daima desteklemişlerdir.

İki ülkenin dış politikasında Batı her zaman referans noktası olma özelliğini korumuştur. NATO üyeliğini Türkiye'ye karşı bir güvence olarak gören Yunanistan, AB'ne üye olmasıyla bunu Türkiye'ye karşı koz olarak kullanmaktadır.

Mevcut konuya üçüncü şahıslar açısından bakacak olursak; Amerika iki ülke arasında ki sorunların çatışmaya dönüşmemesine önem verdiği görülmektedir. Bu politikanın temel sebebi, batı ile entegrasyonu AB süreci ile yeni bir aşamaya gelen Türkiye ile tarihsel ve kültürel açıdan Batı'nın bir parçası olan ve Doğu Avrupa'daki istikrar açısından da önemli bir öge olarak görülen Yunanistan arasında bir sıcak çatışmanın tüm yapıya zarar getireceği ve Türkiye'yi Batı'dan koparacağı kaygısı rol oynamaktadır. Şu an ki durumun bir ülke lehine değişmesini sağlayacak bir politika ABD'nin uzun vadeli çıkarlarını da riske sokabilecektir. AB ülkelerinin de Amerika ile benzer çıkarlar ve amaçları taşıdıklarını değerlendirmekteyim.

Bu arada Balkanlarda ve Kafkaslarda jeostratejik dengenin Türkiye lehine değişmiş olması Yunanistan açısından tedirginliğe yol açmaktadır. Yunanistan'ın birinci derecede komşusu durumunda olan Arnavutluk, Makedonya ve Bulgaristan, 1989/90 sonrası gelişmelerden sonra Türkiye ile olumlu ilişkiler kurabilecek bir çizgiye gelmişlerdir²¹².

²¹² Yunanistan'ın Soğuk Savaş sonrası strateji değişiklikleri için bkz; Gülden Ayman, **Neo-realist Bir Perspektiften Soğuk Savaş Sonrası Yunan Dış Politikası, Güç, Tehdit ve İttifaklar**, SAEMK yay., Ankara, 2001.

Soğuk Savaş boyunca, Doğu Bloğu içinde bulunan devletlerin bir çatışmada Yunanistan'ı destekleyebilecekleri beklentisi ve Sovyetler Birliği nedeniyle kuzeyinin güvenli olmayışı Türkiye'nin askeri stratejisini çok yönlü tehdide göre ayarlamasını gerektirdiğinden bu durum Yunanistan'ı o yıllarda avantajlı kılmaktaydı. Günümüzde ise, Balkanlarda Yunanistan lehine olan durum değişmiş, Türkiye için kuzeyden bir tehdit geçmiş dönemlerle karşılaştırıldığında büyük ölçüde ortadan kalkmış gibi görünmektedir. Bu durum bazı iniş çıkışlar gösterse de sonuçta Türkiye lehine gelişeceği beklentisi vardır. Halihazırda Yunanistan, uzun dönemde dengelerin kendi aleyhine bozulabileceği kaygısını taşıması nedeniyle kısa vadede Türkiye'nin bazı zaaflarından da yararlanarak kendi lehine olan uluslararası ortamı değerlendirmeye çalışmaktadır. Bunu sağlamak içinse günümüzde Türkiye'yi birinci derecede tehdit olarak gören Rusya, Ermenistan ve Sırbistan ortak çıkarlar çerçevesinde kalıcı ittifak arayışlarının içine girmiştir. Türkiye'nin AB'ne üye olmasının önüne Kıbrıs ve Ege sorunlarını çıkaran Yunanistan, böylece kendince olası bir Türk tehdidine karşı Avrupa Birliği ülkelerinin desteğini sağlamaya çalışmaktadır.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunlarının ileriki zamanda bir savaşa dönüşme olasılığını asla gözden çıkarmamak gerekmektedir. Fakat şu da asla gözden çıkarmamak gerekir ki o da; ekonomik, siyasal, askeri, kültürel alanlarda ortaya çıkan ortaklıklar ve hızla gelişen ülkelerin birbirine bağımlılığı, nüfusu artışı, hızlı sanayileşme, silah teknolojisinin gelişmesi, ülkelerin demokratik gelişmeleri, uluslararası kamuoyunda savaşa karşı bilinçlenme, insan hakları alanında yaşanan gelişmeler, bir savaşı oldukça riskli ve tehlikeli hale getirmiş ve bunu bir dış politika aracı olmaktan çıkarmıştır.

Günümüzde savaş az gelişmiş ülkenin topraklarında yürütülmekte ve gelişmiş ülkenin toprağı savaştan asla etkilenmemektedir. Savaşın temel nedenleri arasında, bu ülkelerin hem sanayileşmiş hem de nüfus bakımından yoğun kentlere sahip olmaları sebebiyle karşılanması gereken hammadde ihtiyacıdır.

Son yüzyıl içinde adaları kaybeden Türkiye, 12 mil meselesiyle de Ege Denizi üzerinde olan hakkını da yitirmektedir. Yunanistan'ın istediği 12 millik karasuyu hakkı kabul edilirse ismen Yunanlılara kaptırılan Adalar Denizi Yunan denizi haline gelecektir.

Yunanistan'ın karasuyu üzeride ki yaklaşımına karşı Türkiye, karasularının genişliği konusunda geçerli olan tek bir genel kuralın bulunmadığını ileri sürerek, böylesine bir kuralın varlığı halinde bile, Türkiye'nin bu kurala bağlı kalmayacağını belirtmiştir. Ayrıca Ege Denizi, coğrafi konumu açısından yarı kapalı deniz statüsündedir. Dolayısıyla, bu denizde karasuları sınırları belirlenirken bu durum göz önünde bulundurulmalı ve kıyıda ülkelerin kendi arasında yapılacak görüşmelerle sınır belirlenmelidir.

Ege Denizi'nde karasuları sınırının 12 mile genişletilmesi durumunda, Türkiye'nin bundan zararlı çıkacağı kesindir. Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasuları sınırını 12 mile genişletme kararının gerçekleşmesi durumunda, Yunan karasuları % 60,33; Türk karasuları yaklaşık % 9 Ege'de uluslararası antlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkların karasuları % 10,65 ve uluslararası sular veya açık deniz olarak kalan bölgenin oranı ise % 20,02 olacaktır.

Diğer bir bakış açısıyla halihazırda ki durum itibariyle 6 millik karasuyu uygulamasında Türkiye'nin 96703 km² lik uluslararası sulara çıkışını sağlayan toplam 126.5 km. lik 5 koridor bulunmaktadır. 12 mile çıkması durumunda ise Türkiye, 55306 km² ye düşen uluslararası sulara ancak 11.9 km. lik 2 koridordan çıkabilecektir.

Ege Denizi'nde karasuları sınırının 12 mile genişletilmesi durumunda, Türkiye açısından ulusal kıta sahanlığı olarak kabul edilen bölgeler Yunan karasuları içerisinde kalacak ve Türkiye bu bölgelerde hak iddia edemeyecektir. Ege Denizi'nin büyük bir bölümünün Yunan ulusal karasularını oluşturmakta oluşu ve uluslararası sular sayılabilecek bölgelerin Yunan karasuları ile çevrili olması, Türkiye'nin olduğu kadar bu

sulardan yararlanan diğer devletlerin de uluslararası sulardan yararlanma haklarını zararsız geçiş hakkına dönüştüreceklerdir. Bu durumda Ege Denizi'nin ulusal hava sahası da Yunanistan lehine genişleyeceğinden Türkiye Ege üzerindeki askeri uçuşları ve tatbikatları gerçekleştiremeyecek ve Türkiye, Ege Denizi balıkçılığında ekonomik ve ticari kayıplara uğrayacaktır.

Günümüz koşullarında Yunanistan'ın, AB'ne tam üye olmasının sağlamış olduğu avantaj ile Ege'deki karasuları uyuşmazlığını, AB'nin desteğiyle çözmeye çalıştığı gözlenmektedir. Karasuları yüzünden çıkabilecek bir sıcak çatışmada Yunanistan bu duruma desteğini AB'den sağlayacağını düşünmekte ve çatışmayı AB'nin sınırlarına yönelik gibi hareketmiş gibi göstermeye çalışmaktadır.

