

**T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI**

**AKDENİZ'DE YETKİ ALANLARI VE
AKDENİZ GÜVENLİĞİ**

(DOKTORA TEZİ)

Burak Şakir ŞEKER

KOCAELİ 2014

**T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI**

**AKDENİZ'DE YETKİ ALANLARI VE
AKDENİZ GÜVENLİĞİ**

(DOKTORA TEZİ)

Burak Şakir ŞEKER

**Danışman: Prof. Dr. Hasret ÇOMAK
Doç.Dr. Atilla SANDIKLI**

KOCAELİ 2014

**T.C. KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI**

**AKDENİZ'DE YETKİ ALANLARI VE
AKDENİZ GÜVENLİĞİ**

(DOKTORA TEZİ)

Tezi Hazırlayan: Burak Şakir ŞEKER

Tezin Kabul Edildiği Enstitü Yönetim Kurulu Karar-No:10.12.2014-2014/20-32

Jüri Başkanı: Prof.Dr. Hasret ÇOMAK (İmza)

Jüri Üyesi: Prof.Dr. Cengiz OKMAN (İmza)

Jüri Üyesi: Prof.Dr.İbrahim CANBOLAT (İmza)

Jüri Üyesi: Doç.Dr. İrfan Kaya ÜLGER (İmza)

Jüri Üyesi: Yrd.Doç.Dr. Buket ÖNAL (İmza)



KOCAELİ 2014

İÇİNDEKİLER

Özet	V
Abstract	VI
Simgeler ve Kısaltmalar Listesi	VII
Haritalar, Şekiller ve Tablolar Listesi	XI
Giriş	
I. DENİZ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI HUKUKU	10
1. DENİZ ALANLARININ HUKUKİ STATÜSÜ	24
1.1. Devletin Egemenliğine Tabi Deniz Alanları	28
1.1.1. Esas Hatlar	29
1.1.1.1. Normal Esas Hat	29
1.1.1.2. Düz Esas Hatlar	30
1.1.1.3. Koy ve Körfezler	35
1.1.1.4. Tarihi Koy ve Körfezler	40
1.1.1.5. Nehir Ağzıları	41
1.1.1.6. Resifler	41
1.1.1.7. Liman Çalışmaları	42
1.1.1.8. Kapalı Denizler - İç Denizler	42
1.1.1.9. Deltalar	42
1.1.2. İç Sular	43
1.1.3. Karasuları	45
1.1.3.1. Adalar, Kayalıklar ve Alçak Su Yükseklikleri	51
1.1.3.2. Suni Adalar ve Sahilden Açıktaki (Off-Shore) Tesisler	52
1.1.3.3. Dış Limanlar ve Demir Yerleri	53
1.1.4. Boğazlar	53
1.1.5. Takımadalar	56
1.2. Açık Deniz Kavramı	57
1.2.1. Ülkelerin Açık Denizlerdeki Yetki ve Sorumlulukları	59
1.2.1.1. Açık Denizlerin Serbestliği İlkesi	60
1.2.1.2. Barışçıl İlkesi	62

1.2.1.3. Bayrak Yasası	64
1.2.1.4. Kesintisiz Takip Hakkı	70
1.2.1.5. Ziyaret Hakkı	73
1.2.2. Açık Denizlerin İstisnai Rejimleri	76
1.2.2.1. Bitişik Bölge-Arkeolojik Bitişik Bölge	77
1.2.2.2. Kıta Sahanelığı	82
1.2.2.3. Münhasır Ekonomik Bölge	86
1.2.2.4. Uluslararası Deniz Yatağı	90
1.2.2.5. Emniyet/Güvenlik Bölgeleri ve Hava Sahası	94
2. 1958 CENEVRE SÖZLEŞMELERİNE İSTİNADEN SINIRLANDIRMA	95
2.1. Hakkaniyet ve Nisfet ile Eşit Uzaklık Kapsamında Çözüm	96
2.2. Cenevre Sözleşmeleri	99
2.2.1. Kıta Sahanelığı Sözleşmesi	99
2.2.2. Eşit Uzaklık Kuralının Kapsamı	101
2.2.3. Özel Şartların Tanımı ve Kuşatma	103
3. 1982 BMDHS VE SINIRLANDIRMA HUKUKU	106
3.1. Kıta Sahanelığının Sınırlandırılması	107
3.2. MEB-Kıta Sahanelığı İlişkisi	109
II. AKDENİZ'DE YETKİ ALANLARININ BELİRLENMESİ VE SINIRLANDIRILMAMIŞ DENİZ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI	114
1. AKDENİZ'DE ULUSLARARASI YARGI KARARLARI	115
1.1. Tunus/Libya Davası	116
1.2. Libya/Malta Davası	118
2. YARGI KARARLARININ SINIRLANDIRMAYA ETKİLERİ	121
2.1. Hakkaniyet İlkelerinin Değerlendirilmesi	122
2.2. İlgili Şartlar	130
2.3. Deniz Ulaştırmasının Serbestliğı ve Savunma Hakkı	138
2.4. Doğal Kaynakların Varlığı ve Ekonomik Şartlar	140
2.5. Azami Erişim Hakkı, Kesmeme ve Orantılılık	142
3. SINIRLANDIRMA İLE İLGİLİ GENEL SORUNLAR	145
3.1. Kıta Sahanelığı ve MEB Sorunu	148

3.2.	GKRY'nin AB'ye Üye Olması	151
3.3.	İngiltere Üslerinin Kıbrıs'ta Deniz Yetki Alanlarına Etkisi	153
3.4.	Yargı Kararlarının Yansımaları	154
4.	AKDENİZ'DE İLGİLİ ŞARTLAR	156
4.1.	Jeolojik ve Jeomorfolojik Şartlar	158
4.2.	Ekonomik Şartlar ve Doğal Kaynaklar	160
4.3.	Deniz Ulaştırmasının Serbestliği ve Güvenlik Şartları	161
5.	HAKKANİYET İLKELERİNE GÖRE AKDENİZ'DE SINIRLANDIRMA	163
5.1.	Oransallık ve Kapatmama İlkesi	166
5.2.	Devletlerin Yetki Alanları ve Açık Deniz	168
III.	AKDENİZ GÜVENLİĞİ	170
1.	KIYIDAŞ DEVLETLER VE DİĞER AKTÖRLER	175
1.1.	Küresel Deniz Aktörü Olmanın Temelleri	175
1.1.1.	Devletin Denizcilik Genleri	179
1.1.2.	Deniz Hâkimiyetinde Güç	183
1.2.	Akdeniz Ülkelerinin Taktik ve Stratejileri	185
1.2.1.	Yetki Sınırlarında Hakkaniyet ve Nispet Sorunları	187
1.2.2.	Bölgesel Uzlaşma Yerine Azami Çıkar Elde Etme Planları	194
1.2.2.1.	Yunanistan'ın Uygulama ve Politikaları	195
1.2.2.2.	Mısır'ın Uygulama ve Politikaları	197
1.2.2.3.	GKRY'nin Uygulama ve Politikaları	198
1.2.2.4.	KKTC'nin Uygulama ve Politikaları	200
1.2.2.5.	Suriye'nin Uygulama ve Politikaları	201
1.2.2.6.	Lübnan'ın Uygulama ve Politikaları	203
1.2.2.7.	İsrail-Filistin'in Uygulama ve Politikaları	205
1.2.2.8.	Libya, Malta, Tunus, Cezayir, İtalya, Arnavutluk, Karadağ ve Bosna-Hersek Politikaları	205
1.2.2.9.	Hırvatistan ve Slovenya Anlaşmazlığı	208
1.2.2.10.	Cebelitarık Sorunu (İspanya-Fas-İngiltere)	215
1.3.	Küresel Güçlerin Akdeniz Proaktifliği	223

1.4.	Çok Uluslu Kuruluş/Organizasyonların Denge Politikaları	230
1.4.1.	Küresel/Yenileştirilmiş Akdeniz Politikası	231
1.4.2.	Barselona Konferansı/Avrupa-Akdeniz Ortaklığı	233
1.4.3.	Akdeniz Birliği Önerisi	235
2.	DENİZ ALANLARINDA GÜVENLİK UYGULAMALARI	239
2.1.	Denizde Yasadışı Eylemler	249
2.1.1.	Deniz Haydutluğu ve Korsanlık	250
2.1.2.	Terör Olasılıkları	255
2.1.3.	Köle Ticareti ve Göçmen Kaçakçılığı	260
2.1.4.	Uyuşturucu ve Psikotrop Madde Kaçakçılığı	263
2.1.5.	Açık Denizden İzinsiz Yayın Yapılması	265
2.2.	Emniyet ve Güvenlik Sağlayıcı Girişimler	266
2.2.1.	Açık Denizde Kaçakçılığı Önlemek Maksadıyla Yapılan Sözleşmeler	269
2.2.1.1.	Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi (Viyana Konvansiyonu)	269
2.2.1.2.	BM Uluslararası Sınırşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi ve Sözleşmeye Ek Protokol (SASMUS-Palermo Protokolü)	271
2.2.2.	Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ve Protokol (SUA)	273
2.2.3.	Kitle İmha Silahlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimi (PSI)	287
2.2.4.	Konteyner Güvenliği Girişimi (CSI)	296
2.3.	Yasadışı Eylemlere Karşı Kodifiye Edici Sistemler	298
2.3.1.	Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM)	298
2.3.2.	Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS)	301
2.3.3.	Gemi Trafik Hizmetleri (GTH-VTS)	305

2.3.4.	Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)- Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (LRIT)-Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS)- Global Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS)	308
2.4.	Müşterek Savunma Girişimleri	314
2.4.1.	Denizde Denetim Harekâtı (DDH)	314
2.4.2.	NATO'nun Deniz Alanlarındaki Yasadışı Faaliyetlere Karşı Yürüttüğü Operasyonlar	318
3.	AKDENİZ'DE ÇEVRE RİSKLERİ VE ARAMA/KURTARMA	322
3.1.	Balıkçılığa İlişkin Uyuşmazlıklar	323
3.2.	Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi	323
3.3.	Bilimsel Deniz Araştırmacılığı	325
3.4.	Arama/Kurtarmaya İlişkin Düzenlemeler	332
	Sonuç	334
	Kaynakça	I
	Ekler	XXXVII

ÖZET

Her ülke denizlerden maksimum fayda ile refah seviyesini arttırmak ister; ancak bunu uluslararası düzenleme ve teamüller çerçevesinde yapmak zorundadır. Birden fazla ülkenin komşu olduğu denizlerde kıta sahanlığı, MEB gibi düzenlemeler gerekmekte ve bu durum ülkelerin denizlerden faydalanabilme imkânlarını sınırlandırmaktadır.

Bu sebeple her kıyı ülkesi en geniş alanda yetki elde ederek doğal kaynakları (maden, petrol, balıkçılık vb.) işlemeyi amaçlamaktadır. Enerji kaynaklarının ve ulaştırma koridorlarının kesiştiği bir bölge olan Akdeniz için deniz yetki alanlarının önemi; deniz alanlarında uygulanacak hukuki, askeri, siyasi ve ticari stratejilere de yansıtacaktır.

Bu çalışmanın amacı; deniz alanlarının sınırlandırılmasının kıyı ülkelerin güvenliğine, sosyal, ekonomik ve mali çıkarlarına etkisini belirtmek ve bu etkilerin de Akdeniz güvenliğine tesirini ortaya koymaktır. Çalışma kapsamında öncelikle deniz yetki alanlarına ilişkin temel kavramlara yer verilmiş, deniz alanlarının kıyı ülkeleri için ne ifade ettiği belirtilmiş, örnek davalar incelenmiş, sınırlandırmada esas alınacak hususlar ortaya konmuş ve tüm bu veriler ışığında deniz alanlarının sınırlandırılması ile güvenlik ilişkisine değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Güvenlik, Emniyet, Deniz Yetki Alanları, Akdeniz, Deniz Gücü.

ABSTRACT

Each country wants to increase the level of welfare with maximum benefits from the sea; but it must do within the framework of international regulations and conventions. In seas which is contiguous to more than one country, regulations required as continental shelf, the exclusive economic zone and this situation limits the possibilities of the countries to benefit from the sea.

For this reason, every coastal country aims to processing natural resources (mining, petroleum, fishing etc.) by achieving the highest authority. The importance of maritime jurisdiction for Mediterranean, an area which is at the intersection of energy sources and transport corridors, will be reflect legal, military, political and also commercial strategies applied in maritime areas.

Purpose of the article is; express the efficacy of delimitation of maritime boundaries on national security, social, economic, financial interests and indicate importance of these efficacies on the Mediterranean security. Under study primarily, mentioned basic concepts related to maritime jurisdiction, defined what it means maritime areas for the coastal countries, examined case studies, set out the delimitation of the issues to be considered are described and with all these data have been mentioned that delimitation of maritime boundaries and security relations.

Key Words: Security, Safety, Maritime Jurisdiction, Mediterranean, Sea Power.

SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AIS	Automatic Identification System (Otomatik Tanımlama Sistemi-OTS)
ADS	Açık Deniz Sözleşmesi
AMISOM	African Union Mission in Somalia (Afrika Birliği Somali Görevi)
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations (Güneydoğu Asya Uluslar Birliği)
BİO	Barış İçin Ortaklık
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHK	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BADCKKDS	Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunmasına Dair Sözleşme
CMF	Combined Maritime Force (Birleşik Deniz Kuvveti)
COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea [Collision Regulations] (Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları Uluslararası Sözleşmesi)
COSPAS-SARSAT	Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov – Search and Rescue Satellite Aided Tracking (Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi)
CSI	Container Security Initiative (Konteyner Güvenlik Girişimi)
CTF	Combined Task Force (Birleşik Görev Kuvveti)
DÇÖT	Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü
DDH	Denizde Denetim Harekâtı
DSC	Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers
ECDIS	Electronic Chart Display & Information System (Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi)
EMP	Euro-Mediterranean Partnership (Avrupa-Akdeniz Ortaklığı)

EPIRB	Satellite Emergency Position Indicating Radio Beacon (Tehlike Anında Mevki Bildiren Telsiz Yönlendiricisi)
EUNAVFOR	European Union Naval Force (Avrupa Birliği Deniz Gücü)
EUROSUR	European External Border Surveillance System (Avrupa Dış Sınır İzleme Sistemi)
FRONTEX	European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union (Avrupa Birliği Üye Ülkelerinin Dış Sınırlarının Yönetimi için Operasyonel İşbirliği Ajansı)
GKRY	Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
GLOSS	Global Sea Level Observing System (Küresel Deniz Seviyesi İzleme Sistemi)
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System (Global Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi)
GPS	Global Positioning System (Küresel Konumlandırma Sistemi)
GTH	Gemi Trafik Hizmetleri
IAEA	International Atomic Energy Agency (Uluslararası Atom Enerjisi Kurumu)
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Uluslararası Seyir Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği)
ICJ	International Court of Justice
ICLQ	International Comparative Law Quarterly
IJMCL	The International Journal of Marine and Coastal Law
ILM	International Legal Materials
ILC	International Law Commission (Uluslararası Hukuk Komisyonu)
IMB	International Maritime Bureau (Uluslararası Denizcilik Bürosu)
IMO	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
INMARSAT	International Maritime Satellite Organization (Uluslararası Denizcilik Uydu Organizasyonu)

IOC	Intergovernmental Oceanography Commission (Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu)
IONS	Indian Ocean Naval Symposium (Hint Okyanusu Donanma Sempozyumu)
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor (Uluslararası Tavsiye Edilmiş Transit Koridor)
ISM	International Safety Management Code (Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu)
ISPS	International Ship and Port Facility Security (Uluslararası Gemi ve Liman Tesis Güvenlik Kodu)
ISSC	International Ship Security Certificate
KBBS	Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi
KBRN	Kimyasal, Biyolojik, Radyasyon ve Nükleer
KİS	Kitle İmha Silahları
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyet
KSS	Kıta Sahanlığı Sözleşmesi
LRIT	The Long- Range Identification and Tracking (Uzak Mesafe Gemi Tanıma ve İzleme Sistemi)
MEB	Münhasır Ekonomik Bölge
MIFOPS	Maritime Interdiction Force Operations (Denizde Denetim Harekâtı)
MMSI	Maritime Mobile Service Identity (Deniz Seyyar Servis Tanıtım Numarası)
MSC	Maritime Safety Committee (Deniz Güvenliği Komitesi)
MSR	Marine Scientific Research(es) (Denize İlişkin Bilimsel Araştırma(lar))
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik Antlaşması Teşkilatı)
NAVTEX	Navigational Text (Seyirde Tehlike ve Emniyet Raporları)
NOTAM	Notice to Airmen (Havacılara Bildiri)
OAE	Operation Active Endeavour (Etkin Çaba Harekâtı)
PSI	Proliferation Security Initiative (Kitle İmha Silahlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimi)

RSO	Recognized Security Organization (Tanınmış Güvenlik Kuruluşları)
SART	Search and Rescue [Radar] Transponder (Arama ve Kurtarma Radar Transponderi)
SASMUS	BM Uluslararası Sınırşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi ve Sözleşmeye Ek Protokol
SNMG	Standing NATO Response Force Maritime Group (NATO Daimi Deniz Görev Grubu)
SOLAS	International Convention for Safety of Life at Sea (Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi)
STCW	Standards of Training Certification and Watchkeeping (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları)
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation (Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme)
SSAS	Ship Security Alert System (Gemi Güvenlik Alarm Sistemi)
SUMED	Suez- Mediterranean
TÜDAV	Türk Deniz Araştırmaları Vakfı
UAD	Uluslararası Adalet Divanı
UHK	Uluslararası Hukuk Komisyonu
UN	United Nations
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi)
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü)
UNIFIL	United Nations Interim Force in Lebanon (BM Lübnan Barış Gücü)
VTS	Vessel Tracking System (Deniz Taşıtları Trafik Servisleri Sistemi)
YY	Yüzyıl

HARİTALAR, ŞEKİLLER VE TABLOLAR LİSTESİ

HARİTALAR

- Harita-1: Kuzey Denizi Sınırlandırma Alanı.
- Harita-2: Federal Almanya, Danimarka ve Hollanda Arasındaki Nihai Sınırlandırma.
- Harita-3: Manş Denizi Tahkimi Sınırlandırma Hattı.
- Harita-4: Tunus/Libya Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Alanı.
- Harita-5: Tunus - Libya Davasına İlişkin Harita.
- Harita-6: Maine Körfezinde Sınırlandırma Hattı.
- Harita-7: ABD - Kanada Maine Körfezi Davasına İlişkin Harita.
- Harita-8: Gine/Gine-Bissau Deniz Alanlarının Sınırlandırılması.
- Harita-9: Libya/Malta Kıta Sahanlığı Genel Coğrafi Çerçevesi.
- Harita-10: 1985 Libya - Malta Davasına İlişkin Harita.
- Harita-11: Saint Pierre ve Miquelon Adaları ve Kanada'nın Genel Coğrafi Çerçevesi ve Kıyı Uzunluklarının Ölçümü.
- Harita-12: Kanada ve Fransa'nın Petrol İmtiyazları.
- Harita-13: Grönland ve Jan Mayen Sınırlandırma Alanı.
- Harita-14: Norveç - Danimarka Jan Mayen Davasına İlişkin Harita.
- Harita-15: Eritre ve Yemen Arasında Deniz Alanlarının Sınırlandırılması.
- Harita-16: Eritre - Yemen Davasında Deniz Sınırlandırması.
- Harita-17: Katar ve Bahreyn Deniz Alanlarının Genel Coğrafi Çerçevesi Tarafların İddiaları.
- Harita-18: Katar-Bahreyn Davasında Deniz Sınırını Gösteren Harita.
- Harita-19: Kamerun ve Nijerya Sınırlandırma Alanı.
- Harita-20: Barbados/Trinidad ve Tobago Sınırlandırma Sektörleri.
- Harita-21: İtalya-Tunus Kıta Sahanlığı Davası
- Harita-22: İngiltere - Fransa Davasına İlişkin Harita.
- Harita-23: 16.YY da Akdeniz.
- Harita-24: Akdeniz.
- Harita-25: Batı Akdeniz Havzası.
- Harita-26: Doğu Akdeniz Havzası-1
- Harita-27: Doğu Akdeniz Havzası-2

- Harita-28: Genel Münhasır Ekonomik Bölge Haritası.
- Harita-29: Doğu Akdeniz’de Kıbrıs Adası’nın Kuzeyinde Sınırlandırma.
- Harita-30: Doğu Akdeniz’de Kıbrıs Adası’nın Güneyinde Sınırlandırma
- Harita-31: Doğu Akdeniz’in Dünya Enerji Ve Deniz Ticaret Yollarındaki Yerini Gösteren Harita.
- Harita-32: GKRY Tarafından İlân Edilen MEB.
- Harita-33: GKRY Tarafından İlân Edilen Petrol Arama Sahaları.
- Harita-34: 4 Ocak 1932 Tarihli İtalya-Türkiye İtilafname Haritası.
- Harita-35: TPAO’nun Araştırma ve Yetki İzni İsteddiği Bölge.
- Harita-36: Doğu Akdeniz’de Keşfedilen Doğal Gaz Yatakları.
- Harita-37: Doğu Akdeniz’e Kıyısı Olan Ülkelerin Karasuları.
- Harita-38: 1982 BMDHS’ne göre Mısır’ın MEB Alanı.
- Harita-39: Yunanistan ve GKRY’nin Hak İddia Ettiği Kıta Sahanlığı.
- Harita-40: Doğu Akdeniz’deki Parseller Ve Bazı Parsellere Teklif Veren Şirketler.
- Harita-41: Doğu Akdeniz’de MEB ve Kıta Sahanlığı Sınırları.
- Harita-42: Tamar ve Leviathan Hidrokarbon Havzaları.
- Harita-43: Lübnan ve İsrail’in İlan Ettikleri MEB’lerinin Çakıştığı Alan.
- Harita-44: GKRY-Mısır, GKRY-Lübnan MEB Sınırları ve GKRY Tarafından İlân Edilen Ruhsat Blokları.
- Harita-45: Doğu Akdeniz Ülkelerinin Arama Faaliyetleri.
- Harita-46: Türkiye-Suriye Deniz Yan Sınırı.
- Harita-47: Levandinis Çukuru’nda Tespit Edilen Doğal Gaz ve Petrol Rezervlerini Gösterir Harita.
- Harita-48: Doğu Akdeniz’de Nil Delta Çukuru’nda Tespit Edilen Doğal Gaz ve Petrol Rezervlerini Gösterir Harita.
- Harita-49: Doğu Akdeniz’deki Diğer Doğal Gaz ve Petrol Rezervlerini Gösterir Harita.
- Harita-50: İsrail’in Doğu Akdeniz’de Keşfettiği Doğal Gaz Sahaları.
- Harita-51: Avrupa Birliği Bölgesel Danışma Konseyi Tarafından Hazırlanan Harita.
- Harita-52: Dünyanın Önemli Deniz Ulaştırma Yollarını Bünyesinde Barındıran Kritik Geçit ve Boğazlar.

- Harita-53: Uluslararası Yasa Dışı Göç Güzergâhları.
Harita-54: NAVAREA III Sorumluluk Bölgeleri.
Harita-55: Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Teorisi Haritası.
Harita-56: Mackinder'in Teorisindeki Kalpgâh ve İç-Dış Hilal Bölgelerini Gösterir Harita.
Harita-57: Brzezinski'nin Büyük Satranç Tahtası Teorisindeki Ülkelerin Sınıflandırılmasını Gösterir Harita.

ŞEKİLLER

- Şekil-1: Derin Girintili Kıyı Hattı.
Şekil-2: Kıyı Hattında Çoklu Adalar.
Şekil-3: Cape Verde Takımada Düz Esas Hatları.
Şekil-4: Fiji Takımada Düz Esas Hatları.
Şekil-5: Girintili-Çıkıntılı Sahilerde Çizilen Düz Esas Hatlar.
Şekil-6: Kıyıya Çok Yakın Adalar Saçağının Etrafına Çizilmiş Düz Esas Hatlar
Şekil-7: Kurala Uygun/Uygun Olmayan Koy (Yarım Daire Testi).
Şekil-8a/8b: Koy Girişinde Adalar Olduğunda Kullanılacak Çapın Belirlenmesi.
Şekil-9a/9b: Koy Doğal Giriş Noktalarından Birinin Düz Sahil Hattında Olması
Şekil-10: Koy Doğal Giriş Nokta Tespiti.
Şekil-11: Yuvarlak Kıyıya Sahip Koy
Şekil-12: Adalar, Kayalıklar ve Alçak Su Yükseklikleri
Şekil-13: 1982 BMHDS'de Kabul Edilen Devletin Deniz Yetki Alanlarını Gösterir Kroki.
Şekil-14: Münhasır Ekonomik Bölge.
Şekil-15: Uluslararası Deniz Yatağı.
Şekil-16: Kıta Sahanlığı.
Şekil-17: Ulusal ve Uluslararası Sular.
Şekil-18: Deniz Yetki Alanları Hukuki Sınırları.
Şekil-19: Takımada Kavramı.
Şekil-20: Petrol Çıkarma Politik Risk ve Maliyet Haritası.
Şekil-21: Tarihi Ticaret Yolları.
Şekil-22: 2013 Yılı Dünya Genelinde Rapor Edilen Deniz Haydutluğu Olayları.

- Şekil-23: Deniz Taşımacılığında Risk Faktörleri.
- Şekil-24: Gemilerin Saldırılarına En Fazla Açık Olduğu Ana Rotalar, Dar Boğazlar ile Korsanlık Yapılan Bölgeler.
- Şekil-25: Gemi Güvenlik Alarm Sisteminin Çalışma Sistemi.

TABLolar

- Tablo-1: AB Üyesi Olmayan Akdeniz Ülkelerinin Deniz Gücü
- Tablo-2: 2014 Yılı Doğu Akdeniz Askeri Gemi Hareketliliği
- Tablo-3: 2014 Yılı Doğu Akdeniz Ticari Gemi Hareketliliği
- Tablo-4: GKRY'nin Açtığı İkinci Tur İhale Sonuçları.
- Tablo-5: Akdeniz Enerji Kaosu.

GİRİŞ

Sahildar devletlerin kıyılarına bitişik deniz alanlarında yetkili oldukları görüşü Akdeniz'deki uygulamaları nedeniyle Roma Dönemi'ne kadar ulaşmaktadır. Örneğin karasularının genişliği konusu, uluslararası hukukun en çok uğraştığı konulardan birisi olup başlangıçta, “top atışı mesafesi”, “ufuk hattı görüşü” gibi değişken mesafeler önerilmiş, sonrasında ise, sabit bir genişlik oluşturulması düşüncesiyle “3 mil”in, uluslararası hukukta kabul görebilecek bir genişlik olduğu üzerinde durulmuştur. İtalyan diplomat Galianni'nin top menziline dayanarak 1782'de ileri sürdüğü 3 millik karasuyu genişliğinde ve denizlerin durumunda, XX. YY'ın ilk yarısına kadar ciddi bir değişiklik ve gelişme olmamıştır.

İlk ortaya çıktığı 1782 yılından II. Dünya Savaşı sonrasına kadar 3 millik karasuyu dışındaki deniz alanları açık deniz olarak kabul edilmiş ve bütün devletlerin ortak malı niteliğinde kabul görmüştür. I. Deniz Hukuku Konferansı kapsamında Cenevre'de toplanılması sonucunda hazırlanan 4 sözleşme (KBBS, KSS, ADS, BADCKKDS) ile III. Deniz Hukuku Konferansı neticesinde belirli devletlerle imzalanan BMDHS, deniz hukukunun açık deniz alanı olarak tanımladığı alanlarda kıyıdaş devletler lehine kısmi rejimler öngörmüştür.

1958 Cenevre Sözleşmelerinden itibaren, denizlerin paylaşım mücadelesi sonucunda devletlerin deniz alaka ve menfaatlerinin büyük bir kısmı hukukileşerek hak halini almış ve kuvvet kullanma dahil devletlerin meşru korumasına sokulmuştur. Bugün sürmekte olan mücadele; deniz yetki alanlarının net olarak belirlenemediği ve bu sebeple ülkelerin çatışmaya ulaşacak derecede anlaşmazlığa düştüğü deniz alanlarında sürmektedir.

Denizler, ulaştırma imkanları ile beraber dip ve satıhtaki zenginlikleri, sunduğu sayısız besin kaynağı ve alternatif enerji kabiliyetleri ile insanlığın ortak ve hayati alanını oluşturmasının yanı sıra, kaynaklar ile doğru orantılı olarak bir ekonomik mücadele zeminini de beraberinde getirmektedir. Karaya dayalı ekonomik kaynaklardaki azalma, devletleri denizlerdeki yeni ekonomik mücadele zemininde daha fazla gayret göstermeye itmektedir. Güçlü denizci devletler bir

yandan karasuları dışına uzanan yetki alanlarındaki haklarını pekiştirirken, aynı zamanda küresel düşünerek okyanus alanlarındaki menfaatlerini hukuki güvenceye almak için mücadele etmektedirler.

Küresel güce ayak uyduramayan devletler, askeri ve ekonomik zayıflıklarından dolayı, diğer devletlere karşı uluslararası hukukun korumasına ihtiyaç duymaktadırlar. En nihayetinde devletlerin deniz yetki alanı iddialarında, ekonomik nedenler ilk başta yer almaktadır.

Deniz egemenlik iddiaları öncelikle sadece güvenliklerini sağlamak amacıyla devletlerce talep edilirken, daha sonraları canlı ve cansız kaynaklardan yararlanma kastıyla bu iddiaların genişletildiği görülmektedir. Devletler hukukunun kurucusu olarak kabul gören Hugo Grotius'un mare liberum (açık deniz) ilkesi ne kadar eski ise sahil suları veya bitişik sular kavramı da o kadar esastır. Sahil suları terimi, karasuları ve bitişik bölge kavramlarını kapsamakta olup, devletin tam egemenliğine tabi deniz alanları iç sular ve karasularıdır. Ancak uluslararası hukuk gereği devletlerin karasularında sahildar devletin egemenliğinde birtakım sınırlamalar getirilmiştir. Örneğin, karasularında diğer devletlerin de haklarına hanel getirmemek amacıyla, seyrüseferin devamı için "zararsız geçiş" uluslararası hukukun kabul ettiği bir ilke haline gelmiştir.

Sınırlı egemenliğe tabi deniz alanları ise, karasularının sonrasında kabul edilmiştir. "Bitişik Bölge" kavramı kısmen 1930 Konferansı'ndan sonra, 1958 Sözleşmesi ile beraber tamamen devletler hukukuna girmiştir. "Kıta Sahanelığı" kavramı, 1945 Truman Bildirisi'nden sonra geliştirilmiş ve 1958 Sözleşmesi ile deniz hukukundaki yerini almıştır. MEB kavramı ise 1960 Konferansı'ndan sonra aşama kaydetmiş ve 1982 BMDHS ile örf ve adet hukuku kuralları geliştirilerek kodifiye edilmek yoluna gidilmiştir.

Yeryüzünün % 70'ini kapsayan ve büyük bölümü uluslararası sular olan denizler, sahile kıyısı olsun olmasın bütün ülkelere, onların güvenlik ve refahı için vazgeçilmez olan ulaşım ağını sağlamaktadır. Denizler hem temel ihtiyaç ve eğlence aracı durumunda, hem de ülkeler arasında ticareti sağlamakta; diğer taraftan da

Ülkelerin güvenlik tehditlerine karşı bir engel oluşturmakta aynı zamanda bu tehditlere vasıta olmaktadır. Bu bakımdan bütün dünya, ülkelerin refahı, devletlerin ekonomileri ve güvenlikleri açısından denizlere bağımlıdır.