Güvensizliğin halen devam ediyor olması ve bunun giderilmemesi günümüzde her iki tarafın da silahlanmasına neden olmaktadır. Her iki ülkede de, uyuşmazlık konularının kesin olarak çözümlenebilmesi için gereken yolun savaş olabileceğine ilişkin bir genel kanıda bulunmaktadır.

Yunanistan karasuyu sorununu ulusal egemenlik hakkı olarak görmekte ve bu hakkın kullanılmasını da zamanı geldiğinde gerçekleştireceğini açıklamıştır. Türkiye ise bunu savaş nedeni saymakta olması sebebiyle uzlaşmanın kısa sürede gerçekleşebilmesini olanaksız hale getirmektedir.. Bu durum ışığında Yunanistan ulusal karasuları sınırını 12 mile genişletme politikasını uluslararası platformda çabasıyla halletmeye çalışmakta, Ege Denizi'nde ulusal karasularını 12 mile genişletmesi durumunda Türkiye ile girişeceği bir sıcak çatışma sırasında uluslararası destekten yoksun kalmama çabası içerisindedir. Buna bir örnek verecek olursak 1976 yılında ABD ve Yunanistan arasında gerçekleştirilen Savunma ve İşbirliği Antlaşması'na ilişkin görüşmeler sırasında Yunanistan, Ege Denizi'nde çıkacak bir Türk-Yunan savaşında ABD'nin Yunanistan'a destek vermesini hükme bağlamak istemiştir. Türkiye'nin, tam üye olmadığı AB ile olan sınırlar çerçevesinde düşünüldüğünde Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege Denizi'ndeki sınırlar aynı zamanda AB'nin dış sınırlarını oluşturmaktadır. Dolayısıyla Ege'de karasularının 12 mile genişletilmesi, aynı zamanda AB'nin sınırlarının da genişlemesine neden olacaktır.

Ancak Türkiye'nin bu durumu savaş nedeni sayması, bu olasılığın gerçekleşmesi durumunda Türkiye ile Yunanistan'ı karşı karşıya getireceği gibi, AB'ni de sıcak bir çatışmanın içerisine sürükleyebilecektir.

İncelemelerim sonucunda, denizcilik politikası ve Ege'de Yunanistan'dan kaynaklanan sorunlara yaklaşımı itibarı ile Ege Denizi'nin AB'nin yakın ilgi sahasında olduğu görülmektedir. AB'nin süper güç olma amacı paralelinde, Aralık 1995'te Barcelona bildirgesiyle tesis edilen ve aralarında Türkiye'nin de bulunduğu on iki Akdeniz ülkesiyle Avrupa arasında kurulan diyalog, Ege Denizi'nin AB için taşıyacağı önemin bir diğer nedeni olarak da düşünülebilir. Genel olarak politikalarını, geleceğe projeksiyon tutarak uzun vadeli şekillendiren AB'nin, Ege Deniziyle bağlantılı bugünkü politikalarının 2015-2020 yıllarına kadar olan süreci de kapsayacağı değerlendirilmekteyim.

AB'ne tam üyeliği hedefleyen Türkiye, eksik kalan ve uygulamaya sokamadığı denizcilik politikalarını bir an önce düzenlemelidir Türkiye'nin, uluslararası alanda geri kalmaması için yerine getirmek zorunda olduğu birçok kriteri, milli politikalar olarak uygulamasının yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

Bugün itibarıyla AB, Ege'ye kıyısı olan küresel bir güçtür. Halihazırda, Ege Denizi AB'nin doğu sınırını teşkil etmektedir. Kuşkusuz ki, gerek günümüzde, gerekse gelecekte Ege Denizi AB'nin ilgi alanında olacaktır. AB'nin Ege'ye olan ilgisi, Ege'nin diğer yakası olan Türkiye'nin bu denize yönelik politikalarının tespitinde önemli bir yer teşkil edecektir.

Ege Denizi sorunları, hukuki olmaktan çok siyasi niteliktedir. Bu durumun temel sebebiyse, dayanağını Megali İdea fikrinden alan yayılımcı Yunan siyasetidir. Ancak konunun, hukuki ve siyasi bütün yönleriyle bir arada değerlendirilmesi gerekmektedir.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), taraf olmayan devletlerin dahi deniz hukuku konusunda başlıca hareket noktasıdır. Kapalı ya da yarı kapalı denizler kavramı ile hakların kötüye kullanılmasını yasaklayan sözleşme hükmü (madde300) Ege Denizi'nde Türkiye tarafından kullanılacak argümanlar mahiyetindedir.

Şu an ki durum Türkiye için olumsuzluk teşkil etmemekte fakat mevcut durumun ne zaman olumsuzluğa sebep olacağı belli değildir. Zira statüko, Yunanistan'ın yayılmacı emellerine olanak tanımamaktadır. Türkiye'nin, en fazla zarara uğrayacağı sorunların başında da karasuyu sorunu gelmektedir. Karasuları konusunda statükoyu koruyan en önemli tedbirin Türkiye'nin ilan ettiği *Casus Belli* olduğu ve statüko devam ettiği sürece önleyici meşru müdafaa niteliğindeki bu ilanın korunması gerektiği ve ancak Türkiye AB'ne üye olduktan sonra kaldırılabilirliği değerlendirilmektedir.

Yunanistan'ın özellikle on iki deniz mili genişliğindeki karasuyu iddiaları, başta Rusya ve ABD olmak üzere konuya ilişkin üçüncü ülkelerin Ege Denizi'nin uluslararası suları ve hava sahasındaki menfaatlerine ters düşmektedir. Bu kapsamda, büyük devletlerin çıkarları ile Türkiye'nin tezleri arasında bağlantı kurularak, Türkiye'nin politikalarını desteklenebilecektir.

1999 Helsinki Zirvesi'nden sonra Ege sorunları AB'nin de gündemine girmiştir. Helsinki Zirvesi'nde alınan karar gereğince, mevcut durumun U.A.D.'na götürülmesi her an gündeme gelebilecektir. Yunanistan açısından mevcut duruma ilişkin sorunların ikili müzakere ve diyalog yoluyla çözüme kavuşturulması zayıf bir ihtimaldir.

Şu an için yapılması gereken her dönemde statüko idame ettirilebilmeli, en azından gerisine düşülmemelidir. AB mümkün olduğu kadar dışarıda tutulmalı, en azından pasif bırakılmaya çalışılmalıdır. Ege Ordusu'nun gücünde bir azaltma veya bu ordunun kaldırılması ve Casus Belli ilanının kaldırılması, gayri askeri statüdeki adaların

silahlandırılması ve karasuları konularında pazarlık marjı olarak kullanılmalıdır. Ancak, diyalogla sonuç alınmadığı takdirde, Casus Belli'nin kaldırılmasının, Türkiye'nin AB'ye üyeliğinden sonra mümkün olabileceği öne sürülmelidir .Diyalog yoluyla sonuca ulaşamadığı takdirde; AB dışında kalındığı sürece UAD'nda çözüm tercih edilmemeli, gerçekçi bir çözüme ancak Türkiye AB'ne tam üye olduktan sonra varılabileceği yönünde politikalar izlenmelidir. Türk tezleri, devlet, sivil toplum ve yurtdışındaki Türk lobisi işbirliğiyle uluslararası alanda yoğun bir şekilde tanıtılmalıdır.

Üçüncü ülkelerin ve özellikle büyük güçlerin çıkarlarıyla Türk tezleri arasında bağlantı kurulmalı, Yunan iddialarından olumsuz yönde en fazla etkilenmesi muhtemel Rusya başta olmak üzere Karadeniz ülkelerinin ve denizlerin serbestliği yönünde politika izleyen ABD'nin desteği aranmalıdır²¹³.

Türk tezlerinin uluslararası saygın yayınlarda yer alması sağlanmalıdır. Türk tezlerini savunan milli ve yabancı kişi ve kuruluşların etkinliğini artırmak üzere maddi ve manevi destek verilmelidir. Yurt dışında yaşayan vatandaşlarımız da dahil olmak üzere Türk toplumu, Yunanistan'dan kaynaklanan Ege sorunları hakkında yeterli ölçüde bilgilendirilmeli ve bilinçlendirilmelidir.

Dışarıda güçlü olmak için önce kendi içimizde birlik olmamız gerekmektedir. Yunanistan'dan kaynaklanan Ege sorunlarının farkında, bilinçli ve örgütlü bir topluma sahip olmak önemli bir ihtiyaç olarak değerlendirilmektedir. Ege Denizi'ndeki menfaatlerimize yönelik politikaların tespitinde, Büyük Atatürk'ün "Sovyet Rusya ile daima iyi komşu olmaya gayret etmeliyiz. Fakat ne haklarımızdan en küçük bir şey feda etmeliyiz, ne de oyunlarına kapılmamızdır." sözünü Yunanistan ve AB için de düşünmek gerçekçi bir yaklaşım olacaktır. Terör örgütü başının Kenya'da Yunanistan Büyükelçiliğinde yakalanmasıyla içine düştüğü ciddi kriz sonrasında Yunanistan'ın Türkiye ile yakınlaşması ve teröre destek veren ülke imajının unutturulup ilişkilerin

²¹³ Türk-Yunan ilişkilerinde üçüncü aktörlerin yaklaşımları üzerine inceleme için bkz., Faruk Sönmezoğlu, **Türkiye-Yunanistan İlişkileri ve Büyük Güçler: Kıbrıs, Ege ve Diğer Sorunlar**, Der yay., İstanbul, , 2000.

deprem diplomasisine bağlanması, Almanya Dışişleri Bakanı'nın 12-13 Aralık 2002 tarihlerinde yapılan Kopenhag Zirvesi öncesinde Danimarka Dışişleri Bakanıyla yaptığı görüşmelerde Türkiye'nin oyalanması yönündeki gerçek niyetinin açığa çıkması, Yüce Atatürk'ün dikkat çektiği “Oyunlara kapılmamalıyız” sözünü doğrular niteliktedir.

Ramazan Öney kitabında deniz hakimiyet teorisi fikrine değinmiştir. Bu teoriye göre “Denizlere hakim olan bir devlet dünyaya hakim olur.” Bu fikrin temeli ilk kez Amerikan Deniz Akademisi mezunu olan Amiral Alfred Mahan tarafından ortaya atılmıştır. 1890 yılında yayımlanan “*Deniz Kuvvetinin Tarihe Etkisi*” adlı kitabında bunun önemini açıkça vurgulamıştır. Bu görüş daha sonra ki denizciler tarafından geliştirilmiştir. Bu teoriye göre dünyaya hakim olmanın tek şartı denizlere hakim olmaktır. Bu teori 20'inci yüzyıl boyunca İngiltere, Almanya, A.B.D. Japonya, ve Sovyet Rusya'nın politikalarında oldukça etkili olduğu görülmektedir²¹⁴.

Türkiye'nin üç tarafı denizlerle çevrilidir. Trakya ile Avrupa'ya, Anadolu yarımadası ile Asya kıtasına karadan bağlantılıdır. Kuzeyden Karadeniz, batıdan Marmara Denizi ve Adalar Denizi, güneyden Akdeniz ile çevrilidir. Bu denizler, boğazlar yoluyla birbirlerine bağlantılı olup, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Kızıldeniz ve oradan Hint Okyanusu'na ve ötelerin ötesindeki Pasifik Okyanusu'na kadar ulaşma imkanına sahiptir. Diğer bir ifadeyle, denizden ve karadan tüm kara parçaları ile bağlantı kurma avantajına sahip olduğu için, aynı zamanda karada ve denizde hareket kabiliyeti olan bir devlettir. Ancak, Türkiye sınırları çizilirken ve Yunanistan'ın siyasi manevraları ile, karada sağlamış olduğu hareket kabiliyeti, denizlerde kısıtlı kalmıştır. Türkiye, bugüne kadar, komşusu Yunanistan'a denizlerde sürekli taviz vermiştir. Başta Osmanlı kaynaklarında ve 1940 yıllarına kadar Türkiye Cumhuriyeti kaynaklarında “*Adalar Denizi*” olarak yazılı olan denizin adına, Ege Denizi adını vermişiz. Burnumuzun dibindeki tüm adalar özellikle Oniki adalar, Yunanistan'a bırakılmıştır. Antalya-Fethiye arasında yer alan Kaş kasabasının karşısında bulunan Adalar ilçesi büyüklüğünde olan Meis adası ve çevresindeki iki ada, Kaş kıyılarına olan

²¹⁴ Ramazan Özey, a.g.e., s.226.

uzaklığı, İstanbul Anadolu Kıyıları Adalar uzaklığının yarısı sadece ve sadece 2150 mt. kadardır. Yunanistan karasuları mesafesini, sık sık 6 milden, 12 mile çıkarmayı düşünmekte ve bu düşüncesini fırsat buldukça açıklamaktadır. Anadolu kıyılarına, Meis adasıyla 1,2 mil kadar sokulan Yunanistan, eğer siyasi manevrasını başarabilirse Adalar Denizi'ni tamamen bir Yunan Denizi yapacaktır. Türkiye eğer siyasi manevraları ile bu karmaşıklığı gideremezse, deniz ve kara kabiliyeti özelliklerine sahip devlet olma özelliğini kaybedecektir. Böylece Türkiye, artık Deniz Hakimiyetinden bir daha söz edemeyecektir.

Dünya hakimiyetinin baş şartlarından biri denizlerde hakimiyet kurmaktır. Eğer Türkiye bundan böyle dünya siyasetinde ve denizlerde aktif rol oynamak istiyorsa artık bir an önce aktif bir politika oynamaya başlamalı ve mevcut sorunlar için tarih ve hukuk bilgisine aynı anda sahip insanların yetişmesine önem verilmelidir.

KAYNAKÇA

A- RESMÎ YAYINLAR

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi.

Birleşmiş Milletler III. Deniz Hukuku Sözleşmesi 1982.

Deniz Harp Akademisi, **Türk-Yunan Sorunları Ders Notları**, İstanbul,1999.

Harp Akademileri Basım Evi, **Türk Yunan İlişkilerinin Dünü, Bugünü Yarını**, İstanbul,1994.

Resmi Gazete.

T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, **20 numaralı seyir haritası.**

T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, **22-A numaralı seyir haritası.**

T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, **22-B numaralı seyir haritası.**

UN Official Records.

Yearbook of the United Nations,Vol. 36 (1982).

B- KİTAPLAR

Akın, Zeki Mehmet ,**Karasuları İç Sular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı**, Ankara,1978.

Aksu, Fuat, **Türk-Yunan İlişkilerinde Güvenlik ve Güven Arttırma Çabaları**, Ayraç yay. Ankara, , 2003.

Aksu, Fuat, **Türk – Yunan İlişkileri: İlişkilerin Yönelimini Etkileyen Faktörler Üzerine Bir İnceleme**, Saemk yay., Ankara, 2001.

Ayman, Gülden, **Neo-realist Bir Perspektiften Soğuk Savaş Sonrası Yunan Dış Politikası, Güç, Tehdit ve İttifaklar**, Saemk yay., Ankara, 2001.

Baykal Ferit Hakan, **Deniz Hukuku Çalışmaları**, 1. Baskı, Alfa Yayınları, İstanbul, 1998.

David, Joseph ATTARD, **The Exclusive Economic Zone in International Law**, Clarendon Press, Oxford, 1987.

Davutoğlu, Ahmet, **Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu**, Küre Yayınları, İstanbul, 2001.

Gönlübol, Mehmet, **Barış Zamanında Sahil Sularının Hukuki Statüsü**, Ankara, 1959.

Gündüz, Aslan, **Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler Örnek Kararlar**, Betaş Yayınları, 3.Baskı, İstanbul 1998.