Dünya ekonomisi ve ticareti, denizlerin sağladığı ulaşım imkânına doğrudan bağımlıdır. Diğer taşımacılık yöntemlerine kıyasla birim maliyetlerin düşük olmasının sağladığı avantaj, deniz taşımacılığını daha cazip konuma getirmiştir. Günümüzde dünya ticaretinin % 90'ından fazlası deniz yoluyla taşınmakta; böylelikle, güzergâhlar ve su yolları, devletlere, genişleyen küresel pazarda yer alma imkânı sağlarken, ticaretin küreselleşmesinin de başka sebebi olmuştur. Bu bakımdan denizler, küresel ekonominin kalbi durumundadır ve vazgeçilmez öneme sahiptir.

Deniz ticaretinin kesintiye uğramadan sürmesi ve dünya ekonomisinin gelişmesi, malların serbestçe ve güvenli bir şekilde ulaştırılmasına bağlıdır. Bu da uluslararası deniz hukukunda "Açık Denizlerin Serbestliği" ilkesinin en önemli normu olan "Seyrüsefer Serbestliği" ile mümkündür. "Açık Denizlerin Serbestliği" ile "Seyrüsefer Serbestliği" ilkeleri, başlangıçta örf ve âdet hukukuyla şekillenmiş, zamanla uluslararası sözleşmelerin hükümleriyle sınırları belirlenmiştir.

Küresel ekonominin işleyişi dünya denizlerinin güvenliğine bağlı olup; deniz ulaştırmasının serbestliğinin engellenmesi, ağlayan etkisi ile dünya ekonomisine büyük ölçüde zarar verebilmektedir. Bu bakımdan, koşullar devletleri mevcut tehlikelere karşı çeşitli önlemler almaya zorlamıştır. İlk dönemlerde doğaya ve deniz haydudu saldırılarına karşı olan bu önlemler, değişen şartlar nedeniyle zamana ayak uydurmuştur.

Bu süre zarfında, 1912 yılında 1503 kişinin ölümüne yol açan Titanic faciası ile 1985'te Achille Lauro'nun kaçırılması olayı bu yoldaki kilometre taşlarıdır. Son olarak, 11 Eylül 2001 terörist saldırıları ile müteakiben ABD'nin Afganistan ve Irak Harekâti sonrasında, asimetrik harbin bütün niteliklerini taşıyan terörizmin yeni bir küresel savaş aracına dönüşmesiyle oluşan "değişen güvenlik ortamı", denizleri de terör ve asimetrik tehdit ortamına itmiş, kitle imha silahlarının yayılmasında faaliyet ve ulaştırma ortamı olarak ortaya çıkarmıştır. Bunun sonucunda denizlere tabi olan

ve ekonomileri deniz ulaştırmasına bağlı olan, başta ABD olmak üzere birçok devlet denizde yasa dışı faaliyetleri önleme konusunda yeni tedbirler alınmasına yönelik girişimlerde bulunmuşlardır. Tüm bunların sonucunda, esasen 1982 BMDHS'nin, çevrenin ve canlı kaynakların korunmasına yönelik hükümleri ile sınırlanan "Seyrüsefer Serbestliğinin", aynı zamanda "güvenlik" gerekçesiyle daha da fazla sınırlandırılması sonucu ortaya çıkmıştır.

Küresel deniz ortamı, çok kutuplu dünya düzeni ve küresel jeopolitikteki değişimler sonucu adeta evrim geçirmektedir. Gücün dengesiz olarak dağılımı ve sonucunda artan ekonomik bağımsızlık ile konjonktürde jeostratejik eksenin Asya'ya kayması, Soğuk Savaş sonrası döneme nazaran farklı bir deniz güvenlik ortamı oluşturmuştur. Deniz kaynaklı ticaretin son 20-30 yılda neredeyse 4'e katlanması, Küresel ısınma, teknolojik-ekonomik uygulanabilirlik sayesinde yeni deniz yollarının açılmasının mümkün hale gelmesi ve bu sayede Kuzey Buz Denizi'nde yeni suyollarının açılması ile Afrika, Ortadoğu ve Pasifik arasındaki deniz ticaret yollarını 600 deniz mili kısaltacak olan Kanal Projesi (Güney Tayland), önemli stratejik sonuçlar doğuracaktır.

Deniz ticaret akışının insan kaçakçılığı, uyuşturucu trafiği, haydutluk ve terör bağlantılı faaliyetler nedeniyle risk altında olması sonucunda gelişen dünyada güvenlik sorunları öngörülemez bir karmaşıklığa sahiptir. Söz konusu karmaşıklık, karşılıklı bağımlılık faktörünü de hesaba katarak gelecekteki krizlerin niteliğini belirleyecektir. Dolayısıyla denizler kümelenmiş ve i içe geçmiş birbirini etkilemeye meyilli kriz faktörlerinden oluşan çoklu krizlerle karşı karşıya gelebilecektir.

Üç kıtanın kesişimi Akdeniz, farklı uygarlıkların, ticari ilişkilerin, doğal kaynaklarının ve okyanuslara açılan suyollarının yer aldığı stratejik bir deniz havzasıdır. XX. YY son çeyreğinde yaşanan ekonomik-siyasal gelişmeler sonucunda Akdeniz'e kıyısı olan devletleri daha çok yakınlaşmıştır. Kıyıdaş ülkeler arasında enerji, ticaret ve evre gibi sektörlerde karşılıklı bağımlılık ilişkilerinin artmasıyla XXI. YY'da büyük bir deniz olarak görülen Akdeniz göreceli olarak küçülmüştür. Akdeniz'i yarı kapalı bir deniz konumuna taşıyan bu gelişmeler, ortak bir kaderi

paylaşmaları muhtemel Akdeniz havzası ülkeleri arasındaki işbirliği arayışını da artırmıştır.

Asırların diplomasisinin gündeminde olan Doğu Akdeniz dünyanın tüm büyük savaşları ile doğrudan ya da dolaylı olarak bağlantılıdır. Bu sebeple Akdeniz'in doğusunda tek bir gücün hâkimiyet kurması jeopolitik olarak engellenmeye çalışılmış, güç ve mücadelelerle sürekli devam etmiştir.

Son dönemde keşfedilen hidrokarbon kaynakları Doğu Akdeniz'i enerji sektörü ve uluslararası jeopolitiğin odak noktalarından biri haline getirmiştir. Burada yaşanmakta olan gelişmeler enerji tablosu ile beraber bölgesel dinamikleri de önemli ölçüde değiştirebilir. Tahmin edilen enerji kaynaklarının büyüklüğü göz önünde bulundurulursa Doğu Akdeniz hem enerji transferinde önemli bir kavşak, aynı zamanda bir enerji merkezi haline dönüşecektir.

Bu durum birbirine zıt iki gelişme oluşturabilir: enerji kaynaklarının paylaşılması ile ilgili anlaşmazlıklar bölge ülkeleri arasındaki sorunların daha da derinleşmesi sonucunu doğurabilir ya da soruna taraf ülkelerin ortak projeler geliştirmesiyle ekonomik açıdan çıkarılacak enerjinin daha avantajlı hale geleceği gerçeği dikkate alınır, işbirliğinin doğmasına vesile olması da mümkün olabilir.

GKRY Nisan 2004'te yayınlanan bir yasa ile Mart 2003 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere 24 mil genişliğinde Bitişik Bölge ve 200 mil genişliğinde MEB ilan etmiştir. GKRY söz konusu ilanı yaparken bütün adanın temsilcisi olarak hareket etmiş, bunun üzerine Türkiye ile KKTC anlaşarak Eylül 2011'de "Akdeniz'de Kıta Sahaneliği Sınırlandırması Hakkında Anlaşma" imzalamıştır.

Bahse konu anlaşma Türkiye'nin Akdeniz'de imzaladığı tek deniz yetki alanı sınırlandırma anlaşmasıdır ve GKRY'nin tek yanlı tutumlarından vazgeçirmek hedeflenmiştir. Türkiye ise Akdeniz yetki alanlarının hakkaniyet ilkesi çerçevesinde belirlenmesini savunmakta ve bu nedenle Akdeniz'de herhangi bir MEB ilan etme yoluna gitmemiştir. Ancak çeşitli vesilelerle buradaki *ab initio* (başlangıçtan beri) ve

ipso facto (fiilen) haklarını muhafaza ettiğini ve bu sahalarda arama faaliyetlerine izin vermeyeceğini açıkça belirtmiştir.

2011 yılında GKRY Kıbrıs Adası'nın güneyinde ilan ettiği 13 adet hidrokarbon arama sahasından biri olan 12. parselde sondaj çalışmalarına başlayacağını duyurması bir kriz halini almış ve netliğe kavuşturulmamış bu tür alanlarda benzer gelişmelerin yaşanması ihtimal dahilindedir. Son olarak Ekim 2014'te Türkiye'nin Barbaros Hayrettin Paşa araştırma gemisi ve refakatinde 3 savaş gemisi ile 3. Parselde yapacağı araştırma için çektiği NAVTEX mesajı sonrasında; GKRY-İsrail-Rusya araştırmanın yapılacağı tarihlerde ve belirtilen mevkilerde tatbikat yapmak amacıyla NOTAM yayımlayarak tepki göstermiş, müteakiben GKRY Ulusal Konseyi, Türkiye'nin AB müzakere sürecini bloke etme kararı almıştır.

ABD Jeolojik Araştırmalar Merkezi'nin 2010 raporunda Kıbrıs-İsrail arasındaki "Leviathan", Mısır-Kıbrıs arasındaki "Nil", Girit Adası'nın güneydoğusundaki "Herodot" olarak adlandırılan bölgede toplam enerji rezervi (petrol, doğal gaz ve LNG) yaklaşık olarak 30 milyar varildir ve değeri yaklaşık 1.5 trilyon dolardır.

GKRY'nin "Afrodit" sahasında bulunduğu doğal gazı sevk etmesi üç yolla mümkündür. Birinci seçenek olarak; 19,5 milyar dolar maliyetle deniz altından döşenecek bir doğal gaz boru hattıyla Girit-Yunanistan-İtalya üzerinden Avrupa'ya ulaştırılmasıdır. İkinci seçenek; 12,6 milyar dolar maliyetle Kıbrıs'a nakil ve LNG santralinde sıvılaştırılarak tankerler ile pazarlara taşınmasıdır. Üçüncü seçenek olarak; 4,7 milyar dolar maliyetle gazı Türkiye'ye nakletmek ve boru hatlarıyla pazarlara aktarılmasını sağlamaktır.

Tarihsel süreç içerisinde 1986 yılında Washington Yakın Doğu Politikaları Enstitüsü tarafından icra edilen İsrail-ABD diyalogunu pekiştirmeye esaslı bir konferansta Doğu Akdeniz'deki muhtemel stratejiler detaylı olarak ele alınmıştır. Sonuçta öne çıkan en önemli husus, Orta Doğu ve Doğu Akdeniz'in birbirini tamamlayan bir bütün olarak ele alınması gerektiği ve Doğu Akdeniz'de elde edilecek stratejik üstünlüğün Orta Doğu'daki karmaşık sorunların yönetiminde

avantaj kazandıracaktır. Uluslararası Kriz Grubu (ICG) ve Alman Marshall Fonu (GMF)'nin hazırladığı raporlarda da krizlerin iyi yönetilmesi ile keşfedilen enerji yataklarının böyle bir amaca hizmet edebileceği belirtilmiştir.

İngiltere, 1960'ta Kıbrıs Adası'ndaki egemenlik haklarını Türk ve Rum halklarına bırakırken buradaki mevcudiyetini iki üssü ile devam ettirmiş; Körfez Savaşı, Irak Krizi, Suriye ve IŞİD operasyonları sırasında bu üsleri kullanmıştır. Rusya, Suriye krizi nedeniyle bir süre efektif olarak kullanamadığı Suriye'deki Tartus Limanı yerine GKRY'den Limasol Limanı ile Andreas Papandreu Hava Üssü'nü talep etmiştir. Fransa, Mart 2007'de GKRY ile bir askeri işbirliği anlaşması imzalamış; yine Baf'ta bulunan Andreas Papandreu Hava Üssü'nü ve Limasol Limanı'nı kullanmak istemiştir. İsrail de açık hava sahası amacıyla, tatbikatlarında aynı üs ve limanı kullanmaktadır. ABD; Yunanistan, Türkiye ve İtalya'da üsleri olduğu halde 1982'den beri Doğu Akdeniz'de savaş gemilerini sürekli olarak bulundurmaktadır. BM, UNIFIL görevini devam ettirmekte, NATO bilhassa kitle imha silahları ile mühimmatın yayılmasını önlemek amacıyla bölgede OAE'yi sürdürmektedir. Türkiye ise 2006'dan itibaren enerji nakil hatlarının güvenliği kapsamında "Akdeniz Kalkanı Harekâtı"nı icra etmektedir.

Denizlerin öneminin artmasının temel sebebi küresel vizyon değişimidir, yani ABD ve BRIC'in jeostratejik vizyonunda süregelen değişimdir. ABD, Soğuk Savaş sonrası uyguladığı "devlet inşa etme operasyonları"ndan yükselen yeni güçler sebebiyle çekilmekte; onun yerine daha ılımlı olarak "küresel ortak varlıklar"ın erişimine hakim olmak ve dolayısıyla küresel akışı güvenceye almak istemektedir. ABD, 2011 Ulusal Askeri Strateji Belgesi'nde "küresel ortak varlıklar ve küresel irtibatlı alanları" stratejik ortamın esas unsuru olarak tanımlamıştır. ABD, ortak askeri yetenekleri muhafaza ederek, küresel ortak varlıkların kullanımını her daim temin etmek isteyecek ve küresel girişimlere liderlik etmeyi sürdürecektir.

Yeni güç merkezleri, iddialı donanma geliştirme programları ile küresel deniz dengesini derinden etkilemektedir. Çin, Rusya, Hindistan ve Brezilya yetki alanlarının ötesinde kullanabileceği deniz gücü geliştirmektedir. Bunun en temel sebebi; Doğu-Güney Çin Denizi'nden Arap Körfezine ve Akdeniz'e kadar dünya

denizlerinin potansiyel deniz uyuşmazlıklarını barındırması ve fırsatların ortaya çıkmasıdır.

BMDHS'nin zayıflığı göz önüne alındığında, deniz gücünü küreselleştirenler, yetki alanı uyuşmazlıklarında yasal belirsizlikten en fazla fayda sağlayabilecek taraflar olacaktır. Tüm devletler için ancak özellikle yeni güçler açısından büyüyen ekonomik kapasiteleri ve ihtiyaçları için kritik deniz yollarının kontrolünün önemi artmıştır. Ayrıca, enerji kaynaklarına artan talep birçok deniz bölgesinde kıyı ötesi arama ve sondaj çalışmalarını artırmaktadır.

Yeni eğilim, ülkelerin sığ sulardaki deniz yeteneklerini birleştirerek deniz gücünü uluslararası statünün görünür ifadesi olmayı sürdürmektedir. Bununla beraber; ABD ve Avrupa gücüne karşı askeri özerkliğini kazanma arzusu donanma inşasını teşvik ederken, bu durum, yeni ile konjonktürel güçler arasında potansiyel bir çatışma ortamı doğurmaktadır.

Gelecekte deniz güvenliği sisteminin nasıl şekilleneceğine ilişkin çeşitli öngörüler yapılabilir. İlk düşünce olarak, karşılıklı ekonomik bağımlılık ve güç yayılımı denizlerde çok kapsamlı işbirliğini teşvik edecektir. Buna göre, pasif deniz yetki alanları sorunları, doğal kaynakların ortak işletilebilmesi ve tıkanma noktalarının güvenliğini sağlamak için anlaşma yoluyla çözümlenecek ve bunun idamesi için terörizm, haydutluk ve ulus ötesi suçlar karşısında uyum içinde çalışılacaktır.

İkinci varsayım ise şöyle açıklanabilir: Küresel deniz yönetimi çevrimi, Çin ve ABD arasındaki amansız mücadele nedeniyle çökecek ve uzun vadede iki deniz bloğu oluşacaktır. Bu kapsamda ABD, Atlantik-Kuzey Pasifik'te deniz hakimiyetine sahip olurken, Çin, Asya-Pasifik'te hakim güç olabilecektir. Üçüncü senaryo ise, güç yayılımı büyük çatışmaları engelleyecek fakat karşılıklı anlaşmaya dayalı küresel ittifak da zayıflayacaktır. Bunun yerine bölgesel güvenlik sistemlerinin gelişmesine ağırlık verilecek; Asya-Pasifik'te ASEAN deniz uyuşmazlıklarının çözümlenmesine katkı sağlayacak; Hint Okyanusu'nda IONS aynı rolü üstlenecek ve Akdeniz'de EMP kalıcı uyuşmazlıkların üstesinden gelecektir.

Son olarak bir diğere seçenek, deniz gücünün yeniden dengelenmesi küresel bölünmeye yol açacak; sadece farklı devletler ve bölgeler arasında değil, aynı zamanda devlet dışı aktörler de dahil olacaktır. ABD, küresel deniz varlıklarının garantörlüğünden vazgeçmek durumunda kalacak; bölgesel ve küresel yönetim boşlukları ekonomik milliyetçilik ve korumacılığı yükseltecektir. Sonuçta küresel ticaret akışı bozularak muhtemel ülkesel çatışmalar ve bölgesel gerilimler artacaktır.

Akdeniz, küresel deniz ticaretinin %30'u ve petrol trafiğinin %25'ini barındırmakta; AB'nin, Ortadoğu ve Asya'yla deniz ticaretinin büyük kısmı Akdeniz güzergahından geçmektedir. Akdeniz aynı zamanda Avrupa-Kuzey Afrika arasındaki dört adet doğal gaz boru hattı, LNG terminali ve deniz altı iletişim kabloları gibi kritik enerji ve iletişim altyapılarını barındırmaktadır. Bununla beraber, açıkça belirtilmelidir ki Akdeniz'deki ticari akış diğere deniz bölgelerindeki gelişmelere doğrudan entegredir. Bu kapsamda, Aden Körfezi'ndeki istikrarsızlık deniz trafiğinin bir kısmını Ümit Burnu'na yöneltmiş; Panama Kanalı'nın genişlemesi, Doğu Asya-Avrupa trafik yönünü Akdeniz dışına yönlendirecektir.

Dünyada yaklaşık 200 civarında boğaz ya da kanal bulunmaktadır; ancak bunlardan çok azı küresel ticarete önemli bir yere sahip olup, bu noktalar "tıkanma noktaları" (chokepoint) olarak anılmaktadır. Akdeniz'e giriş; Cebelitarık Boğazı, Süveyş Kanalı ve Türk Boğazları tıkanma noktalarından kontrol edilmektedir. SUMED boru hattı, İran Körfezi-Avrupa rotasını takip edecek ancak Süveyş Kanalı'ndan geçemeyecek büyüklükteki tankerler için stratejiktir.

Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle, NATO'nun devamlı askeri güç bulundurma stratejisi nedeniyle Akdeniz'de konvansiyonel güvenlik açığı oluşmamış; ancak, Türkiye'nin yeniden ortaya çıkışı ve Rusya ile Çin gibi bölge dışı aktörlerin kendini göstermesi karşısında AB ülkelerinin savunma bütçelerinin azaltılması orta vadede bir dönüşüm olacağını göstermektedir.

NATO; müştereklikten sağladığı ivme ile üstünlüğünü yakın gelecekte de devam ettirecek, füze savunma kalkanı kapsamında yeni donanma yeteneklerini

Akdeniz’de kullanacaktır. Çin ve İran, 2012 yılında ilk defa savaş gemilerini Süveyş Kanalı’ndan geçirmiş, Rusya 2008’de Akdeniz’e adeta tekrar yerleşmiştir. Tüm bunların dışında belki de en önemli gelişme ise Türkiye’nin çok iddialı savaş gemisi inşa planı hedefi ile 20-30 yıl içinde Fransa ve İngiltere envanterinin toplamı kadar savaş gemisini donanmasına katmak istemesidir ki bu durum bölgesellikten ziyade küresel güvenliğe etki edecektir. Dolayısıyla, hidrokarbon keşifleri ile iki büyük güç olarak İsrail ve Türkiye, deniz sınırları uyuşmazlıklarına ilişkin potansiyel çatışma ortamı ile karşı karşıya kalacaktır.

Ayrıca; 10 yıl içerisinde Akdeniz’den geçecek gemi sayısının iki katına çıkması, bununla beraber Akdeniz’in iklim değişikliği etkilerinden en fazla zarar görecektir. İçinde yer alması sonucunda uzun vadede canlı/cansız kaynaklar, balık stokları ve içme suyu üzerindeki rekabetin artacağı kesin olarak değerlendirilebilecek öngörülerdir.

Çalışma, küresel deniz ortamının değişen doğasını ve bunun sonuçlarını ele almaktadır. Bu itibarla; değişen jeopolitik ortamın başlıca deniz ikmal yolları üzerindeki potansiyel sorunları nasıl etkilediği ve bu değişikliklerin güvenlik ve savunma politikasına ne tür zorunluluklar dayattığı analiz edilmekte; bu sorunlarla mücadele etmek için Akdeniz’in kapasitesi tartışılarak, devam eden deniz operasyonlarının etkinliği değerlendirilmektedir.

Çalışma kapsamında öncelikle deniz yetki alanlarına ilişkin temel kavramlara yer verilmiş, deniz alanlarının kıyı ülkeleri için ne ifade ettiği belirtilmiş, örnek davalar incelenmiş, sınırlandırmada esas alınacak hususlar ortaya konmuş ve tüm bu veriler ışığında deniz alanlarının sınırlandırılması ile güvenlik ilişkisine değinilmiştir. Bu sebeple ilk üç bölümde “Akdeniz Yetki Alanları”, son bölümde ise “Akdeniz Güvenliği” anlatılmaya çalışılmıştır.

I. DENİZ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI HUKUKU

Deniz Hukuku terimi altında anlaşılan bütün kurallar denizciliğin özel ve genel ihtiyaçlarından doğduğundan, bu hükümlerin ortak esas niteliği denize odaklı olmalarındandır (Hirsh, 1948: s. 759). Deniz Hukuku, hem özel kişilerle ilgili hem de devlet/devletlerarası çeşitli sorunlara ilişkin kuralları içerdiğinden karmaşayı önlemek amacıyla Deniz Kamu Hukuku ve Deniz Özel Hukuku olarak ikiye ayrılmaktadır (Tekil, 2001: s. 8-9).

Günümüzde kullanılan uluslararası hukukun doğuşundan önce icra edilen denize ilişkin faaliyetler de birtakım kurallara dayandırılmıştır. Bahse konu kuralların ilk örnekleri deniz taşımacılığı ve ticareti ile ilgili olup, Akdeniz ilk uygulama alanlarındandır. En eski deniz kuralları, M.Ö. 479-475 yıllarında yazılan, M.Ö. III-II. YY arasında Akdeniz’de önemli etkileri görülen ve M.S. VII-IX. YY’da Roma İmparatorluğu tarafından yeni düzenlemeler yapılan “Rodos Yasası”nın olduğu değerlendirilmektedir.¹ (Pazarcı, 1996: s. 278; Tekil, 2001: s. 11).

Roma’da denizlerin müşterekliği (res communis omnium) kavramı esastır ve Roma hukukçuları kanunlarla bunu belirtmişlerdir. II. YY’da Marcien, denizlerin herkesin ortak malı olduğu görüşünü ileri sürmüş ve bu fikir ilerleyen dönemlerde kodifiye edilmiştir. Roma, denizi hukuki olarak herkesin ortak mülkiyeti kabul ederken, Glossatör² doktrinlerinde; Akdeniz’in, Roma’nın hâkimiyetinde olması sebebiyle “denizlerin ortak kullanımı” prensibinin uluslararası hukuk normu içerisinde olmadığı bildirilmiştir. Çünkü Akdeniz, hâkimiyeti tartışılmayacak derecede Roma Donanması tarafından kontrol edilen bir “Roma Gölü”dür.

Nihayetinde bu prensip, denizlerin diğer milletlerle beraber Romalılara eşit olarak açık olduğunu ifade etmeyip; “tüm Romalı vatandaşlar” manasındadır. Buna istinaden Romalılar, Akdeniz için “Bizim Deniz” olarak belirtmişlerdir. Bununla beraber, Roma-Kartaca yaptıkları iki anlaşma (M.Ö. 509 ve M.Ö. 306) ile

¹ Deniz hukukuna ilişkin ilk kuralların örf ve âdet olarak ortaya çıktığı, sonrasında M.Ö. XII-XIII yüzyılda Hindistan’da *Manu* mecellesinde hükümler şeklinde yazılı hale getirildiği bilinmektedir. (Göknil, 1946: s. 3).

² Hukuk metinlerini açıklayan/yorumlayan hukukçu/ilgili kişi.

Akdeniz’de ticaret ve seyrüsefer sahalarını paylaşmışlar ve birbirlerinin yetki alanlarına müdahale etmemeyi taahhüt etmişlerdir. Bu bakımdan, bu ifadelerden, uluslararası hukuk prensibi olarak, “denizlerin serbestliği” prensibi sonucuna varılamaz. Esasen o devirde henüz aşırı avlanmak ve deniz kaynaklarının tüketimi sorunu için canlı kaynaklara erişimin sınırlandırılması ihtiyacı duyulmamıştır. Sonuç itibari ile Romalıların bitişik denizlerdeki bu egemenlik uygulamaları esasen iki amaca yönelik olmuştur. Bunlardan ilki, Roma’nın gücünü denizlerde genişletmek, ikincisi ise korsanlığı önlemektir (Clingan, 1994: s. 11; Meray, 1968: s. 575-576).

Orta Çağda çeşitli milletlerin denizler üzerinde egemenlik iddiaları tespit edilmektedir. Roma İmparatorluğu’nun çöküşü ve Avrupa’nın güçsüz devletlere bölünmesiyle, devletlerin, ticaret yolları ve zengin balık kaynaklarını kontrol amacıyla, denizlerin çeşitli alanları üzerinde hâkimiyet kurma iddiaları gün yüzüne çıkmıştır. Bu kapsamda, “sahil suları/sahile yakın sular” tabirlerinin doğduğu ve bunlara ilişkin kavramlar getirildiği görülmektedir (Clingan, 1994: s. 11).

Bu sebeplerden ilki, her devletin kıyılarında seyrüsefer güvenliğini devam ettirmesinin, hem kendisinin hem de bu sularda seyredenlerin menfaati gereği olmasıdır. İkinci sebep ise, deniz haydutlarına karşı sahillerin korunması arzusudur. Üçüncü olarak, bu sularda yapılacak balıkçılığın sahil devletinin vatandaşlarına hasredilme isteğidir. Son sebep ise, diğer bazı devletlerin kıyılarından geçen gemilerden vergi almak için sahil sularında egemenliklerinin tanınmasını istemeleridir. Daha çok ticari amaçlara ve güvenlik düşüncelerine dayanan bu fikirlere, XIV. YY’dan itibaren bir yenisi eklenmiştir. Bu da gemilerin Doğu’dan getirdikleri bazı salgın hastalıklara karşı koyma düşüncesidir (Meray, 1955: s. 79-80).

XIII. YY’dan itibaren, ölçüsü ve genişliği açık olarak tespit edilmese de, sahildar devletlerin bir kısım deniz sahasında egemenliğinin bulunduğu benimsenmişti. Akdeniz’de ticaret alanında gelişmeye başlayan devletin egemenliğinin karadan denize doğru genişlemesi, Ortaçağ’da da beklenen bir uygulama olarak devam etmiştir. İlk hükümler, XI. YY’ın sonlarında Batı Avrupa’da canlanan Roma Hukuku’ndan ve kısmen, Elçilik Müessesesi ile savaş idaresine

ilişkin örf ve âdet hukukunun oluşmasına sebep olan devlet uygulamalarından kaynaklanmıştır. XI. ve XII. YY'da, İtalyan şehir devletleri, özellikle Venedik ve Cenova, ticaret yollarına bağlantıyı sağlayan Akdeniz ve Adriyatik üzerinde hâkimiyet kurmak için birbiriyle rekabet etmişlerdir.

Denizler üzerindeki hâkimiyet iddiaları, özellikle Portekiz ve İspanyol gemiciler tarafından yapılan büyük keşiflerden sonra daha da hızlanmıştır. Devletlerin okyanuslar üzerinde hâkimiyet kurma eğilimi Akdeniz'in dışında gerçekleşmiştir. İskandinav ülkeleri kontrollerini bitişik denizlerde temin etmişlerdir: Danimarka Baltık'da, Norveç Grönland Adası ile İzlanda'ya giden su yolu üzerinde, İsveç Bothnia Körfezinde, İngilizler Fransa ile İngiltere arasındaki Kanalda ve Kuzey Denizi'nde hak iddiasında bulunmuşlardır (Wang, 1992: s. 41-42).

Denizler üzerindeki egemenlik iddialarının görülmemiş derecede artmasında, özellikle Portekizliler ve İspanyollar tarafından yapılan keşiflerle bunların yarattığı büyük çıkarların çok önemli tesirleri olmuştur. Bu keşifler neticesinde eski ticaret sistemi bozulmuştur. Yeni esaslara dayanan başka bir ticaret sistemi kurulana kadar, kendini deniz devleti sayan her devlet, bu beklenmedik zenginlikten azami biçimde yararlanma arzusu ile denizaşırı ülkelerin paylaşımı yarışına girmiştir. Böylece, tüm okyanusları içine alan deniz sahaları üzerinde hem seyrüsefer hem de ticaret bakımından inhisarî hakların geçerli olacağı bir "deniz ülkesi" (dominium maris)" iddiası uluslararası alanda ortaya çıkmıştır. Denizaşırı ülkelerle ticaretin getirdiği veya getireceği büyük kazançlar, denizler üzerinde egemenlik iddialarını aşırı ölçülere ulaştırırken, diğer devletler de bu tür iddialarda bulunanlara karşı büyük bir direnç göstermekteydiler.

Sahildar ülkeler arasındaki "yetki talepleri" ile "açık denizlerin serbestliği"ne yönelik farklı talepler konusunda devam etmekte olan bu gerginlik, esasen kutsal bir amaca dayanmaktaydı. Bütün bu "denizcilik hareketi"nin başında Roma Katolik Kilisesinin ruhani otoritesine bağlı iki devlet, İspanya ve Portekiz gelmekteydi. Diğer devletlerle muhtemel çatışmaları önlemek ve "kendi sahalarını" resmen kabul ettirmek için İspanya ile Portekiz, Papalığın otoritesine başvurarak haklarının teyidini istemişlerdir. Denizci Prens Henry'nin kahramanlığı XV. YY'da Portekiz'i

Batı Afrika sahillerini keşfetmesini sağlamış ve Papa V. Nikola'nın Katolik Kilisesi Papalık Fermanı ile Afrika'nın bu bölümü üzerinde Portekiz'e "münhasır ve sürekli hak" verilmiştir (Gladorisi ve Vienna, 1997: s. 8).

Papalığın bu çeşit kararları arasında en meşhuru ve en önemlisi Papa VI. Aleksandra'nın (Federigo Borgia), 4 Mayıs 1493 tarihli Inter Coetera fermanıdır. Bu fermanla Papa, Azor Adalarının³ 100 fersah batısından geçmek üzere, Kuzey ve Güney Kutupları arasında bir hat çiziyor ve bu hattın batısında kalan ve 1492 yılının Noel'ine kadar hiçbir Hristiyan devletin mülkiyetine geçmemiş bulunan ve İspanyollar tarafından keşfedilmiş olan bütün ülkeleri İspanya'ya, bu hattın doğusundaki bütün ülkeleri, Portekizliler tarafından keşfedilmiş olmak şartıyla, Portekizlilere veriyordu. Ayrıca, diğer devletlerin gemilerinin bu bölgelerde sefer yapmaları için Portekiz veya İspanya krallarından birer izin almaları gerektiği şartını getiriyordu (Meray, 1955: s. 82-83).