Gürel, Şükrü, **Tarihsel Boyut İçerisinde Türk-Yunan İlişkileri (1821-1993)**, Ümit Yayınları, Ankara,1993.

Gürün, Kamuran, **Dış İlişkileri ve Türk Politikası**, Siyasal Bilgiler Fakültesi yay., Ankara 1983.

Kurumahmut, Ali, **Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar**, Saemk yay., Ankara, , 2003.

Kurumahmut, Ali, **Ege'de Gri Bölgeler**, Turkish Historical Society Printing House, Ankara, 2004.

Manucy, Albert, **Artillery Through The Ages:A Short Illusrated History of The Cannon Empheasizing Types used in America** , Washington D.C. Goverment Printing Office, 1949.

Masterson, Edward William, **Jurisdiction in Marginal Seas with Special Reference**, The Macmillan CO., Newyork, 1929.

- Meray, Seha, **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar-Belgeler**, YKY, Cilt I, , İstanbul, 2001.
- Özey, Ramazan, **Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği** , Marmara Üniversitesi Yay., İstanbul, 2002.
- Özman, Aydoğan, **BM III. Deniz Hukuku Sözleşmesi**, IDTO yay., İstanbul 1984.
- Pazarcı, Hüseyin., **Kıta sahanlığı kavramı ve Ege Kıta Sahanlığı Sorunu**,Ankara, 1984.
- Pazarcı, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk Dersleri.**, 5. baskı,Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara 1998.
- Pazarcı, Hüseyin , **Lozan Anlaşmasından 1974'e kadar Ege'ye İlişkin Gelişmeler ve Yunanistan'ın Ege Politikası**, Ankara,1986.
- Saka, Mehmet, **Ege Denzinde Türk Hakları**, 2. baskı, Hareket Yayınları, İstanbul, 1974.
- Sönmezoğlu, Faruk, **Türkiye-Yunanistan İlişkileri ve Büyük Güçler:Kıbrıs, Ege ve Diğer Sorunlar**, Der yay., İstanbul, 2000.
- Sönmezoğlu, Faruk, **Türk-Yunan İlişkilerinde Güç ve Tehdit, Türk Dış Politikasının Analizi**, Der yay., İstanbul, , 1998.
- Swarztrauber, Sayre, **The Tree-Mile Limit of Territorial Seas**, U.S. Naval Insitute Press, Maryland, 1972.
- Tarakçı, Nejat, **Sömürgecilikten 21. y.y.'a Deniz Gücü Mücadelesi**, İstanbul Deniz Basımevi Müdürlüğü, 1. Baskı, İstanbul.
- Toluner, Sevin, **Milletlerarası Hukuk Dersleri**, 4. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 1989.
- Vaner, Semih, **Türk Yunan Uyuşmazlığı**, Metis Yayınları, İstanbul, 1995.

C- MAKALELER

Arı, Tayyar, “Ege Sorunu ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Kara Suları ve Hava Sahası Sorunları”, **Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, 50/1995.

Acer, Yücel, “Doğu Akdeniz’de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye”, **Turkish Weekly**, 19 Şubat 2005.

D- DERGİLER VE GAZETELER

Deniz Kuvvetleri Dergisi, Kasım 2005.

Sabah Gazetesi.

Milliyet Gazetesi.

Radikal Gazetesi.

E- INTERNET

<http://www.un.org>., Erişim: 06 Temmuz 2006.

www.kimkimdir.gen.tr Erişim: 03 Haziran 2006.

http://www.itlos.org/case_documents/2002/document_fr_216., Erişim: 18 Temmuz 2006.

http://www.mod.gr/FYLLADIA/white_bibile_2k/k2_3.html., Erişim: 22 Ağustos 2006.

<http://www.turkishgreek.org/bern.html>., Erişim: 13 Temmuz 2006.

<http://www.access.ch/tuerkei/GRUPH/H977.html>., Erişim: 1 Eylül 2006.

<http://www.turkishgreek.org/ypapulias.htm>., Erişim: 13 Temmuz 2006.

<http://www.turkishgreek.org/den.htm>., Erişim: 13 Temmuz 2006.

<http://www.mfa.gov.tr>, Erişim: 18 Ağustos 2006.

[http://www.byegmd.gov.tr /YAYINLARIMIZ/DISBASIN/1997/07/10x07x97.TXT](http://www.byegmd.gov.tr/YAYINLARIMIZ/DISBASIN/1997/07/10x07x97.TXT),

Erişim: 1 Eylöl 2006.

<http://www3.euoparl.eu.int>, Erişim: 11 Temmuz2006.

EKLER

EK : 1

17 EYLÜL 1936 TARİHLİ “YUNANİSTAN KARASULARI HUDUDUNUN TESPİTİ HAKKINDA KANUN”

RESMİ GAZETE

Tarih : 13.10.1936

Sayı : 450

Sah : 2387

Yunanistan Karasuları Hududunun Tespiti Hakkında

230/1936 Sayılı

(Mecburi Kanun)

“Bakanlar Kurulu’nun teklifi üzerine, bir tek maddeden ibaret aşağıdaki kanunu kabul etmiş bulunuyoruz.

Bazı özel hallerde, karasuları bölgesini 6 deniz milinden az veya fazla tespit eden yürürlükteki hükümler baki kalmak üzere, karasuları bölgesinin genişliği kıyıdan itibaren 6 deniz mili olarak tespit olunmaktadır”.

Korfu, 17.9.1936

II. GEORGE, Elenler Kralı, Bakanlar Kurulu,

I. METAXAS, Hükümet Üyeleri

(Bu kanun 8 Ekim 1936’da onaylanmıştır)

EK : 2

476 SAYILI KARASULARI KANUNU

(R.G. 25 MAYIS 1964, SAYI: 11711)

Madde 1

Türk Karasuları Türkiye Ülkesine dahildir.Türk Karasularının genişliği 6 deniz milidir.Bu kanunun tatbikinde bir deniz mili 1852 metredir.

Madde 2

Karasuları daha geniş olan bu devletlere karşı Türk Karasularının genişliği müttekabiliyet esasına göre taayyün eder.

Madde 3

Türk Kara Ülkesinin komşu bir devlet kara ülkesine mesafesi her iki devlet karasuları genişliği mecmuundan az olduğu takdirde, aksine anlaşma olmadıkça, orta hat Türk Karasularının dış hududunu teşkil eder.

Madde 4

Karasularının genişliğini ölçmeye yarayan normal esas hat, sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır. Girintili çıkıntılı sahillerde veya sahile yakın adaların bulunduğu yerlerde,sahil ve adaların ileri burun noktalarını birleştiren düz esas hat usulü tatbik edilir.

Madde 5

Esas hatların kara tarafında kalan sular, ağız genişliği 24 deniz milini aşmayan körfezler, ağız genişliği 24 deniz milini aşan körfezlerin körfez içinde iki kıyıyı en geniş su alanını kara tarafında bırakacak şekilde birleştiren 24 millik düz esas hattın arkasında kalan kısımları,

liman manzumesinin mütemmim cüz'ünü teşkil eden daimi tesislerden en açıkta olanların berisinde kalan sular ve dış limanlar Türk iç sularından sayılır.

Madde 6

Adaların karasuları yukarıdaki esaslara göre tesbit edilir.

Madde 7

Karasularının genişliğini ölçmeye yarayan esas hatlar büyük makyaslı deniz haritalarında gösterilir ve ilgililere dağıtılır.

Madde 8

Türk karasularına bitişik ve karasularının ölçüldüğü esas hatlardan itibaren 12 deniz miline kadar uzayan sahalarda balıkçılık ve canlı kaynakların işletilmesi bakımından karasuları rejimi uygulanır.

Madde 9

Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası andlaşma, sözleşme ve anlaşmaların hükmü saklıdır.Kanun ve tüzüklerin bu kanuna aykırı hükümleri kaldırılmıştır.

Madde 10

Bu kanun yayımı tarihinden itibaren 3 ay sonra yürürlüğe girer.

Madde 11

Bu kanunun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

EK :3

20 MAYIS 1982 TARİH VE 2674 SAYILI KARASULARI KANUNU

RESMİ GAZETE

Tarih : 29.5.1982

Sayı : 17708

Karasuları Kanunu

Kanun no. 2674

Kabul Tarihi : 20/5/1982

Madde 1

Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir. Türk karasularının genişliği altı deniz milidir. Bakanlar Kurulu, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları gözönünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit 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 gözönünde 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 hükümleri yürürlükten kaldırılmıştır.

Madde 7

Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 8

Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

28 MAYIS 1982

EK : 4

29 MAYIS 1982 TARİH VE 8/4742 SAYILI BAKANLAR KURULU KARARI

RESMİ GAZETE

Tarih : 29.5.1982

Sayı : 17708

BAKANLAR KURULU KARARI

Karar Sayısı : 8/4742

20/5/1982 tarihli ve 2674 sayılı Kanunun verdiği yetki uyarınca Türkiye'yi çevreleyen denizlerin özellikleri ile hakkaniyet ilkesi gözönünde bulundurulmak suretiyle bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasuların genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesi; Dışişleri Bakanlığının 26/5/1982 tarihli ve MİGM-MİGM-III-1365-917 sa- yılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulunca 29/5/1982 tarihinde kararlaştırılmıştır.

EK : 5

24 TEMMUZ 1923 TARİHLİ LOZAN BARIŞ ANDLAŞMASI

(MADDE 12, 13,14 VE 15)

Madde 12

İmroz ve Bozcaadalar ile Tavşan Adalarından gayri şarkı Bahriselit adaları ve bilhassa Limni, Semendirek, Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya adaları üzerinde Yunan hakimiyetine dair 17/30 Mayıs 1913 tarihli Londra muahedenesinin beşinci ve 1/14 teşrinisani 1913 tarihli Atina muahedenesinin on beşinci maddeleri ahkamına tebaan 13 Şubat 1914 tarihli Londra Konferansında ittihaz edilip 13 Şubat 1914 tarihinde Yunan Hükümetine tebliğ edilen karar, işbu Muahedenamenin İtalyanın hakimiyeti altına vaz'edilen ve on beşinci maddede mezkur olan adalara müteallik ahkamı mahfuz kalmak şartile, teyit edilmiştir. Asya sahilinden üç milden dun mesafede kain adalar, işbu Muahedede hilafına sarahat bulunmadıkça, Türkiye hakimiyeti altında kalacaktır.

Madde 13

Sulhun muhafazasını temin zımnında Yunan Hükümeti Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya adalarında atideki tedabire riayet etmeği taahhüt eyler: Evvela Mezkur adalarda hiç bir üssü bahri, hiç bir istihkam tesis ve inşa edilmeyecektir.

Saniyen Yunan askeri tayyarelerinin ve sair merakibi havaiyesinin Anadolu sahili arazisi üzerinde tayaran etmesi menedilecektir.

Mukabeleten Türkiye Hükümeti dahi askeri tayyarelerinin ve sair merakibi havaiyesinin mezkur adalar üzerinde tayaranını menedecektir.

Salisen – Mezkur adalarda Yunan kuvayı askeriyesi, taht-ı silaha alınıp mahallinde talim ve terbiye edilebilecek olan esnan erbabının miktarı mutadına ve bütün Yunan arazisinde mevcut bulunan jandarma ve polis miktarı ile mütenasip olacak jandarma ve polis miktarına munhasır kalacaktır.

Madde 14

Türkiye hakimiyeti altında kalan İmroz ve Bozcaadaları idarei mahalliye ile eşhas emsalin himayesi hususunda gayri müslim ahali mahalliye her türlü teminatı bahşeden anasını mahalliyeden mürekkep bir teşkilatı mahsusayı idariyeye nail olacaktır.

Salıfüzzihir adalarda emniyet ve asayiş. balada mezkur idarei mahalliye marifetiyle ahali mahalliye meyandan alınan ve idarei- mahalliyeenin emri tahtından bulunan bir heyeti zabıta vasıtasıyla temin edilecektir.

Rum ve Türk ahalinin muahedelerine dair Yunanistan ile Türkiye arasında aktedilmiş veya aktedilecek ahkam İmroz ve Bozcaadaları ahalisine kabili tatbik olmayacaktır.

Madde 15

Türkiye zirde tadat olunan adalar üzerindeki bilcümle hukuk ve müstenidatından İtalya lehine feragat eder. Elyevm İtalya'nın tahtı işgalinde bulunan Astampalya (Astropalia), Rodos (Rhodes), Kalki (Carki), Scarpanto , Kazos (Casso), Piscopis (Tilos), Misyros (Misiros), Kalimnos (Kalymnos), Leros, Patmos, Lipsos (Lipso), Sömbeki (Simi) ve İstanköy (Kos) adaları ile bunların tevabiinden olan adacıklar ve Meis (Castellorizo) adası.

EK : 6

10 ŞUBAT 1947 TARİHLİ PARİS İTALYAN BARIŞ ANDLAŞMASI (MADDE 14)

MADDE 14

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

2 - Bu adalar silahsızlandırılacak ve öyle kalacaklardır.

3 - Bu adaların Yunanistan'a devriyle ilgili usul ve şartlar, Birleşik Krallık Hükümeti ile Yunanistan arasında, anlaşma ile tespit edilecektir ve bu Andlaşmanın yürürlüğe girmesinden itibaren en geç 90 gün içinde yabancı birliklerin çekilmesi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

EK : 7

1958 TARİHLİ CENEVRE KARASULARI VE BİTİŞİK BÖLGE KONVANSİYONU

(KARASULARININ SINIRLANDIRILMASINA İLİŞKİN HÜKÜMLER)

KISIM 1 GENEL

Madde 1

1 - Bir devletin egemenliği, kara ülkesinin ve iç sularının ötesinde karasuları olarak tanımlanan kıyısına bitişik bir deniz kuşağına kadar uzanır.

2 - Bu egemenlik bu maddelerin hükümlerine ve milletlerarası hukukun diğer kurallarına tabi şekilde kullanılır.

Madde 2

Bir kıyı devletinin egemenliği, karasularının deniz yatağı ve toprak altına olduğu kadar bunun üzerinde yer alan hava sahasına da uzanır.

KISIM II KARASULARININ SINIRLARI

Madde 3

Bu maddelerde aksi belirtilmiş olmadıkça, karasularının genişliğini ölçmek için kullanılan normal esas hat, kıyı devleti tarafından resmi olarak kabul edilmiş geniş ölçekli haritalar üzerinde gösterilen kıyı boyundaki cezir hattıdır.

Madde 4

1 - Kıyı hattının derin bir şekilde girintili çıkıntılı olduğu yerlerde veya kıyının hemen yakınında kıyı boyunca bir adalar saçağının mevcut olması durumunda kendisinden karasularının genişliğinin ölçüleceği esas hattın çiziminde uygun noktaları birleştiren düz esas hatlar yöntemi kullanılabilir.

2 - Bu tür esas hatların çizimi kıyının genel yönünden kayda değer ölçüde sapmamalı ve bu hatlar arasında kalan deniz alanları iç sular rejimine tabi olabilmek açısından kara kesimine yeterli, yakın irtibatta olmalıdır.

3 - Esas hatlar, üzerlerinde daimi olarak deniz seviyesi üzerinde kalan deniz fenerleri ya da benzer tesisler edilmiş olmadıkça cezir yüksekliklerine doğru ya da bunlardan çizilmeyecektir.

4 - Birinci paragraf hükümlerine göre düz esas hatlar yönteminin uygulanabildiği durumlarda belirli esas hatların saptanmasında gerçekliği ve önemi uzun süreli bir uygulama ile açıkça kanıtlanmış olan ilgili bölgeye özgü ekonomik menfaatler gözönünde tutulabilir.

5 - Düz esas hatlar sistemi, bir devlet tarafından diğer bir devletin karasularını açık denizden ayıracak bir tarzda uygulanamaz.