İspanya ve Portekiz bir sene sonra, Haziran 1494'de akdettikleri Tordesillas Anlaşması ile bu durumu kendi aralarında da tespit etmişlerdir. Daha sonra, 1506 yılında Papa II. Jules, bu Anlaşmayı teyit eden bir fermanla yeni bir sınır çizmiştir. Bu yeni sınır, Yeşil Burun (Cape Verde) Adalarının 370 fersah batısından, Kuzey Kutbundan Güney Kutbuna doğru geçmektedir. Bu hattın doğusunda kalan yerleri (ve batısında Brezilya dâhil) Portekiz bölgesi, bu hattın batısında kalan yerleri (Brezilya hariç) İspanyol bölgesi olarak tanınmaktaydı (Churchill ve Lowe, 1991: s. 22).

İki Avrupa deniz devleti tarafından resmî olarak imzalanan ve okyanusların hâkimiyetinin bölünmesi ile kara ülkesinin sahipliğini amaçlayan Tordesillas Anlaşması bir eşik noktasıdır. Anlaşma Portekiz ve İspanya'ya okyanusların çok büyük kısmında münhasır "seyrüsefer" hakkı ve ticari ayrıcalıklar vermektedir. İki ülkeden her biri, diğer ülkelerin hâkimiyetindeki bölgelerde seyrüsefer hakkına sahipti, ama diğer ülkeler, bu iki ülkenin hâkimiyetindeki alanlarda bu hakka sahip değildi. Papa Emirnamesi çok güçlü bir belgeydi, bu niteliğiyle herkesin sınır

³ Bugün Portekiz'e bağlı olan Atlas Okyanusu'nun ortasındaki takımadalar topluluğudur. Lizbon'a yaklaşık 1500 km uzaklıkta bulunan adalar, Kuzey Amerika'nın doğu sahilinden de yaklaşık 3900 km uzakta yer almaktadır.

çizgisinin batısına, adalara veya ana kıtaya, ticari veya başka bir nedenle, önceden izin almadan seyahat etmesini engellemekteydi.⁴ Bu iddialar şiddetli tepkiler yaratmıştır. Tepkiler, deniz devleti olma istikametinde proaktif davranan İngiltere ve Hollanda'dan gelmiştir (Clingan, 1994: s. 11).

İngiltere, Tudor'lar devrinde, Portekizlilerin ve İspanyolların denizler üzerindeki bu egemenlik iddiaları karşısında, "denizlerin serbestliği" ilkesini önde tutmuştur. 1558'de tahtta olan Kraliçe Elizabeth'in ilk işlerinden biri, Anglikan mezhebini İngiltere'nin resmî dini hâline getirerek, Papa'nın fermanına dayanan iddiaları reddetmek olmuştur. Bu dönemde, esasen 1580'de tek devlet hâline gelen İspanya ve Portekiz krallıklarının, İngiltere ve Hollanda'nın Doğu ve Batı Hindistan'da yaptıkları ülke iktisaplarını ve bölgedeki seyrüsefer ve ticaret haklarını tanımlarıyla⁵ (Meray, 1955: s. 82). Papa'nın fermanları bütün gücünü yitirmiş; fakat İngiltere tahtına Tudorlar'dan sonra Stuart'lar geçince, Hollanda'ya cephe almak ve elde edilmiş hakları muhafaza etmek amacıyla, "denizlerin serbestliği" ilkesinden vazgeçilmiş, "İngiliz Denizlerinin kapalılığı", yani bu denizlerde İngiltere'nin mutlak egemenliği⁶ (Meray, 1955: s. 94-95) kabullenilmiştir. (Meray, 1955: s. 84-85).

Hollanda'nın 1595-1598'den itibaren Portekizlilerin hâkimiyetindeki Güney Asya denizlerine sefer yapmaya ve Doğu Hindistan ile ticaret yapmaya başlaması, Portekiz ile Hollanda'yı bir kez daha karşılaştırmıştır. Hatta Hollanda, bu bölgedeki çıkarlarını korumak için 1602'de "Doğu Hindistan Şirketi" adı altında bir şirket kurmuş ve bu bölgedeki mücadelede haklılığını dünya önünde ispat etmek için Hugo de Groot adında genç bir avukatı temsilci tayin etmiştir. Grotius, çalıştığı şirketi, faaliyetinde haklı olduğunu göstermek için 1604-1605 yıllarında hazırladığı

⁴ Yazar, Anlaşma'nın dilinin kesin olarak, iki egemenin denizlere sahip olduğunu; bununla birlikte, İspanyol gemilerinin Amerika'ya gitmek için Portekiz sularından geçmek zorunda kaldıklarında, İspanyolların sınırlı izinleri olduğunu vurgulamakta ve "serbestçe, güvenli bir şekilde ve barış içinde Portekiz Kralı'nın denizlerinde belirlenen güzergahta seyredin, gidilecek bölgeye giden yoldan kötü hava şartları dışında ayrılmayın" ifadesinin, bugün karasularından "zararsız geçiş" olarak adlandırılan geçişle benzerlik arz ettiğini belirtmektedir.

⁵ İspanya ile İngiltere arasında akdedilen 1604 ve İspanya ile Hollanda arasında akdedilen 1609 tarihli anlaşmalar bu durumun hukuken bir teyidi niteliğindedir.

⁶ Bu dönemde İngiltere, diğer devletlere mensup gemilerin İngiliz gemilerini selamlamasını dahi istemiştir (Meray, 1955: s. 94-95).

savunmasını bir kitap⁷ (Meray, 1955: s. 86) hâline getirmiştir. Ganimetler hukuku hakkında olan kitabın “denizlerin serbestliği”ni savunan bir bahsi, eserin bütününden ayrılarak ve bazı küçük ilavelerle 1609 yılında “Mare Liberum (Serbest Deniz)” adı altında yayımlanmıştır.

Grotius; mülkiyetin ancak fiilî işgal ve zaman aşımı ile kurulabileceğini ve denizlerin de böyle bir işgale konu olamayacağını, bu nedenle de, denizler üzerinde hâkimiyet iddiasında bulunmanın yersiz olduğunu; denizlerin, mahiyetleri icabı bütün milletlere açık olduğunu; uluslararası ticaret hakkının bütün millet ve bütün fertler için mutlak bir hak olduğunu, bunu kimsenin herhangi bir şekilde sınırlayamayacağını; denizlerin dalgaları üzerinde sınır çizmeye imkân olmadığını; nihayet denizler ve ihtiva ettikleri kaynakların bitmez tükenmez olduğundan bu tür egemenlik iddialarının herhangi bir devlete fazla bir çıkar temin etmeyeceğini ifade etmiştir (Dyke, 2005: s. 108; Meray, 1968: s. 578).

Selden, Mare Clausum’u 1635’de, I. Jacques (Jacques Stuart)’a ithaf ederek yayımlamış ve birçok tarihi örneklerle, denizlerin özel mülkiyete konu olabileceğini, fiilen de İngiliz denizlerinin İngiltere’nin egemenliği altında olduğunu ispat etmeğe çalışmıştır. bu açıklamalarında kullandığı “İngiliz Denizleri” tabirinin sınırlarını da oldukça geniş⁸ tanımlamıştır. Bu denizlerde egemenlik sadece İngiltere’ye tanınırken, bu bölgelerden yabancı gemilerin geçmesinin İngiltere’nin iznine tabi olduğu, özel izin almadan hiçbir yabancının bu bölgelerde balık avlayamayacağı da belirtilmiştir (Meray, 1955: s. 91-92).

Bu tartışmalar çerçevesinde ünlü "Uluslararası Deniz Hukuku (The International Law of the Sea), (O'connell, 1987: s. 1). Adlı eserin yazarı, Daniel Patrick O’Connell, Grotius’un işaret ettiği noktayı daha da kuvvetlendirmektedir. Buna göre, deniz hukukunun tarihine merkezî ve ısrarlı bir tema hakim olmuştur. Bu tema, denizler üzerindeki devletlerin uygulamalarının rekabeti ve denizlerin serbestliği fikridir. Bunlar arasındaki gerilim, yüzyıllar boyunca kimi zaman artmış,

⁷ Kitabın adı *De Jus Pradae*’dir. Bu kitap uzun süre beklemeden sonra bir bütün hâlinde 1868’de yayımlanmıştır (Meray, 1955: s. 86).

⁸ “İngiliz Denizleri” batıda İzlanda ve İskoçya açıklarından, kuzeyde Shetland adalarından, Doğuda Fransa, güneyde İspanya sahillerine kadar bir bölgeyi kapsıyordu (Meray, 1955: s. 91-92).

kimi zaman azalmış, her dönemin politik, stratejik ve ekonomik durumunu yansıtmıştır. Eğer bir veya iki büyük ticari güç denizlere hâkim olursa veya aynı güce erişirlerse, uygulamada "seyrüsefer serbestliği" ve gemiciliğin bölgesel kontrolden muafiyeti öne çıkmıştır.

Takip eden yüzyıllarda, sahildar devletin hak talepleri, Hollandalı, İngiliz, Fransız ve diğer sömürgeci güçlerin tüm dünyada serbest ve engellenemez ticaret yapma istekleri karşısında gerilemeye başlamıştır. Nihayet, karasuları olarak adlandırılan ve sahilden bir top mesafesinde bulunan (üç deniz mili), nispeten dar bir su şeridinin genel olarak sahildar devletin egemenliği altında olduğu kabul edilmiştir. Hollandalı hukuk uzmanı Cornelis van Bynkershoek 1702 yılında yayımlanan "De Dominio Maris" adlı eserinde, sınırlara yönelik bir mantık değerlendirmesi yapmıştır: "Karanın deniz üzerindeki hâkimiyeti topun menzili kadar genişler, bu, sahiplikle, kontrol altında tutabilmenin birlikte değerlendirilmesi demektir. Genel anlamda söylemek gerekirse, karadan kontrolün sınırı, silahların gücünün sona erdiği yerdir" (Brittin, 1986: s. 72).

Çoğu uzmanlar "üç mil kuralı"nı Bynkershoek fikri olarak görürler. Burada başka bir alternatif olay vardır ki, bunda top menzili söz konusu değildir. Buradaki kriter, sahil hattının görüldüğü nokta ile sahil hattı arasındaki mesafedir (görüş mesafesi). Bu da deniz seviyesinde üç mildir. Bu iki teori birbirlerini destekler nitelikteyken, belki de tesadüfen aynı sonucu, yani "üç mil" kriterini verir. Uluslararası toplum bu sınırı yüzyıllardır kabul etmiştir. Çünkü bu çok pratik ve uygulanabilir bulunmuştur. En önemlisi de, üç mil karasuları genişliğinin, önemli denizci devletlerin kolektif aklının ürünü olmasıdır. A.B.D., büyüyen bir deniz gücü olarak, üç mil ilkesini 8 Ekim 1793 yılında kabul etmiş ve Dışişleri Bakanı Thomas Jefferson İngiliz meslektaşını bu karardan haberdar etmiştir. 5 Haziran 1794 yılında A.B.D. üç mil genişliğini bir kanunla iç hukukuna alan ilk devlet olmuştur (Brittin, 1986: s. 72; Gladorisi ve Vienna, 1997: s. 10).

Deniz Hukukunun tarihsel gelişimine ilişkin olarak üç temel aşamanın belirleyici olduğunu söyleyebiliriz. Bunlar; gemilerin ve denizciliğin gelişimi, deniz taşımacılığı ve deniz ticaretindeki gelişmelere bağlı olarak ilgili kural ve kanunların

ortaya çıkması ve gelişimi, deniz alanları üzerindeki devletlerin menfaatlerin getirdiği gelişmeler (Özman, 2006: s.15).

Denizlerin, göllerin, nehirlerin, politik, ekonomik ve güvenlik gibi gerekçelerle asırlara dayanan kullanımı, buralarda benzer çıkarlara sahip diğer devletlerin bu kaynakları paylaşımı, kullanımda çatışan çıkarları, gelişen teknoloji ile daha da derinleşerek birçok anlaşmazlığı beraberinde getirmiştir. Anlaşmazlıkları çözmeye zorlayacak veya alınan kararların uygulanması yönünde yaptırım uygulayacak uluslar üstü bir organizasyonun mevcut olmayışı, anlaşmazlıkların çözümünde inisiyatifin taraflarda olmasına yol açmış ve ilgili devletlerce uygulanan kurallar zaman içerine kabul görerek, deniz hukukunun temelini teşkil eden teamülleri oluşturmuştur.

Daha sonra, anlaşmazlık konusu alanlarda, taraflardan hangisinin egemen olduğunun belirlenebilmesi, yine taraflarca kabul gören 'devletler üstü' bir iradenin mevcudiyetini zorunlu kılmış ve bu irade uluslararası kuralları oluşturarak, Avrupa mahkemelerinin bağımsız nitelik kazanmasını sağlamıştır (Guy, 2000: s. 1).

Deniz Hukuku kurallarının dağınık halde bulunması, yazılı olmayan teamülleri içermesi, farklı mahkeme içtihatları, farklı devlet uygulamalarının yarattığı kargaşa, denizcilik ilişkilerinin düzenlenmesini yani; bu kuralların kodifikasyonunu (tedvinini) zorunlu kılmıştır. Kırım Savaşından sonra 1856 Paris Kongresi'nde ilk olmak üzere, 1899 ve 1907 La Haye Konferansları'nda kodifikasyon çalışmaları yapılarak, deniz hukuku kuralları düzenlenmeye çalışılmıştır (Özman, 2006: s. 30-31).

Milletler Cemiyeti inisiyatifi ile 3 Nisan 1930 tarihinde La Haye'de, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 47 ülke, uluslararası hukuk konularını tartışmak üzere bir araya gelmiştir. Bu konulardan biri olan karasuları ile ilgili taslak, karasularının genişliği konusunda katılımcı ülkeler arasında anlaşma sağlanamaması nedeni ile kabul edilmemiştir (Guy, 2000: s.10).

Hazırlık Komitesi tarafından karasularının genişliği 3 mil olarak tavsiye

edilmiş, Konferans sonunda karasularının hukukî statüsüne ilişkin bir tasarı hazırlanmış ve konferansın nihai senedine ilave edilmiştir. Ciddi görüş ayrılıkları nedeni ile bir sözleşme imzalanamamış, nihai senede ek olarak ilave edilen kararda ülkelerin desteği talep edilerek, bu çalışmaların gereği vurgulanmış ve en kısa sürede yeni bir konferansta konunun tekrar ele alınması tavsiye edilmiştir.

Almanya, ABD, Belçika, Çin, Danimarka, Estonya, Fransa, Güney Afrika Birliği, Hindistan, Hollanda, İngiltere, İrlanda, Japonya, Kanada, Mısır, Polonya, Yunanistan 3 mil, Finlandiya, İsveç, İzlanda, Norveç 4 mil, Brezilya, İran, İspanya, İtalya, Kolombiya, Küba, Letonya, Portekiz, Romanya, Şili, Uruguay, Yugoslavya, 6 veya 12 mil talebinde bulunmuştur. Bu ülkeler içinde Yunanistan, 2 mil genişliği de kabul edeceğini açıklamıştır. SSCB ise uluslararası deniz yollarının kullanılmasının engellenmemesini istemiştir. Çekoslovakya bir açıklamada bulunmamıştır (Gönlübol, 1993: s. 34).

La Haye Konferansından sonra BM Teşkilatı kuruluncaya kadar kodifikasyon çalışmalarında bir gelişme sağlanamamış, çalışmalara ara verilmiştir. BM Teşkilatı kurulduktan sonra 1947 yılında Uluslararası Hukuk Komisyonu oluşturulmuş, Komisyon uluslararası hukuku geliştirmek, kodifikasyon çalışmalarını başlatmak ve tavsiyelerde bulunmak üzere görevlendirilmiştir. 1949 yılında ilk toplantısını yapan Komisyon, 14 konu tespit ederek, görüşleri alınmak üzere ülkelere göndermiştir. "Açık Denizler", "Bitişik Bölge", "Kıta Sahaneliği" ve "Karasuları" ile ilgili konulardan; birinci öncelik açık denizlere verilmiş, 1950'de başlayan çalışmalar 1956'da tamamlanmıştır. İkinci ve üçüncü öncelik deniz hukuku dışında kalan konulara dördüncü öncelik ise karasularına verilmiştir. Karasuları gündeminde, karasularının genişliği, esas hatların tespiti, sahilleri bitişik ve karşılıklı olan devletler arasında sınırlandırma yöntemleri, adalar, iç sular, zararsız geçiş, uluslararası boğazlardan geçiş konuları incelenmiş, yapılan bu çalışmalar neticesinde hazırlanan rapor 73 madde ve iki bölüm halinde oluşturulmuştur (Oxman, 2001: s. 122-126).

Birinci bölümde karasuları, ikinci bölümde açık denizler, bitişik bölge ve kıta sahanlığı konuları düzenlenmiştir. Komisyon çalışmalarında, üzerinde en çok

tartışılan konu olan karasularının genişliği, üç ila on iki mil arasında değişen ölçülerde tespit edilmiş, bunun on iki mili aşamayacağı konusunda da mutabakat sağlanmış ve problemlili alanların uluslararası bir konferansta yeniden ele alınması kararlaştırılmıştır (Oxman, 2001: s. 123).

BM Birinci Deniz Hukuku Konferansı, 86 ülkeden yedi yüz delegenin katılımı ile 24 Şubat- 28 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre’de düzenlenmiştir (Gönlübol, 1993: s. 46). Hazırlık çalışmaları yıllar süren konferansta, Uluslararası Hukuk Komisyonu’nun hazırlamış olduğu raporlardan temel belge olarak yararlanılmıştır. Deniz Hukuku konularını incelemek üzere dört komite oluşturulmuştur. Bu Komitelerin hazırlamış olduğu; “Karasuları ve Bitişik Bölge”, “Açık Denizler”, “Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunması” ve “Kıta Sahaneliği” konuları olmak üzere dört sözleşme kabul edilmiştir (Oxman, 2001: s. 127-128).

Konferansta her ne kadar karasuları genişliği konusunda anlaşma sağlanamasa da, karasuları-bitişik bölge, med-cezire tâbi denizler ve kıta sahanlığı ile ilgili anlaşmalar, ülke uygulamaları ve geleneksel hukukun uluslararası hukuk kanunlarına uygulanması açısından başarılı olarak kabul edilebilir (Guy, 2000: s. 9). Ancak, karasuları ile ilgili hukukî düzenlemeler yapmayı hedeflemiş olmasına rağmen, karasularının genişliği hakkında bir hüküm getirmemesi, benzer şekilde uluslararası boğazlar ile ilgili detaylı bir düzenlemenin getirilmemiş olduğunu da belirtilmek faydalı olacaktır (Gündüz, 1994: s. 291). BM Birinci Deniz Hukuku Konferansı’nda özellikle karasularının genişliği ve diğer deniz sorunları çözülemediği için ikinci bir konferansın düzenlenmesi öngörülmüştür (Lütem, 1959: s. 493).

Deniz alanlarına ilişkin kurallar, uluslar arası uygulamada, yüzyıllar boyunca, teamül kuralı olma özelliklerini koruyan kurallar arasında yer almışlardır. Bunda şüphesiz, hiçbir devletin yetki alanına dahil olmayan, dolayısı ile bir bakıma bütün devletlerin münhasıran kendilerine ait bir takım haklar elde etmek istedikleri açık deniz alanları üzerindeki çıkar çatışmalarının rolü büyük olmuştur.

Bu kuralları, ancak 1958 yılında BM Teşkilatı çerçevesinde Cenevre’de

toplanan “BM I. Deniz Hukuku Konferansı” sonucunda akdedilen dört temel Sözleşme ile yazılı hale dönüştürülmüşlerdir.

1960 yılında karasularının genişliği ve balıkçılık sınırlarının genişletilmesi konularındaki anlaşmazlıkları gidermek üzere BM bir konferans daha düzenlemiştir. Ancak 60 ülkenin katıldığı konferansta 6 millik karasuyu ve ilave 6 millik balıkçılık bölgesi teklifi bir oy farkla kabul edilmemiştir (Guy, 2000: s. 10).

Teknolojideki gelişmeler, sanayileşmiş ülkelerin ilgi alanlarını açık denizlere ve derin su altı kaynaklarına doğru kaydırmıştır. Bu sırada özellikle daha az gelişmiş ülkelerde ve denize kıyısı olmayan ülkelerde, kendi çıkarlarının göz önüne alınmadığı, 1958 Konferansı taslağı oluşum sürecinde yer almadıkları ve denizin derinliklerindeki kaynakların işletilmesinde kendilerinin göz ardı edildiği düşüncesi oluşmaya başlamıştır. Çevrenin kirlilik ve kaynakların aşırı kullanımı nedeni ile yok olma tehdidi ile karşı karşıya olduğu endişesi yaygınlaşmaya başlamış, okyanus tabanı, uzay ve Antarktika gibi yerler için ortak alan kavramı ve insanlığın ortak mirası kavramları giderek artan bir şekilde destek görmeye başlamıştır. Buna göre bu kaynaklar tüm insanlığın fayda sağlayabileceği kaynaklar olarak görülmeye başlanmıştır. İşte bu endişeler yeni bir konferans düzenlenerek, tüm deniz hukukunun tekrar gözden geçirilmesine geniş destek verilmesine yol açmıştır (Özman, 2006: s. 35).

Yüzyıllardır uygulanan teamül kurallarını yazılı hale getiren bu sözleşmelerin, yapıldıkları dönemde dahi, mükemmel oldukları söylenemezdi. Nitekim başta karasularının genişliği sorunu olmak üzere, diğer bir takım konuların askıda bırakıldığı bilinmekteydi. Bunları halletmek amacıyla iki yıl sonra toplanan “BM II. Deniz Hukuku Konferansı” da başarıya ulaşmadan dağıtılmıştı.

Ne var ki, bu gerekçelere ve başarısızlıklara rağmen, imzalandıktan bir süre sonra, gerekli sayıda devletçe onaylanarak, onaylayan devletler arasında yürürlüğe giren bu sözleşmelerin, tarih içerisinde çok kısa sayılacak bir süre sonra yeniden ele alınacakları ve deniz alanlarına ilişkin olarak çok kapsamlı ve genel kabul gören bir düzenlemeye ulaşılabileceği o tarihlerde belki de kimsenin aklından geçmiyordu.

Cenevre Konferanslarında üzerinde uzlaşmaya varılamayan konuların varlığı yanında; özellikle 1960'lerden sonra, uluslar arası ortamdaki yapısal ve teknolojik gelişmeler denizlere ilişkin konuların yeniden ele alınması sürecini hızlandırmıştır. Gerçekten o yıllarda bağımsız birer üye olarak uluslar arası topluma katılan devletler “kendileri dışında ve kendilerinden önce oluşturulan kuralları kabul etmeme” tezini yoğun bir şekilde işlemeye başlamışlar ve bunun sonucunda “Uluslar arası Yeni Ekonomik Düzen”in ilk ilkeleri de kabul görmeye başlamıştır. Diğer taraftan teknolojideki gelişmeler ve bütün insanlığın bir takım yeni kaynaklara olan ihtiyacı, dikkatlerin münhasıran hiçbir devlete ait olmayan dolayısı ile de bütün “insanlığın ortak malı” olarak kabul edilebilecek “denizlere” yönelmesine neden olmuştur.

1970 yılında, BM Genel Kurulunun 2570 nolu kararıyla, BM Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı'nın düzenlenmesi kararlaştırılmıştır (Guy, 2000: s. 12). Mevcut deniz hukukunun modern teknoloji ve uluslararası ihtiyaçları karşılamaktan uzak olması, başta karasularının genişliği olmak üzere deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusundaki hukukî boşluk ve farklı uygulamalardan doğan anlaşmazlıklar, gelişen teknolojiye paralel olarak denizlerdeki canlı ve cansız kaynaklara karşı artan ilgi, derin deniz dibi kaynaklarının insanlığın ortak mirası olduğuna dair oluşan görüşler, denizlerde meydana gelen kirlilik ve ekolojik sorunlar, konferansın düzenlenmesi sürecinde temel etkenler olmuştur (Özman, 2006: s. 37-39).

Konferans, 1973 yılında üç komite halinde çalışmalarına başlamıştır. Birinci komite; Milli yetki sınırları dışında kalan ve kaynakları insanlığın müşterek mirası olarak kabul edilen açık deniz bölgelerinin rejimi ve bu rejimle ilgili mekanizma, ikinci komite; Karasularının genişliği, bitişik bölge, boğazlar, kıta sahanlığı, MEB, balıkçılık, açık denizler, sahili olmayan devletlerin hakları, takımadalar, kapalı-yarı kapalı denizler, yapay adalar ve adaların rejimi konularını, üçüncü komite ise; Denizlerde bilimsel araştırma, teknoloji transferi ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili maddeleri hazırlamakla görevlendirilmiştir. Sekiz yıldan fazla süren Konferansa, 160 ülke iştirak etmiştir (Demirsoy, 1974: s. 20-25).

Böylece bu alanlarda yukarıda zikredilen gerekçelerle yeni bir takım düzenlemeler yapılması amacı ile 1967 yılında BM bünyesinde başlatılan hazırlıklar, 3-14 Aralık 1973 tarihleri arasında New York'da "3 üncü Deniz Hukuku Konferansı"nın birinci dönem toplantısının başlaması ile noktalanmıştır. Yalnızca usul konularının ele alındığı bu toplantıyı takiben, 20 Haziran 1974 tarihinde Venezuela'nın başkenti Caracas'da, Konferans esasa ilişkin konular üzerindeki çalışmalarına resmen başlamıştır.

Gündeminde, dünya denizlerine ilişkin olarak halledilmesi gereken yüzden fazla konunun yer aldığı ve bu nedenle de başarıya ulaşacağı hususunda tereddütlerle başlayan Konferans, aralıklı sürelerle 11 dönem devam etmiş ve sonuçta "Deniz Hukuku Sözleşmesi" metnini hazırlamayı başarmıştır. 30 Nisan 1982 tarihinde Konferans'a katılanların oyuna sunulan bu metin hakkında 130 kabul, 17 çekimser ve 4 red oyu kullanılmıştır. Bunu müteakip, 6-10 Aralık 1982 tarihlerinde Jamaika'da, Montego Bay'da düzenlenen törenle Sözleşme, 119 devlet tarafından imzalanmıştır (Özman, 2006: s. 42).

Deniz Hukuku'nda ilk yazılı çalışma olan 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinde Deniz Bilimsel Araştırmasına ilişkin detaylı düzenleme bulunmamakla beraber Kıta Sahanelığı Sözleşmesinin; kıyı devletine; karasularının ötesinde, fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının yatağı ve toprak altını araştırma ve kaynaklarını işletme konusunda münhasır egemen haklar verdiği görülmektedir. Burada sözü edilen münhasır egemen haklardan kasıt; Kıyı Devleti kıta sahanlığını araştırmaya veya kaynaklarını işletmeye bile, Kıyı Devletinin rızası olmadan hiç kimsenin bu faaliyetlere başlayamayacağı veya kıta sahanlığı üzerinde talepte bulunamayacağıdır.

Aynı zamanda 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmelerinden biri olan Kıta Sahanelığı Sözleşmesinde; "Kıta sahanlığının araştırılması ve kaynaklarının işletilmesi, seyrüsefere, balıkçılığa veya denizin canlı kaynaklarının muhafaza edilmesine haksız bir şekilde müdahaleye yol açamayacağı gibi, kamuya açıklanmak üzere yürütülen temel oşinografik ve diğer bilimsel araştırmalara da herhangi bir müdahaleye yol açamaz." denilerek deniz bilimsel araştırmalarının sınırı çizilmiştir.

O tarihlerde Deniz Bilimsel Araştırmaları konusunun üzerinde durulmamasına sebep olarak teknolojik yetersizlik ve denizden ne dereceye kadar faydalanılabileceği konusunda insanoğunun bilgisizliği gösterilebilir. Ancak teknolojinin hızla gelişimi, ortaya çıkan enerji ihtiyacının bir kısmının denizlerden elde edilebileceğinin keşfedilmesi ve daha birçok etken bu konu hakkında detaylı bir düzenleme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır.

Sonuç olarak şu anda deniz bilimsel araştırma faaliyetlerini düzenleyen temel kaynak olarak 1982 BMDHS'nin XIII. kısmı ortaya çıkmıştır. Türkiye bu sözleşmeye taraf olmamakla birlikte örf ve adet hukuku durumuna gelen konularda sözleşmedeki hususları uygulamakta, Deniz Bilimsel Araştırma faaliyetleri konusunda da bu sözleşme maddelerini esas almaktadır.

Milletletarası hukuk açısından, deniz, her biri farklı bir hukuki rejime tabi olan bir takım kısımlara ayrılır. Deniz önce devletin egemenliğine tabi deniz kesimi ve açık denizler kesimi olmak üzere ikiye ayrılır. Devletin egemenliğine tabi deniz kesimi için iki ayrı hukuki rejim öngörölmüştür; içsular ve karasuları rejimleri. Açık denizler kesimi, kural olarak, açık denizler rejimine tabi olan deniz kesimleridir. Fakat açık denizlerin kıyıya yakın olan bazı kesimlerinde, kıyı devleti yararına bazı özel rejimler öngörölmüştür. Bunlar, bitişik bölge ve kıta sahanlığı rejimleridir. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, bu özel rejimlere bir üçüncüsünün eklenmesine yol açmıştır ki, bu da MEB rejimidir (Gündüz, 1994: s. 299).

1. DENİZ ALANLARININ HUKUKİ STATÜSÜ

Devletin ülkesi denildiğinde; o devletin egemenliğine tabî kılınan, sınırları olan, yeryüzünün belirlenmiş bir kesimi akla gelmektedir. Devletin ülkesine coğrafi açıdan bakıldığında, üç kısımdan oluştuğu görölmektedir: Kara ülkesi, hava ülkesi, deniz ülkesi. “Devletin deniz ve hava ülkesi üzerindeki egemenliği kara ülkesinden ayrı olarak devredilemez ve terk edilemez” (Toluner, 1996: s. 31).

Devletin ülkesi, devletin fiziki unsurunu oluşturur. Her devletin mutlak surette sınırları belirli muayyen bir ülkesinin olması gerekmektedir. Burada ‘ülke’

terimi ile kastedilen sadece kara ülkesi değildir. Bunun yanı sıra denize kıyısı var ise deniz ülkesi ve hava ülkesi de ülke unsuru içinde yer almaktadır. Bir devletten söz edilebilmesi için; Sınırlarıyla belirli bir fiziki ortamın (ülkenin) varlığına ihtiyaç vardır. Bu yüzden, sınırlı bir toprak parçası üzerinde yerleşik olarak yaşamayan göçebe kabileler bir hükümetleri mevcut olsa bile ‘devlet sayılmazlar (Çelik, 1987: s. 323).

Kara ülkesi, ülkenin toprak ve toprakaltı kısımlarından oluşur. Kara ülkesi içerisinde, mülkiyeti devlete veya özel şahıslara ait her türlü arazi ile yollar, kanallar, demiryolları, ayrıca nehir, göl ve karasularındaki adalar girmektedir (Tetik, 2005: s.34). Deniz ülkesi, ülkenin milli egemenliğine tâbi deniz kısımlarından oluşur. Deniz ülkesi; iç sular, karasuları ve boğazlardan oluşmaktadır (Akipek, 1970: s. 27).