6 - Kıyı devleti, düz esas hatları, uygun şekilde aleniyet kazandırılması gereken haritalar üzerinde açık olarak belirtmelidir.

Madde 5

1 - Karasularının esas hattının kara tarafında kalan kısmındaki sular Devletin iç suları bölümünü oluşturur.

2 - 4'üncü maddeye uygun olarak bir düz esas hat tesis edilmesinin daha önce karasuları bölümü ya da açık denizler bölümü olarak nitelendirilen alanların iç sular alanı haline gelmesi etkisi yarattığı durumlarda bu sulara 14'den 23'üncü maddeye kadar olan maddelerde düzenlenen şekilde zararsız geçiş hakkı mevcut olacaktır.

Madde 6

Karasularının dış sınırı, her bir noktası esas hattın en yakın noktasına karasularının genişliğine eşit olan bir uzaklıkta bulunan hattır.

Madde 7

1 - Bu madde sadece kıyılan tek bir devlete ait olan koylarla ilgilidir.

2 - Bu maddeler açısından koy, içeri doğru girişi ağzının genişliğine oranla karayla çevrili sular ihtiva edecek ve kıyının önemsiz bir kavisinden daha ötede bir şey oluşturan belirgin

bir girintidir. Ne var ki; bir girinti, alanı çapı bu girintinin ağzından çarpaz olarak çizilen hat olan yarım daire kadar ya da bundan daha geniş olmadıkça koy olarak nitelendirilmeyecektir.

3 - Ölçüleme yönünden girintinin alanı, bu girintinin kıyısı etrafındaki cezir hattı ile doğal giriş noktalarının cezir hattını birleştiren hat arasında kalan alandır. Adaların mevcudiyeti sebebiyle bir girintinin birden fazla ağza sahip olması durumunda, yarım daire, değişik ağızlar arasındaki hatların uzunluğunun genel toplamı kadar uzunluktaki bir hat üzerinden çizilecektir. Bir girinti dahilindeki adalar, bunlar bir girintinin su alanının bir parçasıymış gibi kabul edilecektir.

4 - Bir koyun doğal giriş noktalarının cezir hatları arasındaki mesafe 24 deniz milini aşmıyorsa, bu iki cezir hattı arasında bir kapatma hattı çizilebilir ve burada kapanmış şekilde kalan sular iç sular olarak telakki edilecektir.

5 - Bir koy'un doğal giriş noktalarının cezir hatları arasındaki mesafenin 24 deniz milini aşması durumunda koy içerisinde 24 millik bir düz esas hat, bu uzunluktaki bir hatla mümkün olan maksimum su alanını kapatacak tarzda çizilecektir.

6 - Yukarıdaki hükümler "tarihi koylar" olarak tanımlanan koyalara veya 4'üncü maddede belirtilen şekilde düz esas hat yönteminin uygulandığı herhangi bir durumda uygulanmayacaktır.

Madde 8

Karasularının sınırlandırılması yönünden, liman sisteminin bütünleyici bir bölümünü oluşturan en dıştaki daimi liman tesisleri kıyının bir parçasını oluşturuyormuş gibi kabul edilecektir.

Madde 9

Normal olarak gemilerin yükleme yapması, boşaltma yapması veya demirlemeleri için kullanılan ve bu şekilde kullanılmaması durumunda kısmen veya tamamen karasularının dış sınırının ötesinde kalacak olan demirleme yerleri karasularına dahildir. Kıyı devleti, bu demirleme yerlerini açık bir şekilde belirlemeli ve gerekli şekilde aleniyet kazandırılması gereken haritalarda bunları sınırları ile birlikte göstermelidir.

Madde 10

1 - Ada, med zamanı (suların en çok yükseldiği zaman) suların üzerinde kalan, etrafı su ile çevrili, doğal olarak oluşmuş kara alanıdır.

2 - Bir adanın karasuları bu maddelerin hükümlerine uygun olarak ölçülür.

Madde 11

1 - Cezir yüksekliği, cezir zamanı su üzerinde kalan ve etrafı su ile çevrilen, ancak, med zamanı (suların en çok yükseldiği zaman) suyun altında kalan, doğal olarak oluşmuş kara alanıdır. Bir cezir yüksekliğinin kısmen ya da tamamen ana kara kesiminden veya bir adadan karasularının genişliğini aşmayacak bir mesafede bulunması durumunda, bu yükselti üzerindeki cezir hattı karasularının ölçülmesi için esas hat olarak kullanılabilir.

2 - Bir cezir yüksekliğinin tamamen ana kara kesiminden veya bir adadan karasularının genişliğini aşan bir mesafede bulunması durumunda bunun kendisine ait karasuları yoktur.

Madde 12

İki devletin kıyılarının birbirlerine karşılıklı ya da bitişik olması durumunda, aralarında aksine bir anlaşma bulunmadıkça, bu devletlerden hiçbirisinin karasularını her iki devletin karasularının genişliğinin ölçülmesinde başlangıç hattı olarak alınan esas hatlar üzerindeki en yakın noktalardan her bir noktası eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatma yetkisi yoktur. Ne var ki, bu paragrafın hükümleri tarihi bir hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki devletin karasularını bu hükümle bağdaşmayan bir tarzda sınırlandırmalarının gerekmesi durumunda uygulanmayacaktır.

Madde 13

Bir nehrin doğrudan doğruya denize akması durumunda esas hat, bu nehrin kıyılarının cezir hattı üzerindeki noktalar arasındaki ağızına çarpaz olarak çizilen bir düz hat olacaktır.

EK : 8

1982 TARİHLİ BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU KONVANSİYONU

(KARASULARININ SINIRLANDIRILMASINA İLİŞKİN HÜKÜMLER)

KISIM 1- KARASULARI ve BİTİŞİK BÖLGE GENEL HÜKÜMLERİ

Madde 2 : Karasularının Karasuları Üzerindeki Hava Saha- sının ve Bunun Yatağı ve Toprakaltının Hukuki Statüsü

- 1 - Kıyı devletinin egemenliği, karasuları olarak tanımlanan, kara ülkesinin ve iç sularının ve bir takımada devleti olması durumunda bunun takımada sularının ötesinde kıyılarına bitişik bir deniz kuşağına uzanır.
- 2 - Bu egemenlik karasularının yatağı ve toprakaltına olduğu kadar üzerinde ki hava sahasını da uzanır.
- 3 - Karasuları üzerindeki egemenlik bu konvansiyona ve millet- lerarası hukukun diğer kurallarına göre kullanılır.

KISIM II KARASULARININ SINIRLARI

Madde 3 : Karasularının Genişliği

Her devletin, karasularının genişliğini bu konvansiyona uygun olarak saptanan esas hatlardan itibaren ölçülen 12 deniz milini aşmayacak bir sınıra kadar tesbit etmek hakkı vardır.

Madde 4 : Karasularının Dış Sınırı

Karasularının dış sınırı, her bir noktası esas hattın en yakın noktasından karasularının genişliğine eşit bir uzaklıkta bulunan hattır.

Madde 5 : Normal Esas Hat

Bu konvansiyonda aksi şart koşulmuş olmadıkça karasularının genişliğini ölçmek için olan normal esas hat kıyı devleti tarafından resmi olarak kabul edilmiş geniş ölçekli haritalar üzerinde işaretlendiği şekilde kıyı boyunca uzanan cezir hattıdır. (Suların en çok çekildiği kıyı hattı)

Madde 6 : Kayalıklar (Resifler)

Mercanlar (Atol) üzerinde yer alan adaların veya saçak haline kayalıklara sahip adaların söz konusu olması durumunda, karasularının genişliğini ölçmek için olan esas hat, kıyı devleti tarafından resmi olarak kabul edilmiş haritalar üzerinde uygun işaretlerle gösterilen kayalığın denize doğru olan cezir hattıdır.

Madde 7 : Düz Esas Hatlar

1 - Kıyı hattının derin bir şekilde girintili çıkıntılı olduğu yerlerde veya kıyının hemen yakınında kıyı boyunca bir adalar saçağının mevcut olması durumunda, karasularının genişliğinin ölçülmesinde esas alınacak esas hattın çiziminde, uygun noktaları birleştiren düz-esas hatlar yöntemi kullanılabilir.

2 - Bir delta ve diğer doğal şartların mevcudiyeti sebebiyle kıyı hattının yüksek oranda düzensiz olduğu yerlerde cezir hattının denize doğru en uç uzantısı boyunca uygun noktalar seçilebilir ve düz esas hatlar bu Konvansiyona uygun olarak kıyı devleti tarafından değiştirilinceye kadar sonradan cezir hattında meydana gelen gerilemeye bakılmaksızın etkisini sürdürecektir.

3 - Düz esas hatların çizimi, kıyının genel istikametinden farkedilir herhangi bir ölçüde sapmamalıdır ve bu hatlar arasında kalan deniz alanlar iç sular rejimine tabi olabilmek için karaya yeterli şekilde yakın bağlantılı olmalıdır.

4 - Düz esas hatlar, üzerlerinde daimi olarak su üzerinde kalan deniz fenerleri veya benzeri tesisler inşa edilmiş olmadıkça veya bu tür yüksekliklere doğru veya bunlardan esas hatların çizimi milletlerarası genel kabul görmüş olmadıkça cezir yüksekliklerine doğru veya bu cezir yüksekliklerinden çizilmeyecektir.

5 - Birinci paragraf hükümlerine göre düz esas hatlar yönteminin uygulanabileceği durumda, belirli esas hatları saptarken, gerçekliği ve önemi uzun süreli bir kullanımla açıkça kanıtlanmış olan ilgili bölgeye özgü ekonomik menfaatler gözönünde bulundurulabilir.

6 - Düz esas hatlar sistemi bir devlet tarafından diğer bir devletin karasularını açık denizlerden veya bir münhasır ekonomik bölgeden ayıracak tarzda uygulanamaz.

Madde 8 : İç Sular

1 - 4'üncü bölümde kabul edilenler dışında karasularının esas hattının karaya doğru olan tarafında kalan sular, devletin iç sularının bir bölümünü oluşturur.

2 - 7'inci maddede ortaya konulan yönteme uygun olarak bir esas hattın tesisi, daha önce iç sular olarak nitelendirilmeyen alanların iç sular haline dönüşmesi neticesini doğurduğu durumda, bu sulara bu Konvansiyonda düzenlenen şekilde bir zararsız geçiş hakkı mevcut olacaktır.

Madde 9 : Nehirlerin Ağzları

Bir nehrin doğrudan doğruya denize akması durumunda esas hat, bu nehrin kıyılarının cezir hattı üzerindeki noktalar arasındaki ağzına çarpaz olarak çizilen bir düz hat olacaktır.

Madde 10 : Koylar

1 - Bu madde sadece kıyıları tek bir devlete ait olan koylarla ilgilidir.

2 - Bu Konvansiyonun amaçları yönünden koy, içeri doğru girişi ağzının genişliğine oranla karayla çevrili sular ihtiva edecek ve kıyının önemsiz bir kavisinden daha ötede bir şey oluşturan belirgin bir girintidir. Ne var ki, bir girinti, alanı çapı bu girintinin ağzından çarpaz olarak çizilen hat olan yarım daire kadar ya da bundan daha geniş olmadıkça koy olarak nitelendirilmeyecektir.

3 - Ölçüleme yönünde bir girintinin alanı, bu girintinin kıyısı etrafındaki cezir hattı ile doğal giriş noktalarının cezir hattını birleştiren hat arasında kalan alandır. Adaların mevcudiyeti sebebiyle bir girintinin birden fazla ağza sahip olması durumunda, yarım daire,

değişik ağızlar arasındaki hatların uzunluğunun genel toplamı kadar uzunluktaki bir hat üzerinden çizilecektir. Bir girinti dahilindeki adalar, bunlar bir girintinin su alanının bir parçasıymış gibi kabul edilecektir.

4 - Bir koyun doğal giriş noktalarının cezir hatları arasındaki mesafe 24 deniz milini aşmıyorsa, bu iki cezir hattı arasında bir kapatma hattı çizilebilir ve burada kapanmış şekilde kalan sular iç sular olarak telakki edilecektir.

5 - Bir koy'un doğal giriş noktalarının cezir hatları arasındaki mesafenin 24 deniz milini aşması durumunda koy içerisinde 24 millik bir düz esas hat, bu uzunluktaki bir hatla mümkün olan maksimum su alanının kapatacak tarzda çizilecektir.

6 - Yukarıdaki hükümler "tarihi koylar" olarak tanımlanan koylara veya 7'inci madde de belirtilen şekilde düz esas hat yönteminin uygulandığı herhangi bir durumda uygulanmaz.

Madde 11 : Limanlar

Karasularının sınırlandırılması yönünden, liman sisteminin bütünleyici bir bölümünü oluşturan en dıştaki daimi liman tesisleri kıyının bir parçasını oluşturuyormuş gibi kabul edilecektir. Kıyının ötesinde yer alan tesisler ve suni adalar daimi liman tesisleri olarak değerlendirilmeyecektir.

Madde 12 : Demirleme Yerleri

Normal olarak gemilerin yükleme yapması, boşaltma yapması veya demirlemeleri için kullanılan ve bu şekilde kullanılmaması durumunda kısmen veya tamamen karasularının dış sınırının ötesinde kalacak olan demirleme yerleri karasularına dahildir.

Madde 13 : Cezir Yükseklikleri

1 - Cezir yüksekliği, cezir zamanı su üzerinde kalan ve etrafı su ile çevrilen, ancak, med zamanı suyun altında kalan doğal olarak oluşmuş kara alanıdır. Bir cezir yüksekliğinin kısmen ya da tamamen ana kara kesiminden veya bir adadan karasularının genişliğini aşmayacak bir mesafede bulunması durumunda bu yükselti üzerindeki cezir hattı karasularının genişliğinin ölçülmesi için esas hat olarak kullanılabilir.

2 - Bir cezir yüksekliğinin tamamen ana kara kesiminden veya bir adadan karasularının genişliğini aşan bir mesafede bulunması durumunda bunun kendisine ait karasuları yoktur.

Madde 14 : Esas Hatların Saptanması İçin Yöntemlerin Bir- leştirilmesi

Kıyı devleti, değişik şartlara uyum sağlatabilmek amacıyla yukarıdaki maddelerde belirtilen yöntemlerden herhangi birini dönüşümlü olarak kullanabilir.

Madde 15 : Karşılıklı veya Bitişik Kıyılara Sahip Devletler Arasında Karasularının Sınırlandırılması

İki devletin kıyılarının birbirlerine karşılıklı ya da bitişik olması durumunda, aralarında aksine bir anlaşma bulunmadıkça, bu devletlerden hiçbirisinin karasularını her iki devletin karasularının genişliğinin ölçülmesinde başlangıç hattı olarak alınan esas hatlar üzerindeki en yakın noktalardan her bir noktası eşit uzaklıkta. bulunan orta hattın ötesine uzatma yetkisi yoktur. Ne var ki, bu paragrafın hükümleri tarihi bir hak veya diğer özel şartlar sebebiyle iki devletin karasularını bu hükümle bağdaşmayan bir tarzda sınırlandırmalarının gerekmesi durumunda uygulanmayacaktır.