Hava ülkesi, devletin kara ve deniz ülkesi üzerindeki hava sahasını kapsar. Dikey mesafe konusunda henüz belirlenmiş bir rakam mevcut değildir. Uygulanan uluslararası hukuka göre; Devletlerin hava ülkesi, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik olarak yer alan iç suların ve karasularının üzerindeki hava sahasıdır (Tetik, 2005: s. 49). Devletin ülkesini, diğer devlet ülkelerinden, sahipsiz ülkeden, açık denizden ve uzaydan ayıran iki boyutlu farazi çizgiye yani alana, sınır denmektedir (Toluner, 1996: s. 31).

Devletin kara ülkesinin sınırları ya bir andlaşmayla veya uzun bir süre devam eden çekişmesiz bir uygulamayla veya milletlerarası mahkeme kararıyla saptanmış olabilir. Her üç durumda da, sınırın ‘erga omnes’ etkisi vardır; yani üçüncü kişi durumundaki devletlere karşı da ileri sürülebilir (Toluner, 1996: s. 31).

Devletin hava ülkesinin ve deniz ülkesinin dış sınırları, devletin ülkesini, ‘res communis’ten, yani milletlerarası toplumun bütün üyelerine ait olduğu kabul edilen alanlardan ayıran çizgidir. Bu nedenle, bu sınırın saptanması, bütün devletleri ilgilendiren bir sorun olup, ancak milletlerarası hukukun genel kuralları ile düzenlenebilir. İki veya daha fazla devletin, deniz ve hava ülkelerinin dış sınırlarını belirlemek amacıyla akdettikleri bir andlaşmanın hükümleri, bu genel kurallardan sapılmasını gerektiriyorsa, ‘erga omnes’ etkisi olmaz; yani, üçüncü kişi durumundaki

devletlere karşı ileri sürülemez. Bu devletlere karşı ileri sürülebilmesi için, onlar tarafından tanınması ya da akdedilen bu anlaşmaya itiraz edilmemiş olması gerekmektedir. Devletin hava ve deniz ülkesinin dış sınırları, bu yönleriyle milletlerarası hukukun, tartışmalı olan konularındandır (Toluner, 1996: s. 32).

Denizler devletlerin hükümlerlik haklarının belirlenmesi maksadıyla hukuki rejimleri açısından iç sular, karasuları ve açık denizler başlıkları altında sınıflandırılmaktadır. Hava sahası ise ulusal ve uluslararası hava sahası olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Son zamanlarda açık denizler olarak değerlendirilen çok büyük deniz kesimlerinde Kıyı ve Ada Devletlerinin hak iddialarını önemli ölçüde artıran MEB, Takımada Suları gibi yeni kavramlar çok sık tartışılmaya ve hayata geçirilmeye başlanmıştır. Deniz hükümlerlik haklarının genişletilmesi ve karasularının 12 deniz mili ve ötesine uzatılması konusundaki artan temayüller Üçüncü BMDHK kapsamında 1973'ten 1982'ye kadar devam eden uluslararası görüşmelerin konusu olmuştur. Bu konferansın sonucu olarak 1982 BMDHS ortaya çıkmıştır.

Sözleşme 130'a karşı aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 4 karşı⁹ (Pazarcı, 1996: s. 281) ve 17 çekimser oyla kabul edilmiş ve 10 Aralık 1982'de imzaya sunulmuştur. BMDHS 16 Kasım 1994 tarihinde taraf olan ülkeler nezdinde yürürlüğe girmiştir (Defense Institute of International Legal Studies, 1996: s. 4-5). 06-10 Aralık 1982 tarihlerinde Jamaika'da, Montego Bay'da düzenlenen bir törenle Sözleşme 119 devlet tarafında imzalanmıştır (Özman, 1984: s. V1; Bozkurt, 1992: s. 176-229).

Ancak bu Sözleşme deniz hukuku konularını düzenleyen tek sözleşme değildir. Bugün hem 1958 Cenevre Sözleşmeleri hem de 1982 Sözleşmesi yürürlükte bulunmaktadır. Devletlerin bir kısmı sadece 1958 Sözleşmeleri'ne taraf iken, bir kısmı da sadece 1982 Sözleşmesi'ne taraftır. Diğer bir kısım devletler ise hiçbir sözleşmeye taraf olmamıştır. (Demirsoy, 1974: s. 20-25).

⁹ Türkiye, A.B.D., Venezuela, İsrail.

Buna göre, sadece Cenevre Sözleşmelerine taraf olan devletler, bu sözleşmelerin hükümleriyle bağlı iken, sadece 1982 Sözleşmesi'ne taraf olan devletler, 1982 Sözleşmesi'nin hükümleriyle bağlıdırlar. Buna karşılık, 1958 Sözleşmeleri ve 1982 Sözleşmesi'ne taraf olmayan devletlerin deniz hukukundan doğan ilişkileri teamül kurallarına tabi olmaya devam etmektedir.

Ancak, 1982 Sözleşmesi, 1958 Sözleşmeleri ile teamül hukuku haline gelmiş olan birçok kuralı da geliştirmiş ve yazılı hale getirmiş bulunmaktadır. Ayrıca, bugün deniz hukuku konularını ele alırken her kurum veya kişi referans olarak çok defa 1982 Sözleşmesi'nden yola çıkmaktadır. Zaman geçtikçe de bu sözleşmede yer alan hükümler, uygulamada devletlerin direnci ile karşılaşmadıkça, deniz hukuku konularını yönetme konusunda tek sözleşme olma yolunda ilerlemektedir. Bu konu da özellikle sözleşmeye taraf olmayan Türkiye için de risk oluşturmaktadır.

1982 BMDHS, bugüne kadar yapılan, deniz hukuku konularını düzenleyen en kapsamlı sözleşmedir. Daha önceki konferanslarda açıklığa kavuşturulamamış veya hiç düşünülmemiş konularda düzenlemeler getirerek bu konudaki boşluğun kapatılmasına yönelik en önemli girişim olarak tarihe geçmiştir. Sözleşme kapsamında yapılan düzenlemelere bakılacak olursa, karasuları genişliği en çok 12 mil olarak belirlenmiş (Gündüz, 1994: s. 291), buna paralel olarak bitişik bölge genişliği 24 mile çıkarılmıştır (Gündüz, 1994: s. 299).

Uluslararası hukuk bakımından deniz, iki niteliğine bağlı olarak tanımlanmaktadır. Bunlardan ilki, tuzlu su alanı olma, diğeri ise tüm dünya yüzeyinde doğal bir ulaşım alanı oluşturmaktır. Uluslararası ulaşım imkân vermedikçe bir su alanının tuzluluğu, uygulanan uluslararası hukuk açısından onun deniz olarak nitelendirilmesini sağlayamamakta ve bu tür su alanları göl olarak değerlendirilmektedir (Pazarcı, 1996: s. 370).

Başlıca dört ayrı coğrafi bölüme ayrılan ve ayrı ayrı adlandırılan denizler, yerkürenin en büyük tanımlayıcı parçasıdır. Birbirleriyle irtibat hâlinde bulunan denizler devamlı (mütemadi) bir saha teşkil ederler. Bu bakımdan, deniz sahasının yeknesak bir hukuki rejime tabi tutulması kaçınılmaz gibi görünse de, kara ile

denizin birbirine sıkı bir şekilde bağı bulunması ve devletlerin siyasi mülhazaları müspet hukuka başka bir istikamet ve mahiyet verilmesini gerektirmiştir. Eski çağlardan beri uluslararası ticaretin gerçekleştirilmesinde ayrıcalıklı bir yere sahip olan denizler, örf ve âdet hukukundan doğarak gelişmiş birtakım kuralların konusu olmuşlardır. Uluslararası hukuk açısından denizler birbirlerinden farklı hukuki rejimlere tabi olan kısımlara ayrılmaktadır (Çalık, 2002: s. 13).

Bu çerçevede denizler, bazı yazarlarca; "devletin egemenliğine tabi deniz kesimi" ve bütün devletlerin yararlanmasına açık olan "açık denizler" olarak ikiye ayrılarak değerlendirilmiş; (Toluner, 1996: s. 56), bazı yazarlarca da, denizler, "devletlerin ülkesini oluşturan deniz kesimi", "devletlere ait olmamakla birlikte onların birtakım egemen haklara sahip olduğu deniz kesimi", "tümüyle uluslararası alanı oluşturan deniz kesimi" olarak üçe ayrılarak değerlendirilmiştir (Pazarcı, 1996: s. 270).

1.1. Devletin Egemenliğine Tabi Deniz Alanları

İşletme ve kullanım açısından sınırların çizilmesi maksadıyla denizler iki kısma ayrılmaktadır. Bunların ilki iç suları, kara sularını ve takımda sularını kapsamaktadır. Birinci kısımdaki söz konusu milli sular üzerinde diğer uluslara tanınmış bir takım belirli seyir hakları olmakla birlikte sahildevletinin egemenliği hüküm sürmektedir. İkinci kısım ise açık denizleri ve MEB ve bitişik bölgeleri (contiguous zone) kapsar. Bu sular tüm devletlerin açık denizlerdeki seyir ve üzerinde uçuş serbestilerini kullandığı uluslararası sulardır.

Denizlerdeki içsular bir devletin kara ülkesine sıkıca bağı kıyı suları olup, bu devletin karasularının iç sınırı içsularının bittiği noktada başlamaktadır. İçsular devletin, ilke olarak, tam egemenliği altında bulunmaktadır. Bununla birlikte kimi bakımlardan denizlerdeki içsular kara ülkesinin içinde yer alan göl, akarsu gibi karasal iç sulardan birtakım farklılıklar göstermektedir. Bu nedenle denizlerdeki içsuların rejimini karasal içsulardan ayırmak gerekmektedir. İçsuların hukuksal rejimini dayanağı kıyı devletinin egemenliğidir. Dolayısıyla, kıyı devletinin bu sulardaki yetkilerinin, tam olduğu kabul edilmektedir (Pazarcı, 2005: s. 26).

Karasuları ise farklı bir hukuki düzen geçerlidir. Bu kesim devletin egemenliğine tabi olan ve bu nedenle kural olarak tüm yetkilerini kullanabileceği bir deniz kesimi olmakla beraber, kıyı devletinin yetkileri, deniz ulaştırmasının serbest ve kesintisiz olmasını sağlamak amacıyla sınırlanmıştır. Bu sınırlamalardan birincisi yabancı devlet gemilerine tanınan, zararsız geçiş hakkıdır. İkincisi ise; Karasularında yargı yetkisinin kullanılmasına ilişkin sınırlamadır (Toluner, 1996: s. 55).

Denizde ulaşım (seyrüsefer) konusunda karşılaşılan ilk sorun, deniz ulaşımının hukuksal açıdan her yerde serbest olup olmadığı konusunda ortaya çıkmaktadır. Uygulanan uluslararası hukukun bize gösterdiği gibi, hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan açık deniz alanlarında XVII. YY'dan bu yana deniz ulaşımında "serbestlik" ilkesinin benimsendiği gözlenmektedir. Nitekim, bu ilke Uluslararası Sürekli Adalet Divanı'nın Lotus Davası'na ilişkin 7.9.1927 tarihli kararında açıkça doğrulanmaktadır (Pazarcı, 2005: s. 271). Ancak, devletler denizlerin kimi kesimlerine (iç sular, karasuları gibi) tümüyle sahip olduklarına ve kimi kesimlerinde (bitişik bölge, MEB gibi) de birtakım egemenlik hakları kullandıklarına göre, bu alanlardan geçişin serbest olup olmadığı sorusu cevaplanmak zorundadır (Pazarcı, 2005: s. 271).

1.1.1 Esas Hatlar

Deniz hukukunda esas hat (base line) devletin yetkisine tabi olan deniz alanlarının ölçülmeye başladığı hattır. Devletlerin egemen haklara sahip olduğu deniz ülkesi, esas hatlar olarak adlandırılan hatla kara ülkesi arasında kalan iç sular ve bu hattın ötesine uzanan karasularından oluşur. Bu nedenle devletin deniz ülkesinin tanımlanması ve belirlenmesinde en önemli kriter esas hatlardır (Özman, 2006: s. 213). Karasuları ve diğer tüm deniz alanları esas hatlardan itibaren ölçülür. Hak iddia edilen deniz bölgelerinin denize olan uzanımlarını hesaplamak için öncelikle esas hatların nasıl çizildiğini anlamak gereklidir (Kuran, 2006: s. 98).

1.1.1.1. Normal Esas Hat (Alçak Su Hattı)

1982 BMDHS, 5 inci maddesi uyarınca, "Normal Esas Hat": Bu sözleşmede

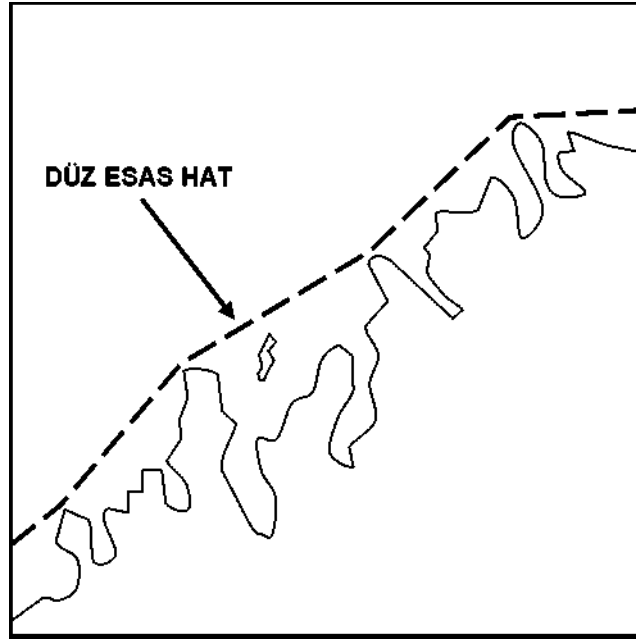
başka türlü öngörülmedikçe, karasularının genişliğini ölçmeye yarayan normal esas hat, kıyı doğrultusundaki en düşük cezir hattıdır (suların en çok çekildiği hattır); bu hat kıyı Devleti tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli haritalar üzerinde gösterilir." (KBBS, 1958: mad. 3), (Gündüz, 1994: s. 291).

Özel kurallar uygulanmadığı sürece, bir devletin deniz alanlarına ilişkin iddialarına temel teşkil eden esas hat, o devletin resmi büyük ölçekli haritalarında belirtilen kıyı boyunca uzanan alçak su hattıdır. UAD, 1951 yılında İngiltere ile Norveç arasındaki balıkçılık davasına ilişkin kararında, suların en çok çekildiği duruma göre normal esas hatlar ile belirlenen kıyı çizgisinin uygulamada genellikle kabul gören bir ölçüt olduğunu bildirmiştir (Pazarcı, 2006: s. 99).

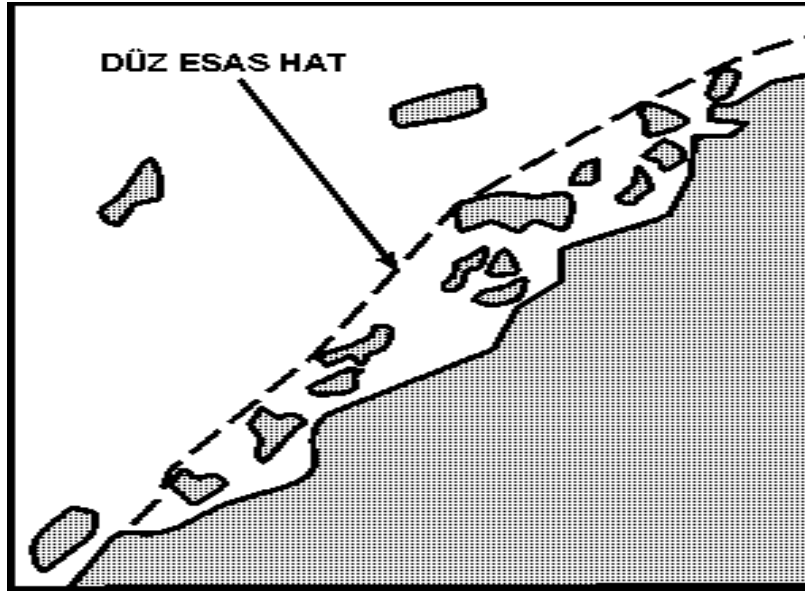
1958 ve 1982 sözleşmelerinin normal esas hatla ilgili maddeleri tamamen aynıdır. Ancak 1982 BMDHS'nde kayalıklarla ilgili uygulamaları açıklığa kavuşturan 6 ncı madde ilave edilmiştir. Aslında kayalıklar sorunu, 1953 yılında, Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun oluşturduğu Uzmanlar Komitesi tarafından tartışılmış ve esas hatların belirlenmesi maksadı ile kayaların haritalarda belirtilen kenarlarının alçak su seviyesi hattı olarak kabul edilebileceği şeklinde bir tavsiye kararı alınmış olmasına rağmen, 1958 BMDHS buna yer verilmemiştir (Kapoor ve Kerr, 1986: s. 31).

1.1.1.2. Düz Esas Hatlar

Sahil hattının kıyı içlerine doğru derin girintilere sahip olması veya kıyının hemen yakınında ada grupları varsa sahildar devlet düz esas hatları uygulayabilir. UAD aynı davada, kıyıların çok girintili, çıkıntılı ve parçalanmış olması veya kıyıya yakın ada, sığlık ve kayalıklar olması halinde, kıyının uygun noktalarını birleştiren düz hatların esas alınabileceğini ve bunun uluslar arası hukuka uygun olduğunu bildirmiştir (Toluner, 1996: s. 102).



Şekil-1: Derin Girintili Kıyı Hattı



Şekil-2: Kıyı Hattında Çoklu Adalar

Düz esas hatların uygulanmasında genel kural, düz esas hatların sahilin genel istikametinden ayrılmaması ve kapladıkları deniz alanlarının kara parçası ile yakından bağlı olmasıdır. (Şekil 1 ve 2'ye bakınız.) Düz esas hatları uygulayan sahil devleti, bu hatları haritalarında açıkça belirtmeli ve düz esas hatları bir araya getiren coğrafi koordinatları bir liste halinde yayınlamalıdır. 1982 BMDHS, Madde 7.1, Düz Esas Hat (KBBS, 1958: mad. 4.1):

- Sahilin derin bir şekilde girintili çıkıntılı olduğu veya sahil boyunca hemen yakında bir adalar dizisinin bulunduğu yerlerde, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın çizimi için, uygun noktaları birleştiren düz esas hatlar yöntemi kullanılabilir.
- Bir deltanın mevcudiyeti ve diğer doğal özellikler sebebiyle sahilin son derece değişken olduğu bölgelerde, uygun noktalar en düşük cezir çizgisi boyunca seçilebilir; en düşük cezir çizgisinin daha sonra yükselmesi halinde dahi, bu düz esas hatlar, işbu Sözleşmeye uygun olarak sahil devlet tarafından değiştirilmedikçe yürürlükte kalacaktır.
- Düz esas hatların oluşturduğu çizginin sahilin genel yönünden hissedilir bir biçimde sapmaması ve bu hatların berisinde kalan deniz uzantılarının iç sular rejimine tabi tutulabilmesi için, bunların kara sahasına yeter derecede bağlı olmaları gerekir.
- Düz esas hatlar cezir zamanı ortaya çıkan yüksekliklere doğru veya bunlardan başlamak üzere çizilmeyecektir; meğerki bunlar üzerinde devamlı olarak suyun üstünde kalan deniz fenerleri veya benzer tesisler inşa edilmiş olsun veya bu şekilde çizilmiş düz esas hatlar uluslararası genel bir kabul görmüş olsun.
- Paragraf uyarınca düz esas hatlar yönteminin uygulandığı durumlarda, bazı esas hatların tespiti için, söz konusu bölgeye özgü ve gerçekliği ve önemi uzun bir teamül ile açıkça kanıtlanmış ekonomik çıkarlar göz önünde tutulabilir.
- Düz esas hatlar yöntemi bir devlet tarafından, diğer bir devletin karasularını açık denizden veya bir MEB'den kesecek şekilde uygulanamaz (Gündüz, 1994: s. 292).

1958 ve 1982 Sözleşmelerinde düz esas hat esas hatların belirlenmesinde teknik açıdan önemli değişiklikler getirilmemekle birlikte, 1982 BMDHS'nde iki yeni maddenin yer aldığı görülmektedir. Bunlardan birincisi, deltalarla ilgili düzenlemeleri içeren 7/2 nci madde, ikincisi, takımadaların tanımı ve düz esas hatların uygulamasıyla ilgili 46 ve 47 inci maddelerdir (1982 BMDHS mad. 7/2-46-47).

➤ Düzensiz Sahil Hatları:

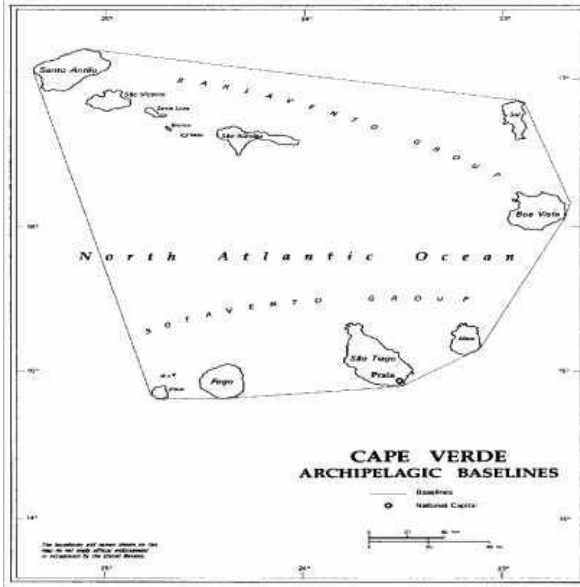
Sahil hattının deltalar gibi doğal koşullar nedeni ile oldukça düzensiz olduğu durumlarda, düz esas hatlar alçak su hattının uygun noktalarının birleştirilmesi sureti ile uygulanabilir. Bu düz esas hatlar sahil hatlarında meydana gelen çekilme veya denize doğru ilerlemelere rağmen sahil devlet tarafından değiştirilene kadar yürürlükte kalırlar.

➤ Alçak-Su Yükselteleri:

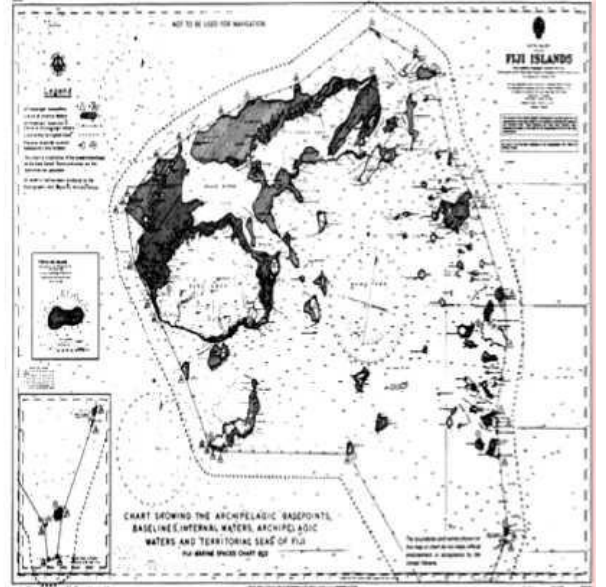
Bir alçak-su yükseltisi, deniz ile çevrili ve alçak-su zamanı su sathının üzerinde kalan, fakat yüksek-su zamanı batan doğal olarak şekillenmiş bir toprak parçasıdır. Kural olarak düz esas hatlar alçak-su yükseltisi üzerinde yüksek-su zamanında da su üstünde kalan bir fener veya benzeri bir bina inşa edilmemişse alçak-su yükseltisine ve yükseltisinden başka bir noktaya doğru çizilemezler.

➤ Takımadada Düz Esas Hatlar

46 ve 47 inci maddelerle, takımadanın tanımı yapılmış ve takımadada devletini oluşturan takımadada ve adaların çevresini kuşatacak düz esas hatların çizilmesine yönelik teknik detayları belirtilmiştir.

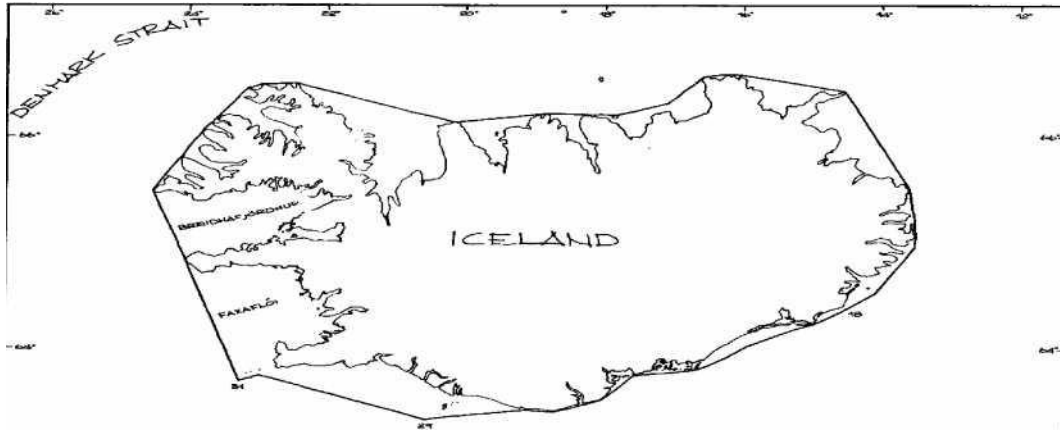


Şekil-3: Cape Verde Takımadada Düz Esas Hatları (Guy, 2000: s. 169).

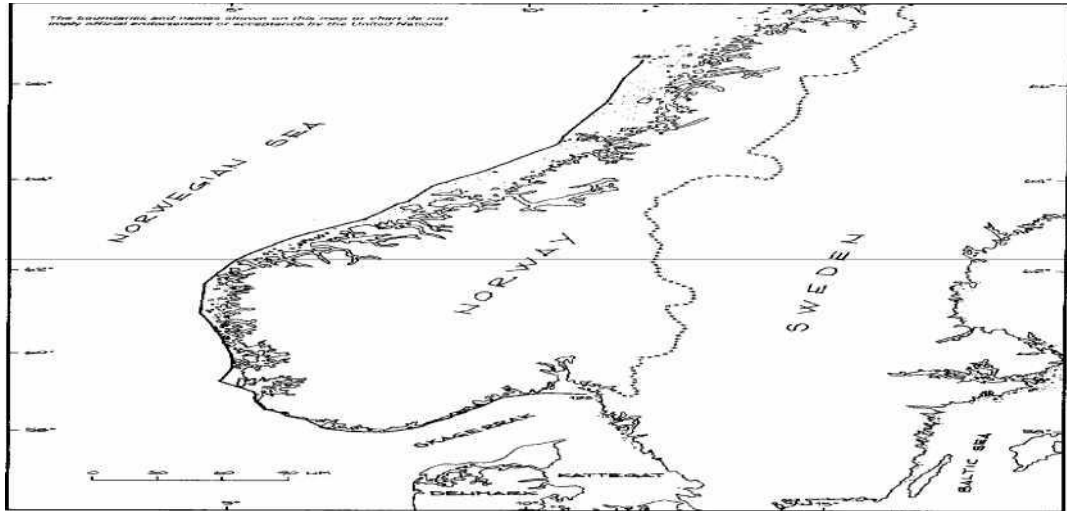


Şekil-4: Fiji Takımadada Düz Esas Hatları (Guy, 2000: s. 175).

Ancak bu durumda bile oluşturulacak esas hatların diğer bir devletin karasularını açık denizden veya MEB'den ayıracak şekilde kullanılmayacağını altı çizilmiştir. Ayrıca birinci maddede de belirtildiği üzere düz esas hatların çizilebilmesi için ilk kriter, sahilin derin bir şekilde girintili ve çıkıntılı olması veya sahil boyunca ve hemen yakınında bir adalar dizisinin bulunması koşulu getirilmektedir.



Şekil-5: Girintili-Çıkıntılı Sahillerde Çizilen Düz Esas Hatlar (Guy, 2000: s. 166).



Şekil-6: Kıyıya Çok Yakın Adalar Saçağının Etrafına Çizilmiş Düz Esas Hatlar (Guy, 2000: s. 167).

Dolayısı ile sadece bu özelliğe sahip sahil kesimlerinde, düz esas hat yönteminin uygulanabileceği sonucu ortaya çıkmaktadır. Ayrıca sahil boyunca ve

hemen yakınında bir adalar dizisi tanımlaması ile de adaların sahil boyunca devamlılık arz etmeleri gerektiği belirtilerek, bir kaç izole adanın bu bağlamda değerlendirilmeyeceği belirtilmektedir (Kapoor ve Kerr, 1986: s. 34).

Düz esas hatlarla sınırlandırılan alan iç sular olarak kabul edilmektedir. Ancak bu suların daha önce iç sular statüsünde olmadığı ve zararsız geçiş hakkının bulunduğu yerlerde bu hak devam edecektir (BMDHS, 1982: mad. 8/2).

Düz esas hattın 1982 BMDHS'nde tanımı yer almamaktadır. Düz esas hat; Uluslararası Hidrografi Örgütü, Hidrografi Sözlüğünde, matematiksel olarak, belirli bir yüzeyde veya düzlemde iki noktayı birleştiren en kısa mesafe olarak tanımlanmaktadır. Deniz haritaları genelde merkator projeksiyonunda üretilmektedir ve aslında bu haritalarda çizilen doğru çizgiler gerçek dünyada bir eğriyi temsil etmektedir. Bu yüzden özellikle uzun mesafeli düz esas hatların çiziminde, jeodezik hatların (dünyanın şeklini modelleyen elipsoid üzerindeki iki nokta arasındaki en kısa hatlar) kullanılması, uluslararası platformda kabul görebilmesi için zorunludur.

1.1.1.3. Koy ve Körfezler

1982 BMDHS, 10 uncu maddesi uyarınca;

- “İşbu madde sadece kıyıları bir Devlete ait olan körfezlerle ilgilidir.
- Bu Sözleşmenin uygulanması bakımından, bir körfez iyice belirgin bir girintidir ki (karaya) sokuluşunun ağız genişliğine oranı, kara ile çevrili suları kapsayacak kadar olmalı ve kıyının basit bir kıvrımından ibaret olmamalıdır.
- Bununla beraber, bir girinti, bu girintinin ağızına çizilen bir hattı çap olarak alan bir yarım daire alanı kadar alana veya ondan büyük bir alana sahip olmadıkça, bir körfez olarak telakki edilemez
- Ölçüm yapılması bakımından bir girintinin alanı, girinti kıyısının çevresindeki en düşük cezir hattı ile onun cezir sırasındaki doğal giriş noktalarını birleştiren bir hat arasında kalan alandır. Adaların mevcudiyetinden dolayı bir girintinin birden fazla ağızının olması halinde, yarım daire farklı ağızlara çizilen hatların toplam uzunluğu kadar bir hat

üzerinde çizilir. Bir girinti içindeki adalar, girintinin su sahasına dahilmiş gibi kabul edilecektir.

- Bir körfezin doğal giriş noktaları arasındaki mesafenin cezir sırasında yirmidört mili aşmadığı durumlarda, bu iki cezir hattı arasında körfezi kapatan bir hat çizilebilir ve bu suretle kapatılan sular iç sular olarak telakki edilir.
- Bir körfezin doğal giriş noktaları arasındaki mesafenin cezir sırasında 24 mili aştığı durumlarda, 24 mil uzunluğundaki bir düz esas hat, o genişlikte bir hatla mümkün olan azami su sahasını kapatacak şekilde, körfezin içinde çizilecektir.