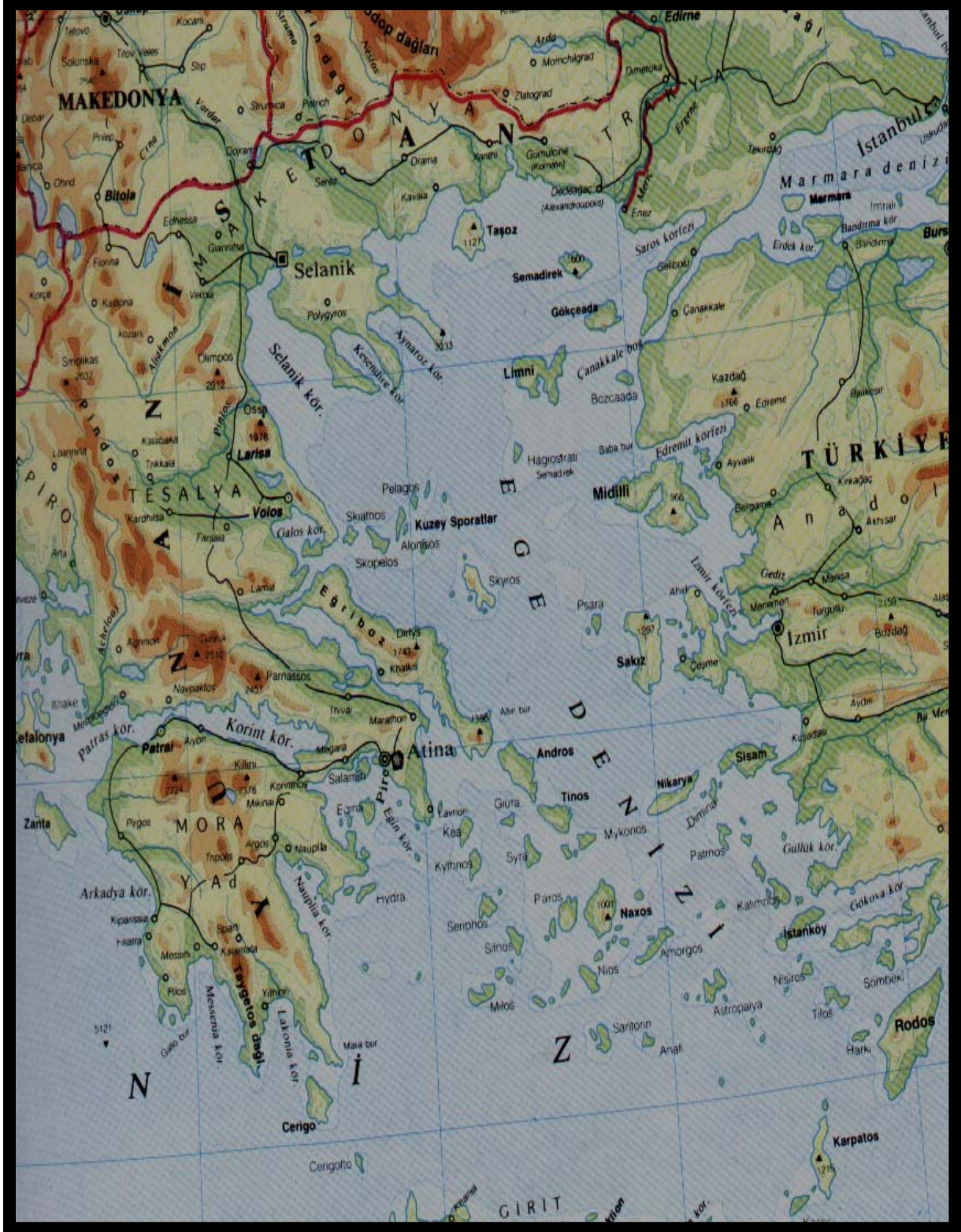
Madde 16 : Haritalar ve Coğrafi Koordinatların Listeleri

1 - Karasularının genişliğini ölçmek için 7,9 ve 10' uncu maddelere uygun şekilde saptanan esas hatlar ve oradan elde edilen sınırlar ve 12 ve 15' inci maddelere uygun olarak çizilen sınırlandırma hatları, bunların durumunun yeterli şekilde öğrenilebilmesi açısından, bir ölçekte veya ölçeklerdeki haritalar üzerinde gösterilecektir. Diğer bir yöntem olarak bunların yerine jeodezik verileri belirleyici noktaların coğrafi koordinatların bir listesi kullanılabilir.

2 - Kıyı devleti, bu gibi haritalar veya coğrafi koordinatların lis telerine gerekli aleniyeti kazandıracak ve bu gibi harita veya listenin bir suretini Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine depo edecektir.

EK : 9

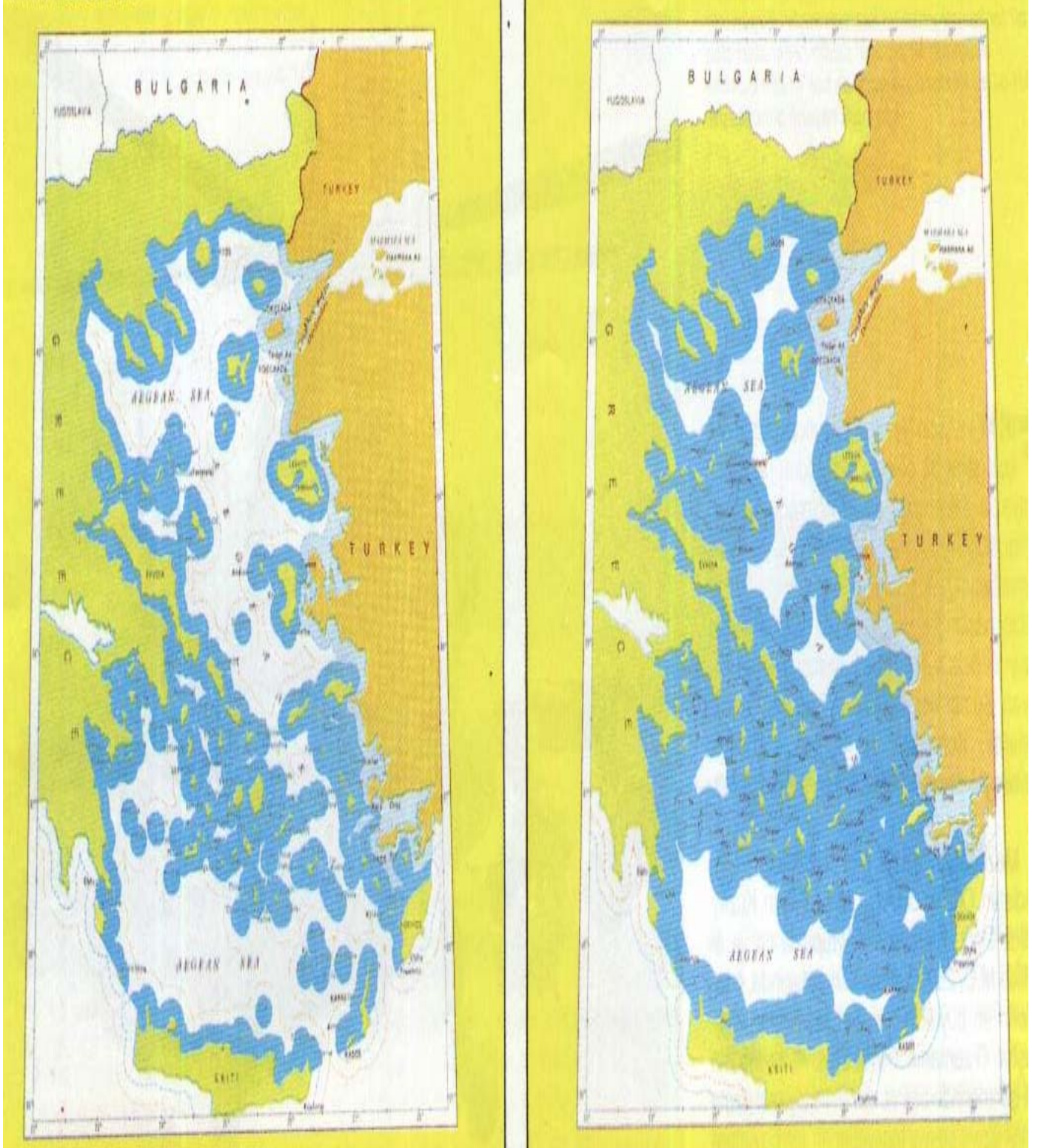
EGE DENİZİ



YUNANİSTAN'A AİT ADALAR



6 VE 12 MİLLİK KARASUYU STATÜSÜ DURUMUNDA Kİ EGE DENİZİ



EGE DENİZİ'NE AİT ADALAR