Yukarıdaki hükümler, ‘tarihi’ körfezlere veya BMDHS 7 nci maddede öngörülen düz esas hatlar yönteminin uygulandığı bir durumda uygulanmaz" (Gündüz, 1994: s. 293).

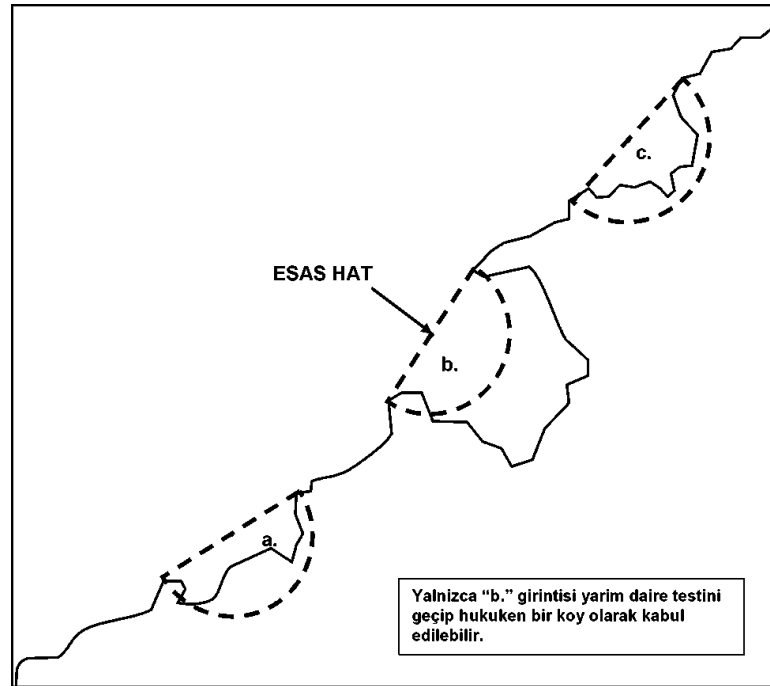
Düz esas hatlarla koyların kapatılması, 1982 BMDHS 10 uncu maddesi ile detaylandırılmış olmasına rağmen; hukuki olarak koy veya körfez kabul edilen bir deniz girintisinin ağzını kapatan esas hattın belirlenmesinde kullanılan karışık bir formül mevcuttur.

Kural gereği koyların bu şekilde kapatılabilmesi için koyun sahillerinin yalnızca bir devlete ait olması gerekmektedir. Komşu iki veya daha fazla ülkenin koyda sınır paylaştığı durumda; ilgili ülkelerin karşılıklı anlaşmaya varması gerekmektedir. Karalarla çevrili deniz girintilerinin koy olarak değerlendirilebilmesi için şartlar aşağıdaki paragrafta belirtilmektedir.

1982 BMDHS madde 10/3’ te belirtildiği gibi, Düz esas hatların çizilmesi maksadı için, bir “körfez” denizin belirgin bir şekilde kara içine girdiği, ağız genişliğinin içerde kalan suları kapsadığı, denizin kara içine hafif bir girintisinden daha fazla genişlikte olan su parçasıdır. Bir koyun kapsadığı su sahasının yüzölçümü, koy ağzının çap olarak kabul edildiği bir yarım dairenin yüzölçümünden büyük olmalıdır. Adaların mevcudiyeti sebebi ile girintinin birden fazla ağzı olduğu

durumlarda test yarım dairesinin çapı bu muhtelif ağızlar arasındaki hatların toplamına eşittir.

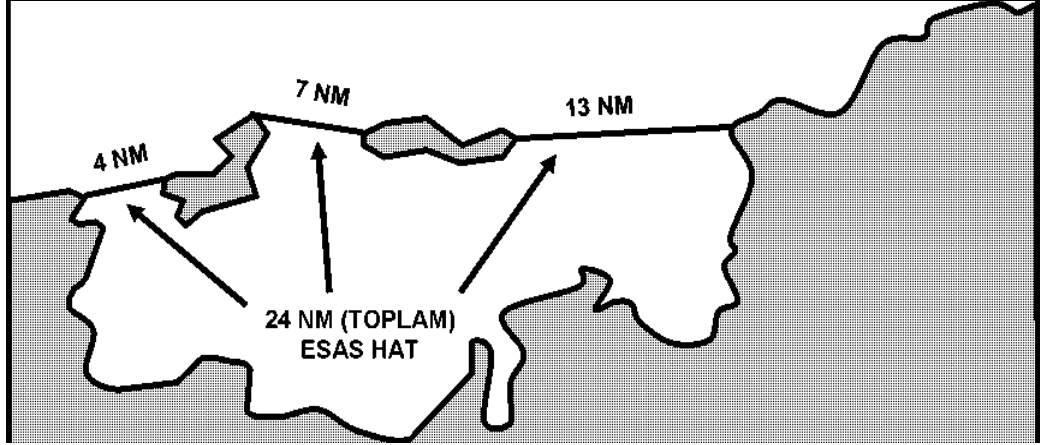
1982 BMDHS bir deniz girintisinin, koy olarak kabul edilebilmesi için koy ağzının genişliğiyle ilgili bir sınırlama getirmemekte sadece 24 NM sınırını esas hatların oluşturulabilmesinde ortaya koymaktadır (BMDHS, 1982: mad.10/5). Koy veya körfez ağzı boyunca uzanan esas hat, uzunluk olarak 24 deniz milini geçemez. Ağzın 24 deniz milinden geniş olduğu durumlarda, 24 deniz mili esas hattı koy veya körfezin içinden çizilerek azami su sahası alanını kapsaması sağlanır. Yarım daire testi kıstasları karşılandığında ve ağzı kapatan hat 24 deniz mili veya daha az olduğunda kara içine girmiş olan su sahası hukuki anlamda koy veya körfez kabul edilir.



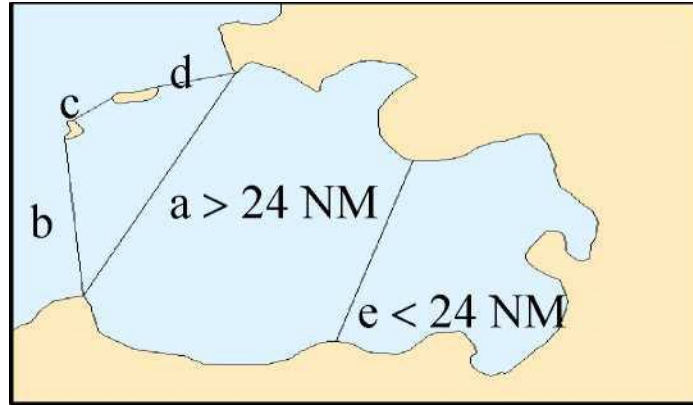
Şekil-7: Kurala Uygun/Uygun Olmayan Koy (Yarım Daire Testi)
(Karagöz, 2004: s. 42).

Dünyadaki birçok koyun bu kurala uymadığı görülmektedir. Örnek olarak; Darien/Kolombiya, Biafra/Kamerun, Cadiz/İspanya, Taranto/İtalya, Guayaquil/Ekvator, Antongil/Madagaskar ve Karpentarya/Avustralya'daki koyuları gösterebiliriz.

Koy içinde veya koy ağzında bir veya birden fazla adanın mevcudiyeti durumunda “Yarım Daire” kuralının uygulanma şekli aşağıda belirtilmektedir. Buna göre eğer koy ağzında bir veya birkaç ada mevcutsa ve koy girişi adalar nedeni ile birkaç parçadan oluşuyorsa bu durumda yarım daire bu parçalar birleştirilerek oluşturulur. Kural basit gibi görünmekle birlikte bazı özel durumların yorumlanması oldukça karmaşık olabilmektedir.



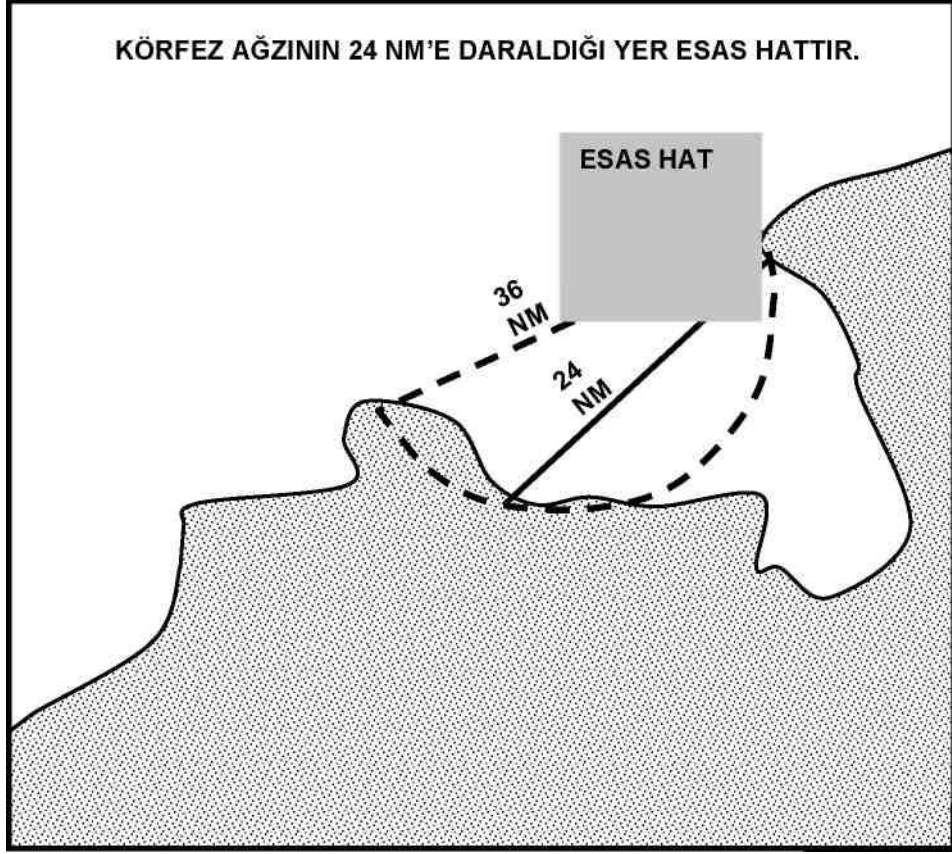
Şekil 8a: Koy Girişinde Adalar Olduğunda Kullanılacak Çapın Belirlenmesi.



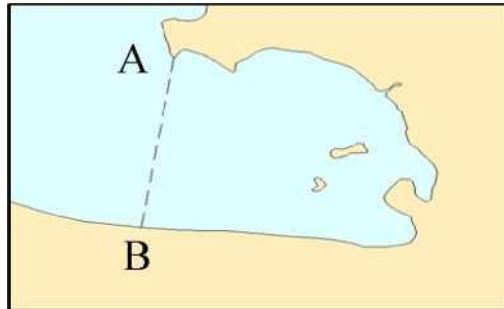
Şekil-8b: Koy Girişinde Adalar Olduğunda Kullanılacak Çapın Belirlenmesi.
(Karagöz, 2004: s. 43).

Koyların kapatılması ile ilgili diğer bir güçlük te koyun doğal girişini temsil eden noktaların tespit edilmesidir. Ancak Hindistan’ın Cutch körfezinde olduğu gibi koyun yalnızca bir tarafında belirgin bir doğal giriş noktası ve karşı tarafta düz bir

sahil hattı varsa yapılabilecek en mantıklı şey belirgin giriş noktası ve karşı taraf arasında en kısa hattın oluşturulacağı noktaların kullanılması olacaktır.



Şekil-9a: Koy Doğal Giriş Noktalarından Birinin Düz Sahil Hattında Olması
(Karagöz, 2004: s. 44).

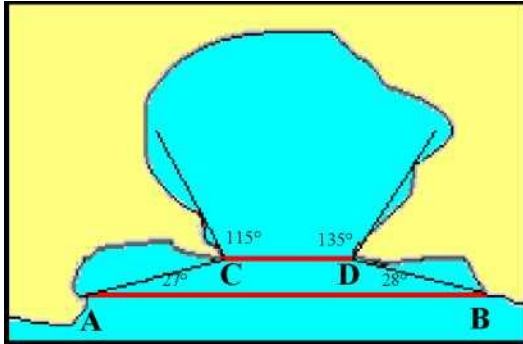


Şekil-9b: Koy Doğal Giriş Noktalarından Birinin Düz Sahil Hattında Olması
Kaynak: (Karagöz, 2004: s. 44).

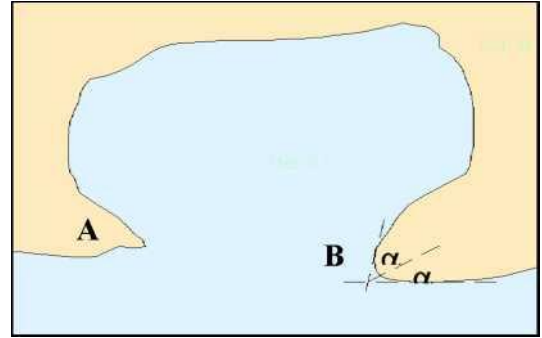
Koy doğal giriş noktaları tespiti için geometrik bir takım kriterler önerilmektedir. Bu yöntem ikiden fazla giriş noktası belirlenebilecek koylar yada

delta ağzlarında başarıyla uygulanabilmektedir. Öncelikle denenmek üzere seçilen olası koy giriş noktaları, aralarında düz hat oluşturulmakta, sonra seçilen giriş noktalarından koyun iç tarafına doğru ilk çıkıntıyı birleştiren hatlar çizilmekte, eğer koy kapama hattıyla koyun iç tarafındaki ilk çıkıntıları birleştiren hatlar arasındaki açılarının her ikisi de 45° 'den büyükse deneme noktaları koyun doğal giriş noktaları kabul edilmektedir. Açılardan birinin, ya da her iki açının da 45° 'den küçük olması durumunda koy giriş noktalarını bulmak için yeni noktalar denenmelidir (Hodgson ve Alexander, 1971: s. 13; Reed, 2000: s. 260).

Yuvarlak kıyı hattına sahip koy giriş noktalarının belirlenmesinde Beazley seçilmiş açı kriterini referans alan bir çok değişik durumu incelemiştir. Bu kural yuvarlak kıyı hattına sahip koy girişlerinde veya bir tarafı düz sahil hattı olan kıyılarda uygulanabilmektedir (Beazley, 1994: s. 2).



Şekil-10: Koy Doğal Giriş Nokta Tespiti.
(Reed, 2000: s. 260)



Şekil-11: Yuvarlak Kıyıya Sahip Koy
(Karagöz, 2004: s. 45)

1.1.1.4 Tarihi Koy ve Körfezler

Tarihi körfezler, yukarıda tanımlanan 24 deniz mili kapama ve yarım daire testine tabi tutulmazlar (KBBS, 1958: mad. 7.2; BMDHS, 1982: mad. 10.2). Bir körfezin tarihi körfez (Pazarcı, 2005: s. 293-294; Meray, 1968: s. 366) olduğunu beyan etme konusunda uluslararası standardı karşılayabilmek için, beyan eden devlet söz konusu körfez üzerinde sarih, etkili, uzun süreli ve devamlı mahiyette otoritesini uyguladığını ve uygulamakta olduğunu ve diğer devletlerin de bunu tanıdığını ispatlayabilmelidir. Gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu

ve gerekse 1982 BMDHS’de kıyıları sadece bir devlete ait olan körfezlerle ilgili düzenleme yapılmış, tarihi körfezler ve birden fazla devletin kıyıdaş bulunduğu körfezlere ilişkin herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Bu konvansiyonların her ikisi de körfezlerle ilgili olarak aynı hükümleri ihtiva etmektedir (Baykal, 1998: s. 11).

1.1.1.5 Nehir Ağzları

Eğer bir nehir doğrudan denize akıyor ise bu nehrin ağzına çizilecek esas hat; nehir ağzının alçak su zamanındaki bankları arasında çizilen hattır. 1982 BMDHS, 9 uncu maddesi uyarınca; “Bir nehir doğrudan doğruya denize akıyorsa, esas hat, nehir kenarlarının en düşük cezir çizgisi üzerindeki noktalar arasında nehir ağzına çizilen düz hat olacaktır.” (Gündüz, 1994: s. 293).

Bu madde 1958 BMDHS 13 üncü madde ile tamamen aynıdır. Kuralda söz edilen ilk kriter olan nehrin doğrudan denize döküleceğinin belirtilmiş olması, teknik olarak karşılaşılabilecek birçok duruma ait belirsizliği ortadan kaldırmakla birlikte, nehir ağzını meydana getiren noktaların hassas olarak belirlenmesinde bazı güçlükler ortaya çıkabilecektir. Nehir ağzları ile ilgili 9 uncu maddenin Fransızca metninde “sans former l’estuaire” ifadesi mevcuttur, yani İngilizce metinde bahsedilen nehrin doğrudan denize dökülmesi ile ilgili olarak değerlendirilebilecek, haliç oluşturmama koşulu, bu durumun açıklığa kavuşturulabilmesi için suyun tuzluluğu ve alanın genişliği ile ilgili bir takım kriterlerin incelenmesi gerekmektedir.

1.1.1.6 Resifler

Bir resifin alçak su hattı, atoller veya parçalı kayalıkların bulunduğu adalar için esas hat olarak kullanılabilir. 1982 BMDHS, 6 ncı maddesi uyarınca; “Resifler”, Atollar üzerinde yer alan adaların veya serpiştirilmiş vaziyetteki resifli adaların mevcudiyeti halinde, karasularının ölçülmesine yarayan esas hat, kıyı Devletinin resmen tanıdığı haritalar üzerinde uygun sembollerle gösterilen, deniz yönündeki en düşük resif hattıdır ” (Gündüz, 1994: s. 292).

1.1.1.7 Liman Çalışmaları

Bir liman sisteminin bütünleşik bir parçasını oluşturan, alan olarak nihai durumunu almış sabit liman tesislerinin en dış sınırının esas hatlar için en dış sınırı oluşturduğu kabul edilir. Liman çalışmaları ile nehirler veya girişlerin sahillerinde yükselen koruma amaçlı iskeleler, mendirekler gibi yapılar ile sahile mücavir deniz sahalarını çevreleyen demir yerleri ve sığınaklar kastedilmektedir.

“Limanlarda ise, karasuları sınırlandırması bakımından liman sisteminin ayrılmaz bir parçasını oluşturan en dışarıdaki liman tesisinin kıyının bir parçasını teşkil ettiği kabul edilir ve bu hattın içi iç sular olarak kabul edilir. " (KBBS, 1958: mad. 8; BMDHS, 1982: mad. 11; Özçayır, 2004: s. 69; BMDHS, 1982: mad. 8/1; Akın, 1978: s. 191).

1.1.1.8 Kapalı Denizler - İç Denizler

Kapalı denizler, tamamen bir veya birkaç Devletin toprakları ile çevrili geniş su alanlarıdır. Böyle bir kapalı deniz yalnızca bir devletin toprakları ile çevrili ise tıpkı göller gibi, bu deniz kıyı devletinin ülkesinin bir parçası sayılır. Buna karşılık, bir kapalı deniz iki veya daha fazla devletin toprakları ile çevrili ise, bir sınır gölü durumunda olan bu denizin hukuki rejimi kıyı devletler aralarında bir antlaşma ile tespit ederler. Kıyıları aynı devlete ait ve genişliği karasuların genişliğinin iki katından az olan bir boğazla açık denize bağlı bir deniz "iç deniz" sayılmaktadır. Bu coğrafi nedenlerden başka, tarihi sebeplerle iç deniz durumunda bulunan denizler de vardır (Toluner, 1996: s. 155-156).

1.1.1.9. Deltalar

1982 BMDHS, düz esas hatlarla ilgili 7 nci madde, 2 nci fıkrası uyarınca bir delta ağzına düz esas hat çizilirken, alçak su hattının deniz tarafında en uzak noktaları arasında çizilebileceği belirtilmektedir. Aynı zamanda sahil devlet tarafından bu sözleşme uyarınca değiştirilmediği takdirde delta sahile doğru çekilse bile düz esas hat aynı kalacaktır. Gerçekte bu durum oldukça nadir olarak

gerçekleşmektedir, zira genelde delta ağızlarında sediment hareketleri nedeni ile denize doğru bir ilerleme gerçekleşmektedir. 1982 BMDHS’de kıyı devletinin esas hattı değiştirmesine yönelik bir süre sınırının olmaması nedeniyle bazı çekinceler konmuşsa da, önemli bir husus olarak görülmemiştir.

1.1.2. İç Sular

İç sular, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın kara tarafından kalan deniz alanlarıdır (KBBS, 1958: mad.5; BMDHS, 1982: mad.8). Denizin kıyıya bitişik olan bu suları, kıyı devletinin kara ülkesine sıkı sıkıya bağlı olan sularıdır. Göller, nehirler, bazı koy veya körfezler, kapalı denizler, limanlar, bazı kanallar ve lagünler iç suların örnekleridir. Devletin kara ülkelerindeki akarsular ve göller iç suları olarak anılmak ile birlikte bunlar deniz alanlarına dâhil olan iç sular değildir ve farklı bir hukuki rejime dâhildir. Kanallar da özel düzenlemelere tabidir (Baykal, 1998: s.88).

Uluslararası hukuk kurallarına göre iç sular, hukuki açıdan o devletin kara ülkesi ile bir tutulmaktadır. Ancak bu tam yetki anlayışı, iç sularda diğer devlet gemilerinin serbestiyeti konusunda soru işareti bırakmaktadır. Geçen yüzyılda devletlerin limanlarını yabancı gemilere kapatma hakkı (Pazarcı, 2005: s. 295), bulunduğu yönünde görüşün ağırlıklı olmasına karşın, günümüzdeki eğilim, iç sulara ve özellikle limanlara giriş çıkışın serbestliğini, açık denizlerdeki serbestliğin bir uzantısı olarak tanımak yönünde olduğudur (Kutluk, 1987: s. 41). İç sularda zararsız geçiş hakkı yoktur (BMDHS, 1982: mad. 18/1).

Tehlike durumu hariç sahildar devletin izni olmaksızın yabancı gemi ve uçaklar iç sulara giremez ve üzerinde uçamazlar. Daha önceden iç su sayılmayan ve düz esas hatların tesis edilmesi ile kapanan sularda zararsız geçiş hakkından söz edilir. İç sulara gemilerin girişi geminin savaş veya ticaret gemisi olmasına göre değişiklik gösterir. Uygulamada ticaret gemilerinin yabancı limanlara girişi serbesttir. Bununla beraber devletler; askeri limanlarını ya da sivil limanlarını yaygın hastalık ve kamu düzenine, güvenliğine aykırılık halinde kapatmaktadır (BMDHS, 1982: mad. 8).

Harp gemileri açısından ise Hâkim Marshall; “ayrıca yasaklanmış olmadıkça, dost bir milletin limanlarının, barış durumunda bulunduğu bütün diğer devletlerin gemilerine açık olduğu” (Toluner, 1996: s. 87; Meray, 1968: s. 380) sonucuna varmıştır.

İçsuların hukuksal rejimi gereği kıyı devletinin tam egemenliği altında olması nedeni ile, kural olarak diğer devletlerin ya da diğer devlet vatandaşlarının gemileri bu deniz alanlarına izin almaksızın giremezler. Bu çerçevede, yabancı gemilerinin kıyı devletinin limanlarına da izinsiz girme hakları yoktur. Ancak bu konuda ilk istisna, zor durumda kalmış ve sığınacak yer arayan (in distress) yabancı gemilerin izin almaksızın limanlara giriş yapabileceğinin kabul edilmesidir.

İkinci olarak, bir kıyı devletinin en azından bazı limanlarının yabancı ticari gemilerin önceden izin almaksızın girişine açık olması gerektiği yönünde uluslararası hakemlik kararları ve uygulama örnekleri mevcuttur (Acer, Erişim: 05 03 2014, www.usakgundem.com). Bu nitelikte bir hak mevcut olsa dahi kıyı devleti tarafından oldukça sıkı şartlara bağlanabilecek bir hak olduğu da kabul edilmektedir (Acer, 2004: s. 1). Yine de bu nitelikte bir hakkın yapıla geliş kuralı haline geldiğini söylemek mümkün gözükmemektedir. Bu nitelikte bir hak daha ziyade kıyı devletinin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerden ya da iç hukuk düzenlemelerinden kaynaklanabilir.

İç suların hukuksal statüsü ile ilgili bir başka önemli mesele, yabancı devletlerin kıyı devletinin iç sularındaki gemileri ve vatandaşları üzerindeki yetkisinin ne olduğunun saptanmasıdır. Kıyı devletinin iç sulardaki münhasır egemenliğinin bir gereği olarak, yabancı gemiler ve kişiler üzerinde kıyı devleti kural olarak yetkilidir. Bu nedenle kıyı devleti kural olarak yabancı unsurlara yönelik olarak kendi yasalarını ve kurallarını uygulayacaktır. Bir başka ifade ile yabancı gemiler, iç sularında buldukları ülkelerin yasalarına ve kurallarına uygun hareket etme yükümlülüğü altındadırlar. Bunun istisnası, sadece devlet gemilerine yönelik olarak diplomatik dokunulmazlık ve bağışıklık hükümleridir.

1.1.3. Karasuları

Karasuları, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen uluslar arası hukuka uygun olarak belirli bir genişliğe kadar uzanan kıyı devletine ait deniz alanını ifade eder (Pazarcı, 2006: s. 79; Pazarcı, 2005: s. 301). Bir başka tanımda ise; Karasuları, kıyı ile veya duruma göre iç sular ile açık deniz arasında kalan ve genişliği her devletin iç mevzuatına göre tespit edilen deniz parçasıdır (Toluner, 1996: s. 110). Karasuları iç sularla birlikte devletin deniz ülkesini oluşturur.

Karasuları, sahildevletinin üzerinde egemenlik haklarına sahip olduğu, esas hatlardan deniz tarafına doğru ölçülen iç suları ve kara ülkesini çevreleyen deniz kuşağıdır. Karasularının dış sınırı, her noktası esas hattın en yakın noktasına karasularının genişliğine eşit uzaklıkta bulunan hattır. Bu tanım gerek 1958 Konvansiyonunda, gerekse 1982 Konvansiyonunda kabul edilen tanımdır.

Genel olarak MÖ 500'lü yıllara dayanan deniz hukuku tarihi içerisinde, yakın tarihte ortaya çıkan bir kavram olduğu görülmektedir. Karasuları kavramı özellikle Batı Avrupa devletlerinin deniz haydutluğuna karşı güvenlik gerekçeleri ile ortaya çıkmış ve XVI-XVII. YY'da karadan görüş mesafesi içindeki suların devletin kontrolünde olduğu tezi savunulmuştur (Pazarcı, 2006: s. 67). Daha sonra egemenlik tanımına da uygun olarak devletin kontrol edebileceği sular kavramı ortaya atılmıştır. Bu kavram XVIII. YY'da Hollandalı bir hukukçu olan Van Bynkershoeck'in 1707 yılında yayınladığı "De Dominio Maris Dessartatio " adlı eserinde "Kara egemenliği silah gücünün sona erdiği yerde biter" özdeyişi ile şekillenmiştir (Toluner, 1996: s. 56). Burada bahsi geçen silah gücü top menzildir. Ancak bazı ülkelerin bu kuralı topçunun fiilen bulunduğu ve kontrol edebileceği deniz alanları olarak uygularken, özellikle bazı İskandinav ülkeleri tarihi uygulamalarının bir uzantısı olarak karadan sabit bir mesafede ki bir deniz kuşağında deniz egemenliğini savunmuş ve uygulamışlardır.

Top menzili ve sabit mesafe kuralları sonuçta bir araya getirilmiş ve 1782'de İtalyan diplomat Galliani top menzilinin azami 3 mil olabileceği düşüncesi ile uygun ve makul bir değer olan 3 deniz milini karasuları genişliği olarak önermiştir. Bu

öneri geniş ve süratli bir kabul görmüş ancak genel bir kural niteliğini kazanmamıştır (Toluner, 1996: s. 99).

XX. YY'da özellikle ekonomik mülahazalarla devletler, egemenliklerine tabi suların genişliği üzerinde daha fazla istekte bulunmaya başlamış ve karasuları deniz hukukunun kodifikasyon çalışmalarının içerisinde önemli bir bölümü oluşturmuştur.

Karasuları ile ilgili ilk kodifikasyon çalışması 1958 Cenevre'de yapılmış ve karasuları ve bitişik bölge sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşme karasularının sınırlandırılması, zararsız geçiş hakkı ve devletin yetkileri ile diğer devletlerin haklarını tanımlamış olmasına karşın karasularının genişliği konusunda bir hükme varamamıştır (Pazarıcı, 2005: s. 307; Baykal, 1998: s. 167-170).

Uluslar Arası Hukuk Komisyonu bu konudaki raporunda,

- Karasuları genişliği konusunda uluslar arası uygulamaların yeknesak olmadığı,
- Uluslar arası hukukun karasularının 12 milden fazla olmasına müsaade etmediği,
- Karasuları 3 ile 12 mil arasında olan devletler arasında bu konuda anlaşmazlık olduğu,
- Karasularının genişliği sorununun bir uluslar arası konferansla çözülmesi gerektiği şeklinde görüşlerini açıklayarak bu boşluğu doldurmaya çalışmıştır (Toluner, 1996: s. 88).

Karasularının genişliğinin görüşüldüğü 1960 2 nci Cenevre Deniz Hukuku Konferansında da karasularının genişliği konusu üzerinde görüş birliğine varılamamıştır. Karasularının genişliği konusunda en önemli gelişme 1974-1982 seneleri arasında Caracas'da yapılan 3 üncü Deniz Hukuku Konferansında sağlanmış ve BMDHS de bu genişliğin en fazla 12 deniz mili olabileceği belirtilmiştir.

Ayrıca BMDHS karasularındaki zararsız geçişin tanımını açmış, geçiş ve geçişin zararsızlığı başlıkları altında daha detaylı inceleyerek, bilhassa

zararsızlığının tanımını yoruma yer vermeyecek şekilde yapılmıştır.

Karasuları hakkında ilk yazılı ve çok taraflı hukuk belgesi olan 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi 3 üncü bölüm ve 23 üncü maddede karasularının tanımını sınırlarını, zararsız geçiş hakkını ve kıyı devleti ile diğer devletlerin bu sular üzerindeki hak ve yükümlülüklerini tanımlamıştır (KBBS, 1958: mad. 15/1; BMDHS, 1982: mad. 24/1; Toluner, 1996: s. 134; Pazarcı, 2005: s. 316).

Sözleşmede, diğer devletler yararına deniz ulaşımının serbest ve kesintisiz olması prensibi ile (Toluner, 1996: s. 69; Kutluk, 1987: s.40) getirilen hak zararsız geçiş hakkıdır. Sözleşme, “geçişin kıyı devletinin barışına, düzenine ve güvenliğine hanel getirmediği sürece zararsız” (KBBS, 1958: mad. 14) olduğunu hükme bağlamıştır. Ayrıca kıyı devletine “zararsız olmayan geçişi önlemek için zaruri tedbirleri alma hakkı” da (KBBS, 1958: mad. 16; Toluner, 1996: s. 123-134) veren sözleşme, bu iki maddenin bir bütün halde düşünülmesi sonucu zararsızlığın yorumunu yapma hakkını kıyı devletine bırakmış gözükmektedir. Ancak aynı zamanda sözleşme zararsızlık tanımına ekonomik bir boyut eklediği için, geçiş esnasında herhangi bir gemi kıyı devleti aleyhine maddi zarara yol açsa bile barış, düzen ve güvenlik maddeleri içerisinde değerlendirilemediği sürece zararsız sayılacaktır.

KBBS kıyı devletine karasularında egemenlik hakkı tanırken aynı zamanda sorumluluk da yüklemiştir. Buna göre kıyı devleti karasuları içerisinde seyir tehlikelerini uygun şekilde ilan etmeye yükümlüdür. Aynı zamanda KBBS’den BMDHS’ye kadar olan dönemde bu sorumluluğun seyir kolaylıklarının sağlanması, polis görevleri, düzenin sağlanması ve seyir tehlikelerinin markalanması gibi konuları da kapsadığı yorumları yapılmıştır.

KBBS kıyı devletinin egemenlik alanı olarak nitelendirilmiş olan karasuları içerisinde yargı yetkisini nasıl kullanacağını, ticari gemiler ve askeri ve gayri ticari devlet gemileri olarak ayrı ayrı incelemiştir. Ticaret gemileri ve ticari amaçla kullanılan devlet gemilerine aşağıdaki durumlarda kıyı devleti tarafından cezai yargı yetkisi kullanılabilir (KBBS, 1958: mad. 20/1; BMDHS, 1982: mad. 28/1;

Baykal, 1998: s. 172; Pazarcı, 2005: s. 317-320; Akın, 1978: s. 176-188).

- Suçun sonuçları kıyı devletine sirayet ediyorsa,
- Suç ülkenin barışını veya karasularının düzenini bozacak türde ise,
- Geminin kaptanı veya bayrak devletinin konsolos tarafından yerel makamların yardımı istenmiş ise,
- Uyuşturucu maddenin kanun dışı trafiğini önlemek için gerekliyse.

Ancak kıyı devleti iç sularında işlenmiş olan bir suça ait yargı yetkisini yukarıdaki maddeler haricinde olsa dahi karasuları içerisindeki bir gemi üzerinde kullanabilir” (KBBS, 1958: mad. 19).

Harp gemilerine ve ticari amaçlı olmayan devlet gemilerine uygulanacak kural ise şöyle tanımlanmıştır; “Kıyı devleti karasularından geçişle ilgili düzenlemelere uymayan harp gemisini uyaracak, uyarıya rağmen düzenlemelere riayet etmeyen gemiden karasularını terk etmesini isteyecektir (KBBS, 1958: mad. 23). " Bu madde ile harp gemileri ile gayri ticari devlet gemileri kıyı devletinin yargı yetkisi dışında tutulmuştur (Pazarcı, 2005: s. 296; Akın, 1978: s. 210).

BMDHS, karasularındaki kıyı devletinin egemenliğini KBBS ile aynı şekilde tanımlamıştır. Bu sözleşmenin karasuları konusunda uluslar arası hukuka getirdiği en önemli kural karasularının genişliği konusunda olmuştur. Sözleşmeye göre “karasularının dış sınırının tanımlanan esas hatlardan itibaren en çok 12 mil olabileceğini" (BMDHS, 1982: mad. 3) belirtmiştir.

Burada sözleşme karasularının genişliğini 12 mil olarak belirlememiş, kıyı devletlerine 12 mile kadar genişlikleri saptama hakkı tanımıştır. BMDHS esas hatlar konusunda KBBS’deki düzeni iki istisna dışında kabul etmiştir. Birincisi, düz esas hatların cezir yüksekliklerin esas alınarak çizilemeyeceği koşulunun bu tür hatların uluslar arası alanda kabul edilmiş olması durumunda geçerli olmayacağı, ikincisi ise MEB kavramının ortaya çıkması ile sözleşmeye girmiş olan, çizilen düz hatların bir başka devletin karasularını açık deniz veya MEB den ayıracak tarzda düzenlenemeyeceği koşullarıdır. BMDHS kıyıları yan yana ve karşı karşıya olan

devletler için KBBS de olduğu gibi eşit uzaklık ilkesini kabul etmiştir.

BMDHS devletlerin hak ve yükümlülüklerini belirlerken özellikle zararsız geçişi ayrıntılı olarak tanımlayıp yoruma tabi kısımlarını belirgin kurallar haline getirmiştir. Buna göre zararsız geçiş, geçiş ve geçişin zararsızlığı başlıkları altında belirlenmiştir. “Geçiş;

- İç sulara girmeden veya iç sular dışındaki bir demir yeri veya liman tesisine uğramadan karasularını kat etme,
- İç sulara girme veya iç sulardan çıkma veya bu gibi bir demir yeri veya liman tesisine uğrama amacı ile karasularından seyrüsefer etmek, " (BMDHS, 1982: mad. 18),

olarak tanımlanmış ve geçişin kesintisiz ve çabuk olacağı hükmüne varmıştır. Bu hüküm ile, KBBS’den farklı olarak geçişin kıyı devleti yararına tanımlanmış olduğu görülecektir.

Geçişin zararsızlığı ise KBBS’de olduğu gibi “kıyı devletini barışına, düzenine veya güvenliğine hanel getirmemesi" (BMDHS, 1982: mad. 19.1; Kutluk, 1987: s. 59; Akın, 1978: s. 128-129) koşulu getirmiş ancak hangi hallerin bu sonucu doğurduğunu da maddeler halinde açıklamıştır. “Şu hallerde geçiş zararlı olarak nitelendirilecektir;

- Kuvvet kullanma tehdidi veya kuvvet kullanımı,
- Silahlı tatbikat veya silah denemesi,
- Kıyı devletinin savunma ve güvenliği ile ilgili bilgi toplama,
- Kıyı devletinin savunma ve güvenliğini etkileyecek tarzda propaganda,
- Herhangi bir uçağı kaldırmak veya indirmek,
- Herhangi bir askeri aygıtın fırlatılması veya güverteye indirilmesi,
- Kıyı devletinin gümrük, maliye, muhaceret veya sağlık ile ilgili düzenlemelerine aykırı olarak mal, kişi veya paranın güverteye alınması veya çıkarılması,
- Kastı ve ciddi bir kirlenme hareketi,

- Balıkçılık faaliyeti,
- Araştırma ve ölçüm,
- Kıyı devletinin tesislerine müdahale edecek herhangi bir hareket,
- Geçişle doğrudan ilgisi olmayan bir hareket. " (BMDHS, 1982: mad. 19.2)

Bu son bent, kıyı devletinin haklarının korunmasına yönelik olarak bu maddede tanımlanmış ve geçişin genel lafzına aykırı nitelenebilecek durumlar için yoruma açık bırakılmıştır.

BMDHS kıyı devletinin karasularındaki egemenliğini, yapabileceği kanun ve düzenlemeler ile cezai yargı yetkisini tanımlayarak şekillendirmiştir. Buna göre kıyı devletleri;

- Seyir güvenliği ve trafiğin düzenlenmesi,
- Tesislerin ve sistemlerin ve kablo ile boru hatlarının korunması,
- Canlı kaynakların korunması,
- Balıkçılık ile ilgili düzenlemelerin korunması,
- Çevrenin korunması,
- Bilimsel araştırma ve ölçümler,
- Gümrük, maliye, muhaceret ve sağlık ile ilgili kanun ve düzenlemelerin korunması " (BMDHS, 1982: mad. 21,22) ile ilgili kanun ve düzenlemeleri yapabilirler.

Aynı zamanda BMDHS kıyı devletine "zararsız olmayan geçişi önlemek için tedbir alma hakkı " (BMDHS, 1982: mad. 25) tanımıştır. Ayrıca "nükleer takatli ve/veya zararlı ve tehlikeli madde taşıyan gemilerin uyacakları zararsız geçiş kuralları". (BMDHS, 1982: mad. 22.2, 23) da belirtilmiştir.

Kıyı devletinin cezai yetkisi ise KBBS'nin ilgili maddelerinin aynı şekilde kabulü ile oluşturulmuştur. Sadece bu maddeye uyuşturucu maddelerin yanına psikotropik maddelerin kanun dışı ticaretinin önlenmesi de eklenmiştir.

Kıyı devletinin zararsız geçiş yapan askeri ve gayri ticari devlet gemileri ile

ilgili yetkileri KBBS'ye benzer şekilde düzenlenmiştir (KBBS, 1958: mad. 18-20; BMDHS, 1982: mad. 27; Baykal, 1998: s. 165-180). İlave olarak BMDHS askeri geminin tanımını yapmış ve diğer devletlere bahse konu gemilerin karasularında yaratabileceği kayıp veya zararın sorumluluğunu yüklemiştir.

Kıyı devletinin karasularından zararsız geçişi ile ilgili; zararsız geçiş hakkını zedeleyecek veya kaldıracak şartları empoze edemez, diğer devlet gemileri arasında ayırım yapamaz, seyir ile ilgili tehlikeleri ilan etmekle yükümlüdür.” (BMDHS, 1982: mad. 24; KBBS, 1958: mad. 16/3; BMDHS, 1982: mad. 25/3; Kutluk, 1987: s. 68-70; Pazarcı, 2005: s. 316).

1.1.3.1 Adalar, Kayalıklar ve Alçak Su

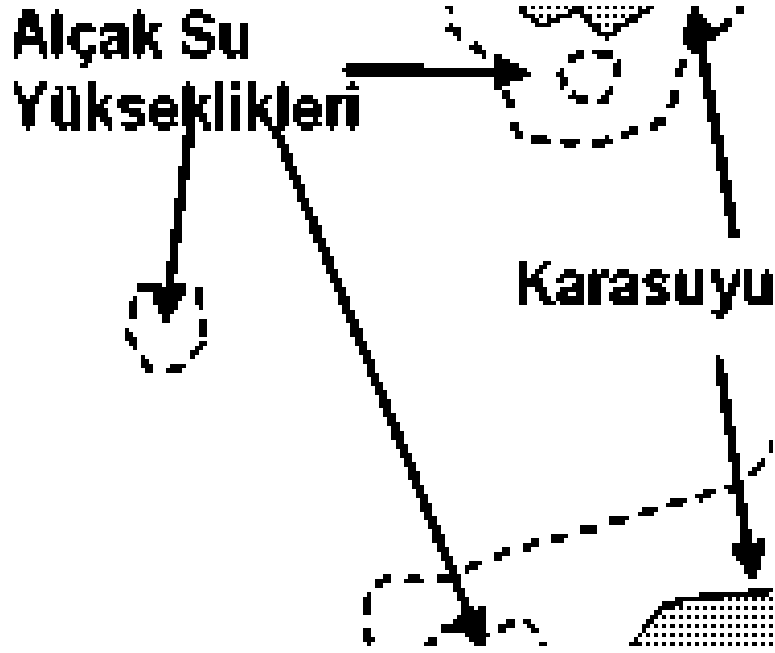
Yükseklikleri:

Her adanın anakara gibi bir karasuyu ve bunun ölçüldüğü bir esas hattı mevcuttur. Ancak bazı özel durumlarda kıyıların karşılıklı ve adaların diğer bir devletin karasına çok yakın olduğu durumlarda daha sonra bahsedilecek bazı özel kurallar uygulanmaktadır. Ada, sular ile çevrili, yüksek su zamanında su üzerinde kalan doğal olarak şekillenmiş bir kara parçası olarak tanımlanır. Yüksek su zamanında su üzerinde kalma şartını sağladıkları takdirde, kayalıklarında yukarıda bahsedilen prensipler doğrultusundaki esas hatlara göre belirlenen karasuları mevcuttur. Alçak su zamanında satıhta görülebilen, ancak yüksek su zamanında su altında kısmen veya tamamen kalan kayalıklar (alçak su yüksekliği) tamamen veya kısmen karasuları içinde bulunuyorlarsa kara suyu amacı ile ada gibi kullanılabilir. Ancak bir alçak su yükseltisi (kaya/kayalık), tamamen karasuları dışında kalıyorsa, o kayalığın, karasuyu hakkından bahsedilemez.

III. BMDHK esnasında bazı devletlerce bazı özel coğrafi konumda bulunan ada ve adacıkların sınırlandırılacak deniz alanlarının nisfete aykırı bir biçimde paylaşılmasına yol açabileceği gerçeği tartışılmıştır. Bu husus III. BMDHK'da reddedilmemiş olmakla beraber her bir özel durumda da bütün coğrafi özellikleri göz önünde bulundurarak saptama yapmanın zorunluluğuna değinilmiştir. Bu tartışmalar bazı coğrafi yapıda ve özel coğrafi konumda bulunan ada ve adacıkların,

sınırlandırmanın nisfete uygun bir biçimde anlaşmayla gerçekleştirilmesini zorunlu kılan Özel durumlar olduğu görüşünü destekler niteliktedir.

Bu bakımdan 1982 BMDHS 15'inci maddesi ile 1958 Konvansiyonunun 12'nci maddesinin aynen kabul edilmiş olması ve 1982 Konvansiyonunun 121'inci maddesinde adaların da deniz alanlarının aynı ilkeler uyarınca saptanacağı hükmünün getirilmiş olması sınırlandırmada nisfet ilkesinin reddedilmesi anlamını taşımaz. Çünkü Özel durumlar istisnası eşit uzaklık ilkesinin özellik taşıyan bazı coğrafi konumlarda otomatik olarak uygulanmasının ortaya çıkardığı nisfete aykırı durumların önlenmesi amacıyla kabul edilmiştir ve sınırlandırmayla ilgili bu düzenin ayrılmaz bir unsuru niteliğini taşır (Baykal, 1998: s. 36).



Şekil-12: Adalar, Kayalıklar ve Alçak Su Yükseklikleri

1.1.3.2 Suni Adalar ve Sahilden Açıktaki (Off-Shore)

Tesisler:

Suni adalar ve sahilden açıktaki (off-shore) tesisler için, karasuyu hakkından söz edilemez. Kıyı açıklarındaki tesis ve suni adalar daimi liman tesisleri olarak telakki edilmeyecektir. Kıyı açıklarındaki tesis ve suni adaların daimi liman tesisleri olarak nitelendirilemeyeceklerine ilişkin hüküm 1958 Konvansiyonunda mevcut

olmayıp 1982 Konvansiyonunda bu konuda hüküm getirilmiştir (Baykal, 1998: s. 21).

1.1.3.3 Dış Limanlar ve Demir Yerleri:

Dış limanlar ve demir yerleri normal olarak gemilerin yükleme, boşaltma ve demirlemesi maksadıyla kullanılır. Bunların kısmen veya tamamen iç suları dışında kalmaları durumunda, karasularından kabul edilirler. Dış limanlar ve demir yerleri sahildevletinin yayımladığı haritalarda açıkça belirtilmiş olmalıdır (BMDHS, 1982: mad. 18/2; Toluner, 1996: s. 111; Pazarcı, 2005: s. 310).

1958 Konvansiyonunda karasularının kısmen ya da tamamen dış sınırının ötesinde kalıp da normal olarak gemilerin yükleme, boşaltma ve demirlemesi için kullanıldıklarından karasularına dâhil oldukları kabul edilen demir yerlerinin kıyı devletince açıkça sınırlandırılması ve gerekli şekilde aleniyet kazandırılması gereken haritalar üzerinde sınırları ile birlikte gösterilmesi zorunluluğu getirilmişken, 1982 Konvansiyonunda bu hususta herhangi bir hüküm getirilmeyerek sadece bu tür demir yerlerinin karasularına dâhil olduğunun belirtilmesi ile yetinilmiştir (Baykal, 1998: s. 21).

1.1.4. Boğazlar

Coğrafi bakımdan boğazlar, iki kara parçası arasında bulunan ve iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yollarıdır (İnan, 1995: s. 1; Kurumahmut, 2006: s. 9). Boğazlar, birtakım özelliklerine göre bir devletin ulusal hukukuna veya uluslararası hukuk kurallarına uygun düzenlemelerle bağlanmaktadır. Bu ayrıma uygun şekilde boğazlar, ulusal veya uluslararası boğazlar olmak üzere iki ana grupta adlandırılır (Pazarcı, 2006: s. 77).

Boğazlar, gösterdikleri birtakım özelliklere göre, bir devletin ulusal hukukuna ya da uluslararası hukuk kurallarına göre yapılan düzenlemelere bağlanmaktadır. Böylece, statülerini düzenleyen hukukun ulusal ve uluslararası niteliği bakımından boğazlar, “ulusal boğazlar” ve “uluslararası boğazlar” olmak

üzere iki gruba ayrılmaktadır (Pazarcı, 2005: s. 327; Güneş, 2007: s. 220).

Hukuki anlamda boğaz, 1958 Cenevre Sözleşmesinde, “açık denizin bir bölümü ile açık denizin diğer bir bölümünü veya bir devletin karasularını birbirine bağlayan uluslar arası ulaşımda kullanılan su yolu” (KBBS, 1958: mad. 16.4) olarak tanımlanmıştır. BMDHS’de ise boğazlar, “açık denizin veya MEB’in bir bölümü ile açık deniz veya MEB’in diğer bir bölümünü veya açık deniz veya MEB ile bir devletin karasularını bağlayan su yolu” (BMDHS, 1982: s. 37, 45) olarak tanımlanmıştır. Burada MEB kavramının deniz hukukuna girmesi ile yaşanan bir gelişme görülmektedir.

Boğazların hukuki rejimi BMDHS’nin III üncü kısımda incelenmiştir. Buna göre; “uluslararası ulaştırma için kullanılan boğazlar üzerinde uzun bir geçmişe sahip özel bir anlaşma yok ise, boğaz devleti veya devletlerinin boğazlardaki (boğazlardaki sular, hava sahası, deniz yatağı ve toprak altı) egemenliği BMDHS’nin III üncü kısmına ve uluslararası hukuka uygun olarak kullanılır” (BMDHS, 1982: mad. 34, 35).

BMDHS, boğazlar konusuyla birlikte yeni bir kavramı deniz hukukuna getirmiştir. BMDHS’nin devletlere karasularını 12 mile kadar genişletme hakkı tanınmasıyla, o güne kadar serbestçe geçiş yapılabilecek açık deniz alanı olan 100’den fazla boğaz karasuları rejimine tabi olacaktır. Bu konuda büyük denizci devletlerin hem ticari hem askeri kaygularını hafifleten ve bu sularda zararsız geçişten daha fazla diğer devletler lehine hak tanıyan transit geçiş kavramı oluşturulmuştur (Pazarcı, 2005: s. 330).

Transit geçiş BMDHS’de;

“Açık denizin veya MEB’in bir bölümü ile açık denizin veya MEB’in diğer bölümü arasındaki boğazlarda devamlı ve süratli geçiş (transit) amacıyla seyir yapmak ve üstten uçmak hürriyeti olarak tanımlanmıştır. Transit geçiş aynı zamanda boğaz devletine gitmek veya ayrılmak amacıyla kullanılabilir. Ancak bu durumda boğaz devletinin giriş ile ilgili kurallarına uyma zorunluluğu vardır” (BMDHS,

1982: mad. 38.2; Toluner, 1996: s. 143-144).

Yukarıdaki tanıma uygun boğazlarda “iki kıyı arasında açık deniz kesimi veya MEB mevcut ise bu boğazlardan geçişte açık deniz rejimi uygulanır” (BMDHS, 1982: mad. 36; Sparks, 2006: s. 1-3). “Bu tür bir boğaz bir devletin ana karası ile bir adası arasında oluşuyor ve adanın diğer tarafındaki açık deniz veya MEB ’de benzer uzunlukta bir geçiş yolu olması durumunda, bu boğazlarda transit geçiş rejimi uygulanmaz. Burada ada ile anakaranın aynı devlete ait olması şartı önem arz etmektedir" (BMDHS, 1982: mad. 38.1).

Transit geçiş rejimi zararsız geçişten farklı olarak havadan ve sualtından geçiş hakkını da diğer devletlere tanımıştır. Ancak geçiş;

- Süratli ve çabuk olmalı,
- Geçiş esnasında oyalanılmamalı,
- Boğaz devletin güvenliği ve ülke bütünlüğüne karşı kuvvet kullanma tehdidinde bulunulmamalı veya kuvvet kullanılmamalı,
- Süratli ve transit geçiş kavramına uygun olmayan hareketlerden kaçınılmalı,
- Deniz trafiği ve güvenliğine ait uluslararası usullere uyulmalı,
- Denizlerin korunmasında uluslararası kurallara uyulmalıdır (BMDHS, 1982: mad. 39; Baykal, 1998: s. 251-252).

Boğaz devletlerinin yükümlülükleri ise geçişi engellemek ve seyir tehlikelerini uygun şekilde ilan etmektir. Boğaz devletleri boğazda seyir güvenliği, kirlenmenin önlenmesi, balıkçılık yasağı veya gümrük, maliye, muhaceret veya sağlıkla ilgili her türlü ihlale karşı düzenleme ve kanun yapabilir.

BMDHS'nin transit geçişte boğaz devletlerinin, ilgili kanun ve düzenlemelere uyulmaması durumunda, hakları ve yargı yetkisini düzenlememiş olması önemli bir boşluk oluşturmaktadır. Bununla birlikte “transit geçiş ertelenmeyecektir" (BMDHS, 1982: mad. 44). hükmü ile boğaz devletlerinin bir nevi yetkisizleştirildiği yorumlanabilecektir.

1982 BMDHS ile MEB kavramının ortaya çıkmasından sonra, bir açık deniz ile bir devletin MEB'ini birleştiren ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan su yolları ile aynı ya da iki ayrı devletin MEB'lerini birleştiren ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan su yollarının da uluslararası boğaz olarak nitelendirildiği görülmektedir (BMDHS, 1982: mad. 37; Gündüz, 1994: s.300). Ayrıca, yukarıda da belirtildiği gibi, bir boğaz, her bakımdan ulusal boğaz özelliği gösterse bile, eğer bir anlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası boğaz niteliği kazanmaktadır (Baykal, 2000: s. 34).

1982 BMDHS'nin iki açık deniz ya da MEB'i birbirine bağlayan ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dâhil bulunan boğazlardan geçişe ilişkin hükümleri incelendiğinde, uygulanan rejimin esas olarak “transit geçiş” olduğu görülmektedir. Ancak, bu tür bir boğazda transit geçiş hakkından yararlanabilmenin bazı şartları mevcuttur. Bunlardan ilki, söz konusu boğazların statülerinin özel bir anlaşma ile düzenlenmemiş olmasıdır. Hukuki statüleri uzun bir geçmişe sahip olan uluslararası bir sözleşme ile belirlenmiş boğazlardan geçiş kendi özel statülerine tabidir (BMDHS, 1982: mad. 35/c; Kızılsümer, 2005: s. 258).

Coğrafi yapıları birbirlerinden çok farklı özellikler arz eden uluslararası boğazları; “Sadece Bir devletin Kıyıdaş Bulunduğu Boğazlar” ve “Birden Fazla devletin Kıyıdaş Bulunduğu Boğazlar” şeklinde gruplandırmak mümkün olduğu gibi; “Geçiş Rejimleri Özel Bir Anlaşma İle Düzenlenmiş Boğazlar” ve “Geçiş Rejimleri Özel Bir Anlaşma ile Düzenlenmemiş Boğazlar” şeklinde de gruplandırmak mümkündür (Kurumahmut, 2006: s. 11).

1.1.5. Takımadalar

En basit tanımla, takımada; iki veya daha fazla adadan meydana gelen ve coğrafi bakımdan bir bütün olan bir doğal yapıdır (Toluner, 1996: s. 92). Takımadalar coğrafi özellikleri açısından çeşitlilik gösterir. Esas kara ülkesinin hemen yakınında deniz ile kıta arasında bir set meydana getirecek bir coğrafi konumda olabileceği gibi, deniz ortasında kıtadan tamamen bağımsız bir coğrafi konumda da bulunabilir. “Tümüyle bir veya birden fazla takımadadan oluşan ve

diğer adaları da kapsayabilen devlet' olarak tanımlanmıştır. Takımda deyimi ise aynı maddede, "Takımda, coğrafi, ekonomik ve siyasi bakımdan bir bütün meydana getirecek kadar birbiriyle yakından ilişkili olan veya adaların bazı kısımları, aralarındaki sular veya diğer yapılar anlamına gelir" şeklinde açıklanmıştır (BMDHS, 1982: mad. 46).

1982 Konvansiyonunun 46/a maddesi hükmüne göre Takımda Devleti, tamamen bir veya daha fazla ada grubu üzerine kurulmuş devlettir. Takımadaların esas hatlarının çizimi konusunda 1982 Konvansiyonunda özel bir rejim kabul edilmiştir. Böyle devletler, en dışta bulunan adalarının en dış noktalarını birleştiren düz takımda esas hatları çizebilirler (BMDHS, 1982: mad. 49/2). Ancak esas hatlar içinde bulunan suyun karaya oranı 1:1 ile 9:1 arasında olmalıdır. Daha açık bir ifade ile takımda esas hattı içinde kalan su alanı kara alanının en çok 9 katı olabilecektir (Pazarcı, 2005: s. 326).

Ayrıca bu tür esas hatların uzunluğu 100 deniz milini geçmeyecektir. Ne var ki; bu tip esas hatların toplam sayısının en fazla %3 kadarı azami 125 mili aşmamak üzere o uzunluğu geçebilir. Takımda esas hatlarının arasında kalan sulara, takımda suları denir. Takımda esas hatları, aynı zamanda takımda devletinin karasuları, bitişik bölge ve MEB'i de kendisine istinaden ölçtüğü hatlardır.

Takımda devletleri, takımda suları içerisinde uçak ve gemilerin devamlı geçişini sağlayan deniz yolları ve hava trafik hatları (takımda şeritleri) tesis edebilir. Uluslararası seyir ve uçuş için tüm normal rotalar kapsanmalıdır. Eğer takımda devleti böyle rotalar tesis etmemiş ise, bu durumda uluslararası seyir için kullanılan rotalar "takımda deniz yollarından geçiş hakkı" kapsamında deniz ve hava trafiği maksatları ile kullanılabilir (BMDHS, 1982: mad. 52/2).

1.2. Açık Deniz Kavramı

Açık denizler, MEB'in deniz tarafındaki tüm deniz sahasını kapsamaktadır. Sahildar devlet, MEB ilanında bulunmadığı durumlarda açık denizler, kara sularının dışından başlar.

Açık denizler (High seas) devletlerin egemenlik alanları dışında kalan ve denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin hak sahibi olduğu ortak deniz alanlarını tarif etmede kullanılmış bir kavram olup, hukuki rejiminin temelini örf ve adet kuralları oluşturur (Toluner, 1996: s. 278). Açık denizlerin hukuki rejimine ait temel ilkeler ilk olarak ADS'de yazılı biçimde ifade edilmiştir. Müteakiben BMDHS'de, 1958 Sözleşmesi'ni esas alarak küçük değişikliklerle bu konudaki hükümler tekrarlanmıştır.

Uluslararası hukukta tüm insanlığın ortak malı kabul edilen deniz alanını hiçbir devlet kısmen veya tamamen egemenliğine tabi tutamaz (BMDHS, 1982: mad. 89). Bu nedenle, devletlerin açık deniz üzerinde egemenlik iddiaları hukuken geçersizdir. Açık denizlerin hukuki rejimine ait temel ilkeler ilk olarak ADS'de yazılı biçimde ifade edilmiştir. Müteakiben BMDHS'de, 1958 Sözleşmesini esas alarak küçük değişikliklerle bu konudaki hükümler tekrarlanmıştır.

Her iki sözleşmede açık denizin tanımında farklı bir yaklaşım sergilenmiştir. ADS'nin 1 inci maddesi açık deniz için "bir devletin karasularına ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir" şeklinde, açık denizin direkt bir tanımını yapmasına karşın; BMDHS 'de açık denizin tanımlanması yerine açık deniz hükümlerinin uygulanacağı deniz alanını tarif ederek dolaylı bir yöntem izlenmiştir. Sözleşmeye göre ;

"Bu kısım hükümleri, bir devletin MEB'ine, karasularına veya iç sularına veya bir takımada devletinin takımada sularına dahil olmayan bütün deniz kısımlarına uygulanır. Bu madde bütün devletlerin 58 inci madde gereğince MEB'de sahip olduğu hürriyetlerinin herhangi bir şekilde kısıtlanmasını gerektirmez " (BMDHS, 1982: mad. 86). hükmü ile madde 58 ile 86 arasında karşılıklı bağlar kurularak, MEB'in denizin kısımlarına ait tanımlamalarda devletin egemenlik alanı ile açık deniz arasında bir yere oturtulduğu gözlenmektedir. Diğer bir ifade ile kıyıdaş devletin kıta sahanlığı ve MEB hakları hariç bu kesim de açık deniz statüsündedir.

Burada, açık deniz hükümlerinin uygulanacağı açık deniz kısımları dışında bırakılması ile MEB'in kıyı devletinin egemenlik alanına dahil edildiği yorumlanabilecektir ki devletlerin karasuları ve iç suları gibi egemenliği tartışmasız deniz kısımlarında bile diğer devletler yararına getirilen serbestilerin bölgenin kıyı devletinin egemenlik alanı içinde yorumlanmasını gerekli kılar.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi 1. maddesi açık denizi, denizin içsular ya da karasularına ait olmayan bütün parçaları olarak tanımlamaktadır. BMDHS 86. maddesi ise, açık deniz alanının hangi deniz alanlarını içerdiğini belirtmeden, yalnızca uygulanacak kurallar açısından bu alanı belirtme yolunu seçmiştir. Başka bir deyişle, BMDHS MEB'in ulusal yetki alanına mı yoksa açık deniz alanına mı girdiği konusunda herhangi bir açıklamada bulunmamaktadır. Bu çerçevede, açık deniz rejiminin uygulanacağı deniz alanı içsular, karasuları, takımda devletlerinin takımda suları, bitişik bölge ve MEB dışında kalan deniz alanını kapsamaktadır.

1.2.1. Ülkelerin Açık Denizlerdeki Yetki ve Sorumlulukları

Kullanım maksatları ile uluslararası sular, bir devletin egemenlik alanına girmeyen tüm deniz sahalarını kapsar. Karasularının deniz tarafında kalan tüm sular uluslararası sular olup, buralarda açık denizlerdeki seyir ve uçma serbestisi hakkı uluslararası toplum için mahfuz tutulmuştur. Uluslararası sular; bitişik bölge, MEB ve açık denizleri kapsar.

Açık denizlerin hukuki rejimi, ülkesellik esasına dayalı olmayan bir hukuki rejimin, en eski örneğidir. Bugünün düzeni, açık deniz üzerinde egemenlik iddialarına karşı bir tepki olarak, oluşmuştur. Bu nedenle açık denizler hukuki rejiminin hareket noktasını, halen dahi, açık denizlerin serbestliği ilkesi teşkil eder. 1958 Cenevre Denizler konvansiyonunun 2. maddesine göre; "açık denizler, bütün milletlere açık olduğu için hiçbir devlet, bunun herhangi bir kesiminin kendi egemenliğine tabi olduğunu, muteber bir biçimde ileri süremez". BM Konvansiyonunun 87. maddesinde açık denizlerin denize kıyısı bulunsun veya bulunmasın tüm devletlere açık olduğu belirtilmiş, 89. maddesinde de hiçbir devletin

açık denizin herhangi bir kısmını egemenliğine tabi kılamayacağı ilkesi tekrarlanmıştır (Toluner, 1996: s. 122).

Açık deniz bütün devletlerin denize kıyısı olsun olmasın kullanımına açık bir alandır. Açık denizde geçerli temel ilke serbestlik ilkesidir. Bu ilkenin geçerli olması hiçbir kuralın olmadığı anlamına gelmez. Devletler açık denizlerden belirli kurallar çerçevesinde yararlanacaktırlar. Bu çerçevede, açık deniz rejiminin temelini Serbestlik İlkesi ile Barışçıl İlke oluşturmaktadır (Kuran, 2009: s. 144).

1.2.1.1. Açık Denizlerin Serbestliği İlkesi

Uluslararası hukukun oluşma yıllarında açılan ve yukarıda özetlenen bu tartışmaların, yine Milletler Cemiyeti döneminde başlayan ve III. BMDHK ile son aşamasını tamamlayan kodifikasyon çalışmaları sonunda bugünkü hâlini alan deniz hukukunun biçimlendirmesindeki etkisini belirlemek kolay değildir. Bu tartışmaların dışında, uluslararası uygulamanın bugünkü durumu göz önünde tutulursa, açık denizlerin hiçbir devletin hâkimiyeti altında olmadığını kabul etmek gerekir. Ancak, “serbesti prensibi” ile herkesin hizmetinde olan şeylerin nasıl kullanılacağı sorusu, bu bölgede de bir düzenin olması gerektiğini de ortaya koyar. Herkese açık olan kullanma durumu, aynı zamanda ve aynı yerde yalnız biri tarafından münhasıran kullanılmayı zorunlu kılar. İki gemi aynı zamanda aynı su alanını işgal edemez ve oradan geçemez. Balıkçılar aynı zamanda, aynı yerde de avlanamazlar. Buna göre aynı zamanda, aynı yerde bu serbesti prensibinin uygulanması uyumsuzluklara neden olabilir. Bu durum açık denizlerde serbesti prensibinin uygulanması için düzenlemeyi gerekli kılar. Bu düzenleme ya örf ve âdet hukuku ya da andlaşmalar hukukudur (Eroğlu, 1984: s. 221).

Açık denizlerin serbestisi her iki sözleşmede de benzer şekilde tarif edilmiş olup, BMDHS bunu “Açık denizler denize kıyısı olsun olmasın bütün devletlere açıktır.” şeklinde belirtmiştir. Açık denizler serbestisi bu sözleşmenin ve uluslar arası hukukun diğer kuralları tarafından konulmuş olan şartlara göre kullanılır. Bu serbesti hem kıyısı olan, hem de kıyısı olmayan devletler için diğerleri yanında aşağıdakileri kapsar (BMDHS, 1982: mad. 87; Meray, 1968: s. 580-582; Toluner, 1996: s. 278-

288; Pazarcı, 2005: s. 368-370).

- Seyrüsefer serbestisi,
- Uçma serbestisi,
- Kısım VI'ya (Kıta sahanlığı) tabi olmak üzere sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi,
- Kısım VI'ya (Kıta sahanlığı) tabi olmak üzere suni adalar ve uluslar arası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi,
- Bölüm 2'de (Açık denizin canlı kaynaklarının muhafazası ve idamesi) belirtilmiş olan şartlara tabi olmak üzere balıkçılık serbestisi,
- Kısım VI (Kıta sahanlığı) ve XIII'e (Deniz Bilimsel Araştırması) tabi olmak üzere bilimsel araştırma serbestisidir.

Bu serbestiler diğerleri yanında, devletlerin açık denizler serbestisindeki menfaatlerini gereği ve bu sözleşmede saha ile ilgili hakları nazara dikkate alarak bütün devletlerce kullanılacaktır (BMDHS, 1982: mad. 90; Çalık, 2002: s. 42; Meray, 1968: s. 581; Toluner, 1996: s. 279; Pazarcı, 2005: s. 369).

Yukarıda bahsedilen serbestilerden deniz ulaştırması konusunda her devletin gemilerini açık denizde seyrüsefer ettirme özgürlüğü olduğu ayrıca belirtilmiştir. Aynı şekilde tüm devletlerin açık denizde balıkçılık yapma hakları mevcut olduğu belirtilmiş ancak, balıkçılığa ilişkin düzenleyici hükümler bölüm 2'de belirtilmiştir (BMDHS, 1982: mad. 116; ADS, 1958: mad. 1; Meray, 1968: s. 607-617; Pazarcı, 2005: s. 369).

Açık denizdeki bilimsel araştırmalara ait serbestileri düzenleyen hükümler ise BMDHS'nin 238-241 inci maddelerinde belirtilmiş olup araştırmaların barışçıl amaçlara hizmet etmesi, üçüncü devletlerin haklarını engelleyici nitelikte olmaması, çevrenin korunmasına ilişkin kurallara uygun olması koşullarının arandığı gözlenmektedir. Kablo ve boru döşeme ile suni yapılar konusundaki serbestiler kıta sahanlığında bu konuda getirilen düzenlemelere atıf yapılarak belirtilmiştir (BMDHS, 1982: mad. 87/1; Pazarcı, 2005: s. 369-370; Meray, 1968: s. 581; Toluner, 1996: s. 279).

1.2.1.2. Barışçıl İlkesi

1982 BMDHS devletlerin açık deniz serbestliği ilkesi çerçevesinde açık denizden yararlanma yetkilerine kamu yararını gözetmek suretiyle genel bir sınırlandırma getirmiştir (BMDHS, 1982: mad. 88; Toluner, 1996: s. 286; Pazarcı, 2005: s. 370). Sözleşmenin 88. maddesine göre açık denizler barışçıl amaçlar için kullanılacaktır. Buna göre, açık denizin serbestisi ilkesi konusundaki haklarını keyfi olarak diledikleri amaç doğrultusunda değil barışçıl amaca yönelik kullanmaları gerekir (Kuran, 2009: s. 107).

Konferansta dönemin büyük askerî güçleri olan ABD ve SSCB askerî faaliyetleri sınırlandırılmasını açıkça tartışmaktan (Toluner, 1996: s. 286-287). kaçınmışlardır. Ancak, "barışçıl" amacın askerî faaliyetlerin sınırlandırılması ile ilişkilendirilemeyeceğini, bunun, BM şartında yer alan kuvvet kullanma basamağının deniz hukukuna uygulanması anlamını taşıdığını ifade etmişlerdir (Hayashi, 2005: s. 125).

Sözleşme görüşmelerinde büyük denizci güçleri en fazla motive eden konu, denizlerde askerî faaliyetlerin icrası serbestinin en geniş anlamda korunacağına olan inançtır. Bu nedenle, askerî faaliyetlerin önemli ölçüde sınırlandırılmasına yanaşmamışlardır. Hatta, Sözleşme imzalandıktan hemen sonra ABD resmî bir açıklama yaparak, Sözleşme'nin uluslararası hukuka uygun askerî faaliyetleri yasaklamadığını belirtmiştir. Ayrıca, yakın geçmişte önemin ABD Başkanı Clinton'un yaptığı bir açıklamada, Sözleşme'nin, "ABD'nin ulusal güvenlik ihtiyaçları gereği okyanuslarda askerî faaliyet yürütme hakkını" koruduğu belirtilmiştir (Oxman, 1988: s. 832).

Bütün sorun "barışçıl amaçlar" teriminden ne anlaşılması gerektiğidir. Eğer "barışçıl" terimi en geniş anlamda yorumlanırsa, askerî olan tüm faaliyetlerin açık denizde yasaklanması gerekecektir. Bu tür askerî faaliyetlerin sadece askerî tatbikat ve silah denemeleri ile sınırlandırılmaması, bunların anında gözetim ve istihbarat amaçlı faaliyetlerin de bu çerçevede değerlendirilmesi gerektiği belirtilmektedir (Grunawalt, 2006: s. XIV). "Barışçıl" teriminden yalnızca saldırgan olmayan askerî

faaliyetler anlaşılırsa, o zaman savunma amaçlı askerî faaliyetlerin yasaklanması söz konusu olmayacaktır (Skaridov, 2005: s. 154).

Her ne kadar nükleer silah denemeleri ABD ve İngiltere tarafından bilimsel denemeler sınıfına sokulsalar da, bu denemelerin doğurduğu faktörler, bu denemeleri, açık deniz serbestileri içinde mütalaa edilen diğer bilimsel araştırmalardan farklı kılmaktadır. Bunun sonucu olarak, bir devletin, nükleer denemeler yapmak maksadı ile açık denizlerin büyük bir parçasını tehlikeli bir saha olarak "çit içine almaya" ve geçici olarak kapamaya hakkı olup olmadığı hususunda büyük bir anlaşmazlık mevcuttur.

Açık denizlerde böyle tehlike bölgeleri tesis etmenin "denizlerin serbestliği"ne doğrudan doğruya aykırı olduğu ve bundan başka, bu patlamalardan etrafa yayılan artıkların insan hayatı ve deniz canlıları için tehlike teşkil ettiği iddia edilmiştir. Bu görüşü çürütmek üzere, seyrüsefere sınırlı olarak müdahale olacak şekilde geçici bir devre için açık denizlerin az kullanılan bir kısmında tehlikeli bir saha meydana getirmenin geçerli bir tedbir olduğu ileri sürülmüştür. Bu görüşü ileri sürenlere göre, duruma ilişkin gerektiği şekilde haber verilmekte ve sahanın kapatılması bir devamlılık mahiyeti taşımamaktadır (Boczek, 1998: s. 457).

BMDHS açık deniz serbestilerini düzenleyen 87 nci maddeyi takiben 88 inci maddede "Açık denizler barışçıl amaçlar için kullanılacaktır" (BMDHS, 1982: mad. 88) cümlesi ile genel nitelikli bir kısıtlayıcı hüküm ilave edilmiştir. Burada denizin barışçıl amaçlar için kullanılması hükmü açık denizlerin askeri amaçlar ile kullanımını kısıtlayıcı anlamda anlaşılmalıdır. Her ne kadar hüküm bu konuda tam açık değilse de barışçıl terimi salt en geniş anlamı ile değerlendirilirse tüm askeri faaliyetleri kısıtlaması düşünülebilir. Ancak, "barışçıl" teriminden yalnızca mütecaviz anlam taşımayan savunma amaçlı askeri faaliyetler anlaşılırsa askeri faaliyetlerin yasaklanması söz konusu olmayacaktır. Bugünkü uluslar arası uygulamada ikinci olasılık kabul görmekte olup, açık deniz alanında devletlerin icra ettiği askeri tatbikatlar herhangi bir öze ilişkin protesto ile karşılaşmamaktadır (Pazarcı, 2006: s. 370).

Devletin açık denizden yararlanma konusundaki yetkileri; çatışmayı önleyici ve bununla ilgili yetkileri düzenleyen, denizde can güvenliğini koruyan, çevre korumasına yönelik yetkililerdir. Bunlardan açık denizde çevre koruması ise iki başlık altında ele alınmaktadır; balıkçılık ve canlı kaynakların korunması ve avlanmanın düzenlenmesi, çevre kirlenmesi.

Bu çerçevede, nükleer silah denemeleri gibi çevre ve canlılara zarar verebilecek faaliyetlerden devletlerin kaçınması gereklidir. Bir devletin haklarını keyfi olarak kullanması, diğer devletlerin haklarını kullanma yetkisini kısıtlayabileceği gibi, insanlığın ortak malı olarak kabul edilen açık denizin zarar görmesine yol açabilecektir (Kuran, 2009: s. 238).

1.2.1.3. Bayrak Yasası

Hiçbir devletin egemenliğinde bulunmayan açık denizlerde herhangi bir boşluk doğmaması için, her devletin kendi ulusal yetkileri altında bulunan, yani bayrağını taşıyan gemiler üzerinde açık denizlerde yetkili olması kabul edilmiştir. Bu kurala “bayrak yasası” adı verilmektedir (Meray, 1977: s. 119; Meray, 1968: s. 582-584; Pazarıcı, 2005: s. 371; Toluner, 1996: s. 291).

Her devlet, uyrukluğunun gemilere verilmesi, gemilerin ülkesinde tescil edilmesi ve bayrağını taşımaları hakkı için gerekli şartları tespit edebilir. Gemiler bayrağını taşımaya yetkili oldukları devletin uyrukluğuna sahiptir (ADS, 1958: mad. 5; BMDHS, 1982: mad. 91).

Bir geminin, belli bir devletin bayrağını taşımak hakkını haiz olabilmesi için “gemi ile devlet arasında gerçek bir bağ bulunmalıdır; özellikle, idari, teknik ve sosyal konularda bayrağını taşıyan gemiler üzerindeki yetki ve kontrolünü etkin bir biçimde kullanmalıdır” (Çalık, 2002: s. 59-60).

Bir devletin uyruğunda bulunan açık denizlerdeki gemiler üzerinde ortaya çıkacak her türlü olayın bayrak devletin ülkesinde olmuş gibi ve bayrak devletinin yasalarına göre değerlendirilmesi gerekmektedir. Böylece, açık denizde seyreden bir

gemi üzerinde ceza, yönetim ve hukuk davalarına konu olacak her eylem ya da işlem bayrak devletinin tekeli altında bulunmaktadır. Yine, bayrak devleti gemi kaptanı ve öteki görevliler üzerinde de ulusal hukukuna göre gerekli yetkilerini kullanmaktadır (Pazarcı, 2005: s. 202).

Açık denizler hiçbir devletin egemenlik alanı içinde değerlendirilemez ise de bu deniz kesiminde meydana gelecek muhtemel ihlal veya gayri hukuki durumların önlenmesi veya vuku bulan ihlallerin cezalandırılabilmesi amacıyla bir takım yetki ve sorumlulukların dağıtılması gerekmektedir. Böylece yönetsel ve yargısal anlamda açık denizde bir boşluk olmasının önüne geçilebilecektir. Devlet, bayrağını taşıyan gemi ve gemi personeli üzerinde gemiyle ilgili idari, teknik ve sosyal konularda iç hukukuna göre yargı yetkisini kullanabilir (BMDHS, 1982: mad. 94/1,2; Toluner, 1996: s. 291). Bu kurala bayrak yasası denilmektedir (BMDHS, 1982: mad. 91, 92, 94).

Bayrak yasası uyarınca “açık denizde bir gemi münhasıran kendi bayrak devletinin yargı yetkisine tabi olacaktır” (ADS, 1958: mad. 6/1; BMDHS, 1982: mad.92/1). Bu konudaki bazı istisnai durumlarda ki bunlar uluslararası suçların denetlenmesi konusunda olacaktır, diğer devletlerin birtakım yetkilere sahip olduğu söylenebilir.

Bayrak devletinin görevleri BMDHS'nin 94 üncü maddesinde ayrıntılı olarak incelenmiş olup, devlet uyruğundaki gemilerin hangi koşulları yerine getireceğini, hangi teknik özelliklere sahip olması gerektiği gibi yönetsel yetkileri açıklanmıştır. “Harp gemileri, açık denizde bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamen bağımsızdır ” (BMDHS, 1982: mad. 95), hükmü ile harp gemileri istisnasız diğer devletlerin yargı yetkisinden bağımsız kılınmıştır.

Açık denizde gemiler ancak tek bir devletin bayrağı altında seyredebilir. Her devlet uyruğunun gemilere verilmesi, gemilerin ülkesinde tescil edilmesi ve bayrağını taşıma hakkı verebilir. (ADS, 1958: mad. 6/1; BMDHS, 1982: mad. 92/1). Açık denizde bulunan gemilerde idari ve yargı yetkileri bakımından herhangi bir boşluk doğmasını önlemek için her devletin kendi ulusal yetkisi altında bulunan

gemiler üzerinde açık denizde de yetkili olması kabul görmüştür.

İki veya daha fazla devletin bayrağı altında seyredip, yerine göre onları kullanan bir gemi söz konusu uyuşuklardan herhangi birisini diğer herhangi bir devlet bakımından iddia edemez ve uyuşukuz gemi ile aynı muameleye tabi tutulabilir (ADS, 1958: mad. 6/2; BMDHS, 1982: mad. 92/2; Çalık, 2002: s. 59-60). Bu hükmün sebebi, açık denizlerde bayrak devletinin yetkili olması kuralı karşısında, denetimden sıyrılmak amacıyla yabancı bayrak çekilmesini önlemektir.

Aynı şekilde, açık denizde asgari düzenin sağlanabilmesi için uyuşuksuz gemilere karşı koruma tedbirlerine başvurulabilecektir. Uyuşuksuz veya uyuşuğu varmış gibi gösterilen gemiler uluslararası hukuk anlamında belirli bir devletin himyesinden yoksundurlar. Açık Denizde hiç bir devletin uyuşuğunda olmayan bir gemi üzerinde ise tüm devletler yargı yetkisine sahiptir. Başka bir ifadeyle uyuşuğu olmayan geminin himaye hakkı da söz konusu olamayacaktır; her devlet açık denizlerde böyle gemiler üzerinde yetki kullanabilir ve bu durum uluslararası hukuka aykırılık oluşturmaz.

Açık denizde, her devletin idari bazı yükümlülükleri de söz konusudur. Buna göre her devlet açık denizde deniz güvenliğini sağlamak üzere, kendi bayrağını taşıyan gemiler için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu tedbirler gemilerin özellikle denizcilik, seyrüsefer, haberleşme ve deniz mühendisliği bakımından gerekli niteliklere sahip olmalarına ilişkindir. Devlet bu tedbirleri alırken genellikle kabul edilmiş uluslararası düzenlemelere prosedürlere ve uygulamalara uymakla yükümlüdür (ADS, 1958: mad. 10; BMDHS, 1982: mad. 94/3.4.5.6.).

Bayrak devletinin hukuku ticaret gemileri üzerinde hukuki yargı yetkisi hemen hemen mutlak olmakla birlikte, ceza davaları bakımından insanlığa karşı suç olarak kabul edilen deniz haydutluğu köle ticareti ve uyuşturucu madde kaçakçılığı konularında bütün devletlere cezai yargı yetkisi tanınmıştır. (Pazarcı, 2005: s. 371).

Gemide bulunan kişiler arasında ceza hukukuna ilişkin konularda bayrak devleti yetkilidir. Açık denizde, “ayrı uyuşuklu” iki geminin çatışması durumunda

hangi devletin yetkili olacağı konusu 1958 sözleşmesinin 11. ve 1982 sözleşmesinin 97/1. maddelerinde düzenlenmiştir. Gerek 1958 ve gerekse 1982 sözleşmeleri açık denizde vuku bulan çatma veya diğer herhangi bir seyrüsefer olayı sebebiyle gemideki kişilerle ilgili olarak cezai yargı yetkisinin kullanılmasında bayrak devletinin yanında failin vatandaşı olduğu devlete de yargı yetkisi tanımış, başka bir deyişle mülklik prensibinin yanında faile göre şahsılık prensibini de benimsemiştir. UAD'nin 1927 yılında "Lotus-Bozkurt" davasında Türkiye'nin ileri sürdüğü "mağdura göre şahsılık" prensibi benimsemesinden sonra, bu prensip daha sonraki uluslararası sözleşmelerde yer almamıştır.

Sözleşmelere göre, gemideki kişilerle ilgili olarak, açık denizde kaptanın ya da diğer bir gemi adamının cezai veya disiplin sorumluluğunu gerektiren bir çatma veya başka herhangi bir seyrüsefer olayından dolayı, bu kişiler aleyhine cezai veya disiplin takibatını ancak vatandaşı oldukları devletin veya geminin bayrak devletinin kaza veya idari makamları yapabilir (Akin, 1978: s. 134; Pazarcı, 2005: s. 296).

Sözleşmelerde "mağdura göre şahsılık" prensibine yer verilmezken "faile göre şahsılık ve mülklik" prensiplerinden hareketle, cezai ve disiplin takibatlarında ancak failerin vatandaşı oldukları devletin veya geminin bayrak devletinin yetkili olabileceği kabul edilmiştir (Pazarcı, 2005: s. 296-297).

Sözleşmeye imza koyan devletler, bu hususta, fail veya bayrak gemisinin kendi vatandaşları olmaması halinde, mağdur kendi vatandaşları olsa bile cezai ve disiplin yargı yetkisini kullanmaktan kaçınacaklarını açıkça kabul etmişlerdir. 1958 ve 1982 Sözleşmelerine taraf olmayan devletler için bu hususta bu şekilde davranmak yönünde herhangi bir yükümlülük söz konusu değildir.

Açık denizdeki bir gemide işlenen ve çatma veya seyrüsefer olayları dışındaki suçlara ilişkin yargılama yetkisi 1958 sözleşmesinin 11. ve 1982 sözleşmesinin 97. maddelerin dışında kalmaktadır. Bir başka ifadeyle, gemideki olaylarla ilgili bayrak devleti yetkili genel kuralı geçerli olacaktır. Bunun yanında, gemide işlenen bir adam öldürme suçu ile ilgili olarak olayla ilgisi olan her bir devlet (failin ya da mağdurun uyruğunda bulunduğu devlet) kendi iç hukukunun

yetki kurallarına göre ayrıca cezai yargı yetkisine sahip olabilecektir. Şüphesiz böyle bir durumda ceza hukukunda geçerli olan “non bis in idem” (Aynı suçtan iki ceza olmaz) genel kuralı gözönünde bulundurulacaktır.

Açık denizde çatma ya da seyrüsefer olaylarında yetkili olan geminin bayrak devletinin makamları dışında hiç bir makam, soruşturma tedbiri olarak dahi, geminin tutuklanmasını veya yakalanmasını emredemez (ADS, 1958: mad. 11/3; BMDHS, 1982: mad. 97/3).

Açık denizde bulunan yabancı bir gemi hakkında dava açılmasını engelleyen herhangi bir uluslararası hukuk kuralı bulunmadığı gibi, karasularında iken açılmış bir davanın gemi açık denizlere geçtiği için derdestliğine engel bir hukuk kuralı da bulunmamaktadır. Esasen geminin hareketli bir varlık olma niteliği, böyle bir kuralın varlığını anlamsız kılacaktır.

Uluslararası deniz hukukunun kabul etmediği husus, bir mahkeme kararına dayanılarak açık denizde seyreden yabancı bir gemi üzerinde ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz, cebri icra ve hatta ceza hukukunun arama, yakalama, müsadere gibi kazai yetkilerinin kullanılmasıdır. Bu tür yetkiler ancak bayrak devleti tarafından kullanılacaktır (ADS, 1958: mad. 6/1; BMDHS, 1982: mad. 92/1).

Savaş gemileri, açık denizlerde, bayrağını taşıdıkları devlet dışında, diğer devletler yönünden mutlak yargı bağımsızlığına sahiptirler (ADS, 1958: mad. 8; BMDHS, 1982: mad. 95). Böylece, uluslararası hukukun savaş gemilerinin dokunulmazlığı ve bağımsızlığına ilişkin teamül kuralı deniz hukuku sözleşmelerinde açık olarak yer almıştır. Yargı bağımsızlığı, yabancı devletlerin, onların diplomasi temsilcileri ve konsolosluk görevlilerinin, devlet gemileri ve uçaklarının ülkesinde buldukları devletin ülkesel yetkilerinin büyük ölçüde dışında kalmaları durumunu belirtmektedir. Yargı bağımsızlığından yararlanan devlet gemileri, savaş gemileri ve ticari amaç dışında kullanılan devlet gemileridir (ADS, 1958: mad. 9; BMDHS, 1982: mad. 96; Toluner, 1996: s. 119; Baykal, 1998: s. 175).

Ticari amaçla kullanılan devlet gemileri bağımsızlık kapsamı dışında tutulmuştur. Bir devletin gemileri başka bir devletin karasularında ve içsularında ya da hiç bir devlete ait olmayan açık denizde bulduklarında dahi kendi bayrak devletlerinin kişisel yetkileri sürmektedir. Böylece, savaş gemileri ve ticari amaç dışında kullanılan devlet gemileri açık denizlerde olduğu gibi yabancı bir devletin limanlarında ve karasularında buldukları sürece bayrak devletinin yetkisi altında olacak ve yargı bağımsızlığından yararlanacaklardır.

Savaş gemilerinin bu bağımsızlıktan yararlanmalarının sebebi, bu gemilerin doğrudan doğruya bayrak devletinin egemenliğinin temsil etmeleridir. Yabancı devletin yargı bağımsızlığı “biçimsel şekli” bağımsızlığı ifade eder. Bunun anlamı bir devletin başka bir devlet üzerinde yargı yetkisini kullanamayacağıdır. Bir devlet, diğer bir devletin organları önünde yargılanamaz.

Savaş gemileri devletin egemenliğini ve kudretini temsil ettiklerinden dolayı bayrak devleti dışında üçüncü devletler tarafından yargılanamazlar. Bu gemiler üzerinde yargı ve icra yetkisinin kullanılmaması uluslararası teamül kuralının bir uygulamasıdır. Savaş gemilerine yabancı devletler tarafından cebri icra işlemleri yapılamayacağı ve el konulması yoluna gidilemeyeceği uygulanan uluslararası deniz hukukunda devletlerin görüş birliği içinde oldukları bir konudur. Aynı şekilde, 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Bağımsızlıkların Hakkındaki Brüksel Sözleşmesi de, savaş gemileri üzerinde haciz ve el koyma işlemlerini yasaklamaktadır.

Savaş gemilerinin yargı bağımsızlığına sahip olmaları, onların açık denizdeki eylemlerinden sorumsuz oldukları anlamına gelmez. Savaş gemileri de, diğer tüm deniz araçları gibi açık denizde buldukları sürece uluslararası deniz hukuku kurallarına uymakla yükümlüdürler. Bağımsızlık savaş gemisinin bayrak devletini sorumlu olmaktan kurtarmaz, sadece onun yabancı mahkemeler önünde hesaba çekilmesini önler. Savaş gemisinin açık denizde üçüncü kişilere zarar vermesi durumunda, bayrak devleti sorumlu olacak ve ortaya çıkan zararı uluslararası hukukun öngördüğü çerçevede (diplomatik yollarla) tazmin etmekle yükümlü olacaktır.

1.2.1.4. Kesintisiz Takip Hakkı

Yukarıda belirtilen yargısal yetkilere ilaveten “bir kıyı devleti ulusal yetki alanına giren deniz alanlarında ihlal edilen bir kuralın cezalandırılması amacıyla açık denizlere kaçan diğer devlet gemilerini izleyip açık denizde yakalanması ve gerekli yasal işlemleri yapma konusunda yetkili" (ADS, 1958: mad. 23; BMDHS, 1982: mad. 111) kılınmıştır. Buna izleme hakkı denir (Baykal, 1998: s. 381).

ADS’de izleme hakkı, “yabancı devlet gemilerinin söz konusu ihlali devletin egemenlik alanı olarak tanımlanan iç sular, karasuları veya takımda sularında yapmış olması; izlemenin, bunlara ilaveten bitişik bölge içinde başlamış olması" (ADS, 1958: mad. 23/1) gerekli iken, BMDHS izleme hakkının başlatılması için ihlalin gerçekleştiği alanlara MEB ile kıta sahanlığındaki tesislerin etrafındaki güvenlik bölgelerini de ilave ederek, bahse konu sahalardaki kıyı devletinin yargı yetkisini dolayısıyla kısmi egemenlik hakkını tekrar etmiştir.

Ancak, kıyı devleti izleme hakkını kullanırken bazı koşulların sağlanmış olması gerekir. Bunlardan birincisi, izleme, ihlalin gerçekleştiği deniz alanından başlamalıdır. İç sular veya karasularında söz konusu bir ihlalin takibi bu alanlardan başlayacaktır. Yine MEB ve kıta sahanlığı içindeki bir güvenlik bölgesi içinde bir takibin başlatılabilmesi için anılan bölgelerle ilgili kıyı devletinin uluslar arası hukuka uygun koymuş olduğu kuralların ihlal edilmiş olması ve takibin bu bölgelerden başlatılma zorunluluğu vardır. Ancak, bu tanım takibi yapacak geminin aynı bölgede olma zorunluluğu olarak anlaşılmamalıdır. Bir başka deyişle izleme başladığı anda izlemeyi yapacak kıyı devleti gemisinin ihlalin yapıldığı bölgede olma zorunluluğu yoktur. (Pazarıcı, 2005: s. 372; Baykal, 1998: s. 383; Toluner, 1996: s. 302; ADS, 1958: mad. 23; BMDHS, 1982: mad. 111/1).

“İzleme, takip edilecek yabancı gemiye görülebilir ya da işitilebilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlatılabilir. Takip kesintisiz olmalıdır. Kesintisiz takip ancak harp gemileri veya askeri uçaklar veya devlet hizmetinde olduğu veya o amaçla yetkilendirildiği açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilecektir. Kesintisiz takip herhangi bir nedenle kesintiye

uğradığında veya takip edilen gemi başka bir devletin karasularına girdiğinde sona erer " (BMDHS, 1982: mad. 111).

Kesintisiz takibin amacı, uluslararası hukukun zararsız gemiler için tanımış olduğu seyrüfer serbestisi prensibinin arkasına sığınarak suç işlenilmesini engellemektir. Zira, aksine bir düşüncenin kabulü, kıyı devletinin yetkisine tabi deniz alanlarında suç işleyen yabancı gemiye karşı açık denizlere çıktıktan sonra takip yapılamaması ve neticede cezalandırılmaması anlamına gelir. Bu yetkinin tanınmasının bir diğer önemli sebebi de deniz vasıtalarının süratlerinin birbirine yakın olması sebebiyle takibin bazen yüzlerce mil devam edebilmesi, dolayısıyla kaçan geminin yakalanmadan açık denize ulaşabilmesi ihtimalinin yüksek olmasıdır. Kesintisiz takip yetkisinin kıyı devleti tarafından kullanılması sözleşmede belirtilen şartların varlığı halinde hukuka uygundur (Baykal, 1998: s. 389).

Bitişik bölge, kıyı devletinin gümrük, sağlık, maliye ve göç konularındaki düzenlemelerinin ülkesinde veya karasularında vuku bulan veya bulacak ihlalini cezalandırmak ve önlemek amacıyla bir kontrol icra etmek üzere ihdas edilebilir (ADS, 1958: mad. 24; BMDHS, 1982: mad. 33). Kıyı devletinin bitişik bölge ihdasına neden olan bu düzenlemelerinin ihlali halinde kesintisiz takibin bitişik bölgeden başlayabilmesi için geminin, sayılan dört konudaki düzenlemeleri bitişik bölgede veya iç sular yada karasularında ihlal ettikten sonra takibin başladığı sırada bitişik bölgede bulunması gerekir. Bitişik bölgede, yabancı gemi tarafından kıyı devletinin bu bölgedeki haklarını (gümrük, sağlık, maliye ve göç) ihlal etmiş olduğu inancını uyandıracak sebeplerin bulunması gerekir. 1982 sözleşmesi bitişik bölgede arkeolojik ve tarihi nesnelere kıyı devletinin rızası olmaksızın çıkarılması halinde, bitişik bölge ile ilgili sayılan alanlardaki düzenlemelerinin ülkesinde veya karasularında ihlal edildiği varsayımıyla hareket edebileceği kabul edilmiştir. Buna göre bitişik bölgede vuku bulacak arkeolojik ve tarihi eser kaçakçılığı olaylarında kıyı devletinin, takip yetkisi bitişik bölgede başlayacaktır (Pazarcı, 2005: s. 373; Baykal, 1998: s. 387; Toluner, 1996: s. 303; ADS, 1958: mad. 23/1; BMDHS, 1982: mad. 111/1).

Yine MEB ve kıta sahanlığı içindeki bir güvenlik bölgesi içinde bir takibin

başlatılabilmesi için anılan bölgelerle ilgili kıyı devletinin uluslararası hukuka uygun koymuş olduğu kuralların ihlal edilmiş olması ve takibin bu bölgelerden başlatılma zorunluluğu vardır.

Kesintisiz takibin başlama yeri bakımından, takip edilecek gemi için kural yukarıda belirtildiği gibi iken, takip edecek gemi veya uçağın bulunduğu deniz alanının bir önemi yoktur. Başka bir ifadeyle takip edecek gemi takibin başladığı sırada takip edilecek gemi ile aynı deniz kesiminde bulunabileceği gibi onunla kıyı devleti ya da açık deniz arasındaki herhangi bir yerde de bulunabilir.

Kesintisiz takip, yabancı gemi veya botlarından birisinin takip eden devletin içsularında, takımda sularında, karasularında, bitişik bölgesinde, MEB veya kıta sahanlığında bulunduğu, kanaat getirildiği bir esnada başlatılmalıdır.

İzleme, takip edilecek yabancı gemiye görülebilir ya da işitilebilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlatılabilir (ADS, 1958: mad. 23/3; BMDHS, 1982: mad. 111/4). Bu bakımdan, geminin sırf suç işlerken görülmesi veya suç işlediğinden şüphe duyulması takibin başlatılabilmesi için yeterli değildir, ayrıca durma işaretinin de verilmiş olması gerekir (ADS, 1958: mad. 23/5 (b); BMDHS, 1982: mad. 111I6(b)).

Takip kesintisiz olmalıdır (ADS, 1958: mad. 23/1; BMDHS, 1982: mad. 111/1). Takibin kesilmesi takip edilen geminin sis, fırtına, karanlık gibi doğal nedenlerle ya da sürat farkı gibi teknik nedenlerle izini kaybettirmesi şeklinde olabilir. Takibin kesintisiz olması şart olduğundan, ilgili geminin daha önceki bir geçişi sırasında yapmış olduğu herhangi bir ihlale dayanılarak kesintisiz takipte bulunulamaz. Ancak bu, kıyı devletinin böyle bir yabancı gemi üzerinde bir daha asla yetki kullanamayacağı anlamına gelmez. Kıyı devleti, yabancı gemi kendi karasularında iken iç hukukundan doğan yetkilerini gemi üzerinde kullanabilir.

Kesintisiz takip edilen geminin bayrak devletinin veya bir başka devletin karasularının ötesinde kalan deniz alanlarında örneğin MEB'inde de devam edecektir. Karasuları devletin egemenliğine tabi sularındadır ve denizin bu alanında

devletin yetkisi asıldır. Buna karşılık MEB ise, ulusal yetki sınırlarının ötesinde kalan, kıyı devletinin egemen bazı yetkiler kullandığı bir deniz alanıdır. Dolayısıyla, takip yabancı karasularına kadar devam edecektir.

Kesintisiz takip herhangi bir nedenle kesintiye uğradığında veya takip edilen gemi, kendi devletinin veya üçüncü bir devletin karasularına girdiği anda takip yetkisi sona erer, gemi tekrar açık denize açılrsa dahi takip edilemez (ADS, 1958: mad. 23/2; BMDHS, 1982: mad. 111/3). Kesintisiz takibe konu olan gemiler yabancı bayrak taşıyan veya birden fazla bayrak taşıyan veya hiç bir devletin uyruğunda olmayan gemilerdir. Kıyı devletinin bayrağı altında seyreden gemiler üzerinde yetkisi asıl ve daha geniş olduğundan ve birden fazla bayrak taşıyıp da bu bayraklardan biri kıyı devletine ait olan gemi, kıyı devletine karşı diğer bayrağı ileri süremeyeceğinden bu tür gemiler için kesintisiz takip kurallarının işletilmesi anlamsızdır.

Kesintisiz takip ancak ticaret gemileri, ticari amaçlı kullanılan devlet gemileri üzerinde kullanılabilir, savaş gemileri ile yabancı devletin gayri ticari amaçlarla kullandığı yargı bağımsızlığına dayanan gemilere karşı kesintisiz takip yapılamaz. Takip sonucu, yabancı ticaret gemisinin açık denizde durdurulması, kimliğinin incelenmesi ve gerekirse kıyı devletine götürülerek yargılanması mümkündür. Takip edilen geminin tutuklanması, el konulması ya da batırılması durumunda bayrak devletine bilgi verilmesi gerekmektedir. Kıyı devletleri kesintisiz takip hakkını, özellikle uyuşturucu trafiğine ilişkin kanunların ihlali, balıkçılığa ilişkin kuralların ihlali ve deniz kirlenmesine ilişkin düzenlemelerin ihlal edilmesi durumlarında kullanmaktadırlar (Baykal, 1998: s. 394).

1.2.1.5. Ziyaret Hakkı

Açık denizde, devletler harp gemileri vasıtasıyla ziyaret hakkını kullanabilir. Bu hak, BMDHS'nin 95 ve 96 ncı maddelerindeki yargı bağımsızlığına sahip askeri gemiler ile ticari amaçla kullanılmayan devlet gemileri haricindeki gemilere ancak;

- Gemi deniz haydutluğu yaptığında,

- Gemi köle ticaretine giriştiğinde,
- Gemi açık denizden izinsiz yayın yaptığıında,
- Gemi tabiiyetsiz olduğunda,
- Kendi tâbiyetindeki geminin bayrağını gizlemesi veya başka bayrak göstermesi halinden şüphelenilmesini gerektiren makul bir sebep olduğunda, uygulanabilir.

Yabancı gemiyi ziyaret yetkisinin meşruiyeti tartışmalıdır ve kapsamı bugün sözleşmelerde net olarak belirlenmiş değildir (Toluner, 1996: s. 299). Özellikle insan hakları konusunda günümüzde gelinen noktaya rağmen, esir ticareti yapan gemiler üzerinde bayrak devleti dışındaki devletlere zapt ve cezalandırma yetkilerinin tanınmamış olması, aynı şekilde önleyici meşru müdafaa hakkına dayanılarak ziyaret yetkisinin kullanılmasına yer verilmemiş olması bu konudaki belli başlı eksikliklerdir (Harris, 1998: s. 900).

Yine Sözleşmelerde savaş zamanında da açık denizde yabancı ticaret gemilerini durdurma ve arama yetkisi konusunda açık bir hüküm yoktur. Ancak, savaşan devletin, diğer savaşan devlete silah taşıdığı yönünde makul şüphe uyandıran başka bir devletin bayrağını taşıyan bir gemiyi durdurma ve arama hakkının olduğu genellikle kabul edilmektedir.

Teamül kuralları savaş zamanında savaşan devletlerin açık denizde durdurma ve arama yetkisi olduğunu reddetmemekte, ancak ilgili geminin diğer savaşan devlete silah taşıdığından şüphelenmek için makul sebeplerin bulunması gerektiğini, şüphelerin asılsız çıkması halinde tazminat talep edilebileceğini kabul etmektedirler. Devletlerin büyük çoğunluğunun uygulaması bu yöndedir. Ziyaret hakkını kullanırken harp gemisi kontrol ve müteakiben inceleme yapabilir. Ancak, şüpheler doğru çıkmazsa ve yanaşılacak gemi şüpheleri haklı çıkartacak bir hareket yapmamışsa harp gemisinin bayrak devleti, varsa gemiye verilen hasarı karşılayacaktır (Pazarcı, 2005: s. 373; Baykal, 1998: s. 394; Toluner, 1996: s. 304; ADS, 1958: mad. 23/7; BMDHS, 1982: mad. 111/8).

Ziyaret yetkisinin kapsamı ve niteliği tartışmalı olmakla birlikte, ticaret

gemisinin ziyaret yetkisini kullanan geminin bayrağını çekme hakkını tetkik etme, bu amaçla şüpheli gemiye bir subay komutasında tekne gönderme, şüphelerin yine de giderilememesi halinde daha ileri incelemeye geçebilmekle birlikte incelemelerin olabildiğince özenli ve ayrıntılı yapılması ile sınırlıdır (ADS, 1958: mad. 22/3; BMDHS, 1982: mad. 110/3).

Ziyaret yetkisini kullanan gemi, ziyaret ettiği ticaret gemisi üzerinde durdurma, yanaşma, arama yetkilerine sahiptir. Ancak, gemi ve gemideki kişiler üzerinde zabt, tutuklama ve cezalandırma yetkileri kural olarak münhasıran bayrak devletine aittir, Açık denizde ziyaret yetkisini kullanacak gemilerin niteliğine bakıldığında 1958 Sözleşmesinde bu yetki sadece harp gemilerine tanınmış iken, 1982 Sözleşmesinde bunun çerçevesi genişletilerek savaş gemilerinin yanında, devlet hizmetinde oldukları açıkça işaretlenmiş ve usulüne uygun bir şekilde yetkilendirilmiş herhangi bir gemi ve uçağa da ziyaret yetkisi tanınmıştır (BMDHS, 1982: mad. 101/5).

Ziyaret yetkisinin kullanılması, belirli bir takım makul şüphe uyandıran olayların varlığını gerektirmektedir. Bu nedenle, şüphelerin doğru çıkmaması, yanaşılan geminin bu şüpheleri haklı kılacak bir eylemde bulunmaması şartıyla, gemiye verilen her türlü zarar ve ziyanın tazmin edilmesi gerekecektir. Açık denizde devletler kendilerine verilen yetkileri bazı özel durumlarda diğer devletler ile paylaşırlar. Bir başka deyişle, devletlerin açık denizde işbirliği yaptığı ve kendi gemileri üzerinde sahip olduklarına ilaveten diğer gemilere de uygulayabildikleri yetkileri, iki kısımda sınıflandırılabilir;

- “Uyuşturucu madde kaçakçılığının denetlenmesi” (BMDHS, 1982: mad. 108),
- Bazı uluslar arası suçların kontrolü ve cezalandırılması,
- “Açık denizden izinsiz yayınların denetlenmesi” (BMDHS, 1982: mad. 109),
- “Deniz haydutluğu” (BMDHS, 1982: mad. 101),
- “Köle ticareti” (BMDHS, 1982: mad. 99),
- Açık denizden yararlanma,

konularında düzenlenmiştir. Bu konularda açık denizde tüm devletler tâbiyet gözetmeksizin denetleme yapabilir ve ayrıntıları sözleşmede belirtilen cezai işlemleri uygulayabilir.

Burada devlet, yukarıdaki suçları işleyen veya işlediğine dair güçlü şüpheler mevcut olduğunda bir dizi önlemlerle yetkilerini kullanır. Bunlar sırasıyla gemi kimliğini inceleme (right to approach), ziyaret hakkı (right to search) ve müteakiben suçun sabit olması halinde sözleşmeyle verilen cezalandırmaya uzanan bir dizi yetkililerdir.

1.2.2. Açık Denizlerin İstisnai Rejimleri

Açık denizde bulunan her türlü gemi üzerinde kural olarak bayrak devleti yetkilidir. Ancak, uluslararası deniz hukuku sözleşmeleri bazı istisnaları saklı tutmuştur. Sözleşmelerde yer alan istisnai durumlarda açık denizlerde bayrak devleti dışındaki devletlerde yabancı gemi üzerinde yetki kullanabilmektedir.

Bu istisnai durumların kabul edilmesinin amacı, suç işlenmesinin önlenmesi ve bazı uluslararası suçların denetlenmesi ve cezalandırılmasıdır. Söz konusu istisnai durumlarda Devletler yetkilerini, sadece yabancı ‘ticaret’ gemileri, üzerinde kullanabilir. Yabancı savaş gemisi ve ticari amaç dışında kullanılan gemiler üzerinde bu tür yetkiler kullanılamaz.

Devletler, bayrak devleti kuralının istisnaları olarak uyrukluk ayrımı yapmadan denetleme ve cezalandırma yetkilerini şu durumlarda kullanabilir: Kesintisiz Takip, Ziyaret Hakkı, Deniz Haydutluğu, Köle Ticareti, Uyuşturucu Madde Kaçakçılığı ve İzinsiz Yayınlar.

Yukarıda belirtilen yargısal yetkilere ilaveten bir kıyı devleti ulusal yetki alanına giren deniz alanlarında ihlal edilen bir kuralın cezalandırılması amacıyla açık denizlere kaçan diğer devlet gemilerini izleyip açık denizde yakalanması ve gerekli yasal işlemleri yapma konusunda yetkili kılınmıştır. Buna izleme hakkı (ADS, 1958: mad. 23; BMDHS, 1982: mad. 111) denir.

Teknolojik gelişmeler ve bu gelişmelerin sağladığı yeni olanaklar, açık denizlerin karaya yakın olan kesiminde, kıyı devleti yararına olmak üzere, bazı noktalarda açık denizler rejiminden sapan, istisnai hukuki rejimlerin kabul edilmesine yol açmıştır. 1958 tarihli Cenevre Konvansiyonunda ifade edilen istisnai rejimler bitişik bölge ve kıta sahanlığıdır. Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı, bu istisnai hukuki rejimlere MEB kavramının katılması sonucunu doğmuştur. MEB kavramı, kıta sahanlığı kavramı ile uygulamayla yerleşmiş bir kavram olan balıkçılık bölgesi kavramlarının bir birleşimidir.

1.2.2.1. Bitişik Bölge- Arkeolojik Bitişik Bölge

Bitişik bölge (Contiguous Zone), karasularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirli bir genişliğe kadar bazı konularda yetkilerini kullandığı açık deniz alanını ifade eder (Kuran, 2006: s. 88). Bitişik bölge tanımının geçmişi incelendiğinde; tanımın ortaya çıkışının karasularının dar olduğu döneme uzandığı görülür. Böyle bir bölgenin ihdas edilme ihtiyacı, karasularının 3 mil olarak uygulandığı dönemlerde devletlerin bazı çıkarlarını yeterince koruyamadığı gerçeğine dayandırılmaktadır (Toluner, 1996: s. 191).

Bitişik Bölge, karasularından deniz tarafına doğru uzanan sahil devletinin karasularında meydana gelen gümrük, maliye, muhacerat, sağlık, arkeolojik ve balıkçılık konusundaki kanunlarının ve düzenlemelerin ihlal edilmesine engel olmak veya ihlalleri cezalandırmak için gerekli kontrolü elinde bulundurduğu bir sahadır (Özman, 1986: s. 12).

1982 BMDHS'nin 33'üncü maddesi "Bitişik bölge olarak adlandırılan, karasularına bitişik olan bir bölgede sahil devletinin; ülkesi üzerinde veya karasularında gümrük, maliye, sağlık veya göç ile ilgili kanun ve kurallarına riayetsizlikleri önleme veya bu kanun ve kurallara karşı ülkesi üzerinde veya karasularında meydana gelebilecek riayetsizlikleri cezalandırmak için gerekli kontrolleri icra edebileceği" hususunu hükme bağlamıştır. Yine aynı madde hükmüne göre, bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas

hatlardan itibaren 24 deniz milinin ötesine geçemez (Akipek, 1966: s. 65; Lütem, 1959: s. 493).

İlk bitişik bölge uygulaması 1736'da İngiltere tarafından yürürlüğe konmuştur. İngiltere'nin XVIII-XIX YY'da "Hovering Acts" adı altında çıkardığı çeşitli yasalarla, karasularına bitişik açık deniz alanlarında yabancı gemileri gümrük ve maliye konularında denetlemeye tabi tutmuştur (Pazarcı, 2005: s. 341). Bu dönemde İngiltere'nin 3 millik karasularına ilaveten 2 millik bir saha bu kapsamda değerlendirilmiştir. Bu uygulamayı aralarında ABD'nin de bulunduğu çeşitli devletlerin bitişik bölge ilan etmeleri izlemiştir. Müteakiben KBBS ve BMDHS ile bitişik bölge tanımına uluslar arası bir nitelik kazandırılmıştır (Churchill ve Lowe, 1991: s. 112-115).

"Bitişik karasularına bitişik bir deniz kesimi olup iç sınırını daima karasularının dış sınırı oluşturur" (BMDHS, 1982: mad. 33). Bitişik bölgenin dış sınırı ise ortaya çıktığı günden BMDHS'ye kadar gittikçe artarak değişmiştir. İlk bitişik bölge uygulaması olan "İngiliz Bitişik Bölgesi" karasularının ölçülmeye başlandığı hatlardan itibaren 5 mil olarak belirlenmişti. Daha sonra KBBS'de bu bölge 12 mil'e, BMDHS' de 24 mil'e çıkarılmıştır. Burada dikkat edilecek husus, tanımda bitişik bölge ile ilgili mesafenin ölçülmeye başlandığı yer olarak, karasularının ölçülmeye başlandığı hatlar verilmektedir. Buradan da anlaşılacağı üzere BMDHS'de sözü geçen 24 millik mesafenin tümünün bitişik bölge olarak adlandırılmayacağı, bu mesafeden devletin ilan ettiği karasularının çıkarılması sonucu kalan bölgede bahse konu yetkilerin kullanılabilmesi görülmektedir. Devlet karasularında daha üst seviyede yetkileri zaten kullanmaktadır.

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 24'üncü maddesinde aşağıdaki hüküm yer almaktadır. Kıyı devleti, karasularına bitişik olan açık denizin bir bölgesinde;

- Gümrük, maliye, göç veya sağlık konusundaki düzenlemelerinin ülkesinde veya karasuları içinde ihlalini önlemek;

- Yukarıdaki düzenlemelerin ülkesinde veya karasuları içinde vuku bulan ihlallerini cezalandırmak için; gerekli olan kontrolü icra edebilir. Bitişik bölge, karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren 12 deniz milini geçemez.
- İki Devletin kıyıların karşı karşıya veya yan yana olduğu durumlarda bu iki devletin hiçbirisi, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bitişik bölgesini her noktası iki devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlar üzerindeki en yakın noktalardan eşit uzaklıkta olan orta hattın ötesine geçiremez.

Söz konusu madde, “Bitişik Bölge”yi “Açık Denizler”in bir alanı olarak değerlendirmektedir. Sözleşme, bitişik bölgenin genişliğini ve sınırlarını belirtmiş ve kıyı devletinin bu açık deniz alanında hangi konularda yetkili olduğunu açık bir şekilde düzenlemiştir (Kuran, 2006: s. 77). Bu hüküm BMDHS’de yaklaşık aynı yapısını korumuş olup değişiklik olarak; bitişik bölge dış sınırı 12 mil’den 24 mil’e çıkartılmış, bitişik bölgenin kıyı devletleri arasında paylaşımı konusu yer almamıştır.

Dış sınırdaki artış karasularının 12 mil’e genişletilme hükmüne paralel olarak geliştirilmiştir. Kıyıları yan yana ve karşı karşıya olan devletler arasındaki sınırlandırma sorunu ise bir görüşe göre 1982 Sözleşmesinde ortaya konan MEB tanımının aynı bölgeyi içine alması nedeniyle bu bölgeye uygulanan kuralların geçerli olacağı şeklindedir (Toluner, 1996: s. 196). BMDHS, MEB ve kıta sahanlığı için sınırlandırmada kıyıları yan yana ve karşı karşıya olan devletler için hakça çözüm bulmak üzere UAD Statüsününün 38 inci maddesi referans gösterilmektedir. Değişik açık deniz alanlarının sınırlandırılmasında kullanılan bu ortak yöntemin bitişik bölge için de uygulanması gerektiği düşünülebilir. (ADS, 1958: mad. 2; Gündüz, 1994: s. 273-280).

Her iki ortak tanım göz önüne alınarak bitişik bölgenin hukuksal rejimi incelendiğinde, kıyı devletinin bu deniz alanındaki yetkileri 4 konuda sınırlandırılmıştır. Bunlar; Gümrük, Maliye, Muhaceret, Sağlık konularıdır. 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı’nda 4 konuya ilaveten “güvenlik” amaçlı bitişik bölge kavramı da ortaya atılmış ve tartışılmış olmasına rağmen komisyon

“güvenlik” teriminin açık bir terim olmadığı vakasına değinerek, bu konunun madde kapsamına alınmasını uygun ve lüzumlu bulmamıştır (Toluner, 1996: s. 192). Ancak, uygulamada tartışmalı olmakla birlikte devletlerin güvenlik amaçlı bitişik bölge uygulamalarına rastlanmaktadır (Pazarcı, 2005: s. 342).

Ayrıca BMDHS, kıyı devletinin arkeolojik ve tarihsel zenginlikler konusunda da bitişik bölge ilan edebileceklerini hükmetmiştir. 303 üncü maddenin 2 inci fıkrasında bu gibi objelerin trafiğini kontrol etmek için kıyı devleti 33 üncü maddeyi uygularken, sözü edilen objelerin bu maddede zikredilen bölgede deniz dibinden kendi onayı olmaksızın alınmasının o maddede zikredilen kanun ve düzenlemelerin kendi ülkesinde veya karasularında ihlal edilmesi ile sonuçlanacağını varsayabilir. Buradan da anlaşılacağı gibi bu madde ile yeni bir konu bitişik bölge kavramına dahil edilmiş olmaktadır. Ancak, burada dikkati çeken husus bu ana kadar bitişik bölgedeki su kütlesini ilgilendiren kavram, bu madde ile deniz tabanı ile altını da etki alanına almaktadır.

Bunun yanı sıra, bitişik bölge kapsamında bahsedilen gümrük, maliye, muhaceret ve sağlık konularında kıyı devletinin yetkilerini kullanabilmesi için konu ile ilgili yasal olmayan eylemlerin egemenlik sahalarında ihlal edilmiş olması veya işlenmek üzere olması gerekmektedir. Ancak, 303 üncü madde kıyı devletine kendi egemenlik alanları dışında kalan bu sahada da işlenen bahse konu eylemlere karşı kendi yasalarını uygulama imkanı tanımaktadır (Pazarcı, 2005: s. 343). Bu uygulama ile bitişik bölge kıyı devletinin egemenlik alanına dahil olmaktadır.

Bir devletin bitişik bölgeye sahip olabilmesi için, böyle bir bölge üzerinde yetki kullanılacağına karar vermesi ve bu durumu ilan etmesi gerekmektedir. Böyle bir ilanın gerekliliği BMDHS'nin 33 üncü maddesinde belirtilmemiş olmasına karşın, maddenin tanımlanmasında kullanılan “gerekli olan kontrolü” icra edebilir (BMDHS, 1982: mad. 33; Toluner, 1996: s. 193). ifadesinden böyle bir yetki için istek ve ilan gerekliliği çıkarılabilmektedir.

Bitişik bölge yetkilerinin kullanılması konusunu inceleyecek olursak, kıyı devletinin bu bölgedeki yetkisi iki amaca yönelik kontrol yetkisidir. Kıyı devleti bu

kontrolü, ya mevzuata aykırı konuların ülkesinde veya karasularında ihlal edilmesini önlemek için ya da ülkesinde veya karasularında vuku bulan ihlali cezalandırmak için icra edebilir. İkinci durumda eylem kıyı devletinin egemenlik alanında vuku bulmuştur ve burada devletin, ülkesinde haiz olduğu yetkilerin uygulanmasını sağlamak amacıyla, açık denizdeki kesintisiz takip hakkı kavramına benzer bir yetki donanımı söz konusudur (Pazarcı, 2005: s. 280; Toluner, 1996: s. 57-58). Fakat, açıklanması zor olan konu, birinci durumda yetkinin nasıl kullanılacağıdır. Burada bir ihlal söz konusu değildir. Dolayısıyla bir ihlal gerçekleşmeden buna ilişkin yasal mevzuatın bir gemiye uygulanması da mümkün gözükmemektedir. Burada sözleşmenin ilgili maddelerinden devletin sadece arama ve soruşturma gibi kontrol eylemlerini gerçekleştirebileceği yorumlanmaktadır (Toluner, 1996: s. 194).

Arkeolojik Bitişik Bölge ile ilgili olarak, BMHDS'nin 303 üncü maddesinde bitişik bölge kavramının kapsamı genişletilerek şu ifadelerle yer verilmiştir.

- Devletlerin denizde bulunan arkeolojik ve tarihi nitelikteki nesnelere koruma görevi vardır ve bu amaçla işbirliği yapacaklardır.
- Bu gibi nesnelere ticaretini kontrol etmek için kıyı devleti 33 üncü maddeyi uygularken sözü edilen nesnelere o maddede öngörülen bölgedeki deniz dibinden, kendi izni olmaksızın çıkarılmasını, ülkesi üzerinde veya karasularında, kendisinin aynı maddede öngörülen kanunlarına aykırı bir davranış olarak kabul edilir (BMDHS, 1982: mad. 303).

Yani, tarihi ve arkeolojik nesnelere, deniz yatağından kıyı devletinin rızası dışında çıkarılması, kıyı devletinin mevzuatının kendi ülkesinde ya da karasularında ihlal edilmesi anlamına gelecektir. Böylece, arkeolojik bitişik bölgede işlenen suçlara kıyı devleti kendi iç hukukunun öngördüğü bütün müeyyideleri uygulayabilecektir (Pazarcı, 2005: s. 278-279; Toluner, 1996: s. 57). Böylece kıyı devleti bitişik bölgede bir arkeolojik ve tarihi eser kaçakçılığı durumunda gümrük ve mali çıkarlarının ihlal edilmesi sebebiyle, bu konulara ilişkin düzenlemelerinin, yer itibarıyla uygulama alanını karasularının ötesindeki bu bölgeye de genişletmiş olacaktır (Kuran, 2006: s. 84). Bitişik bölge kavramı, sahil devlet ve milletlerarası toplumun üyesi diğer

devletler arasındaki çelişkili yetki problemlerinin çözümlenmesinde önemli bir rol ifa etmiştir (Extavour, 1981: s. 29-31).

Bitişik bölgede kullanılan yetkilerin konusu, kıyı devletinin kara ülkesi, iç sular ve karasularında işlenen suçlardır. Burada bir ülkesel yetkinin kullanımının ülke dışında uzanması söz konusudur. Kıyı devletine tanınan, geminin bitişik bölgede yakalanıp cezalandırılması yetkisi için hukuk ihlalinin kıyı devletinin kara ya da deniz ülkesinde vuku bulması gerekmektedir. Bu yetki, ancak kıyı devletinin karasularına ve içsulara girdikten sonra suçu işleyip açık denize açılan gemiler üzerinde kullanılabilir (Kuran, 2009: s. 102). Bitişik bölge kavramı, 1958 Cenevre Karasuları ve KBBS ve 1982 BMDHS ile de teyit edilmiştir (Pazarcı, 2005: s. 341; Lower, 1981: s. 159-169).

1.2.2.2. Kıta Sahanelığı

Bir kıyı devletinin kıta sahanlığı, o ülkenin karasularından itibaren kıta uzantısının dış sınırına kadar, eğer kıta uzantısı dış sınırının mesafesi 200 deniz milinden az ise, 200 deniz miline kadar olan sualtı alanlarını, deniz yatağını, ve toprak altını kapsar. Kıta sahanlığı, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 350 deniz milini aşamaz veya 2500 metre derinlikleri birleştiren hattan öteye 100 deniz milini aşamaz. Kıta sahanlığı(Continental Shelf) kıyı devletinin kara ülkesinin deniz altında devam eden doğal uzantısına verilen ad olup, hukuki anlamda kavram teknolojinin deniz dibi kaynaklarını kullanabilir hale getirmeye başlaması üzerine ortaya çıkmıştır (Kuran, 2006: s. 66).

Coğrafi bakımdan deniz dibi, genellikle karadan sonra birdenbire büyük derinliklere ulaşamaz. Kara ile denizin birleştiği noktadan itibaren açık denize doğru, muayyen bir derinliğe, ortalama 133 metreye kadar yavaş yavaş derinleşir; bu derinlikten sonra, birdenbire keskin bir yamaç halinde büyük derinliklere ulaşır. Kıyı ile bu yamacın başladığı kenar arasındaki sualtı alanlarına, kıta sahanlığı denir (Toluner, 1996: s. 154).

Yer bilim açısından kıta sahanlığı; ‘‘kıtanın okyanus sahillerinden yaklaşık

183 m. derinliğe kadar hafif bir eğime sahip ve yaklaşık bu noktadan itibaren aniden derinleşen ve kıta yamacı olarak adlandırılan bölge ile birleşen kısma denir” (Continental Shelf, 1929: s. 331). Bazı diğer kaynaklarda tanım aynı olmasına karşın kıta sahanlığının bittiği derinlikler değişiklik göstermektedir¹⁰ Kıta kenarı sahildevletinin toprak kütesinin sualtındaki uzantısıdır. Kıta sahanlığı ile ilgili egemenlik haklarının varlığı, uluslararası platformlarda bir ilanın yapılmış olmasına bağlı değildir. İlan yapılmamış olsa bile, kıta sahanlığına ilişkin egemenlik hakkı mevcuttur.

Aynı zamanda; kıyı devleti, kıta sahanlığında doğal kaynaklardan faydalanma ve araştırma yapma maksatlı egemen haklara sahiptir. Kıta sahanlığı üzerindeki suların hukuki statüsü etkilenmemektedir. Bunların yanısıra, üçüncü devletlerin kıta sahanlığı üzerine kablolar ve petrol ya da gaz boruları döşeyebilme hakkı kıyı devletinin bazı isteklerini göz önünde tutma koşuluna tabidir.

Hukuki anlamda kıta sahanlığı, kıyı devletinin, karasularının ötesinde fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altındaki cansız kaynaklarını araştırma ve işletme konusunda münhasır egemen haklara sahip olduğu bir deniz alanıdır (Kuran, 2006: s. 68). Ancak kimi bölgelerde kıta yükseliminin bulunmadığı ve kara ülkesinin doğal uzantısının yalnızca yerbilimsel kıta sahanlığı ve kıta yamacı ile okyanus tabanına ulaştığı gözlenmektedir. Kara ülkesi ile okyanus tabanı arasında yer alan bu yerbilimsel öğelerin kimi kıta kenarı (Continental Margin) adını almaktadır (Pazarcı, 2005: s. 347).

Kıta sahanlığının hukuki anlamda yapılan tanımlarının tarihsel gelişimine baktığımızda temel öğelerin önemli farklılıklar gösterdiği ve zaman içinde ağırlıkların yer değiştirdiği görülmektedir. Kavramın hukuki anlamda ilk ortaya çıkışı 28 Eylül 1945 tarihindeki Truman bildirgesi ile olmuştur (Meray, 1968: s. 489; Syrigos, 1998: s. 69). ABD Başkanının bu bildirgesi ile, ABD kıyılarına bitişik olan kıta sahanlığının deniz yatağı ve toprak altı alanlarının doğal kaynaklarının;

- Bu kaynakların işletilmesi ve korunması kıyıdan işbirliği yapılmasını ve

¹⁰ 400 ft. ~ 135 m. , Grolier, The Book of Popular Science, C. 4, s. 71 .

önlem alınmasını gerektirmesi,

- Kıta sahanlığının devletin kara ülkesinin bir uzantısı olarak değerlendirilebilmesi ve bu nedenle doğal olarak ona ekli olması ,
- Bu kaynakların çoğu kez ülkedeki damar ve birikintilerin denize uzantısını teşkil etmesi,
- Kendini koruma kaygısının kıyı devletini kıyılarının ötesinde bu kaynakların işletilmesi için gerekli faaliyetleri yakından izlemek zorunda bırakması, gerekçeleri ile ABD'ye ait olduğunu ve onun yetki ve kontrolüne tabi olduğu duyurulmuştur (Toluner, 1996: s. 196).

Truman bildirisi, kıyı devletinin kıta sahanlığının nereye kadar uzandığı konusunu içermemiş, ancak bu konu bildirgenin sonrasında ABD Hükümeti'nce yapılan basın bildirgesi ile 100 kulaç olarak belirtilmiştir. Bu tarihten sonra sırasıyla Meksika, Arjantin, Şili ve Peru 1945-1947 yılları arasında benzer kıta sahanlığı hak ve yetkileri içeren bildireler yapmışlardır (Arpat, 1993: s. 2-3). Müteakiben İngiliz sömürgeleri için Birleşik Krallık ve Common Wealth üyesi devletler ve 1950'li yıllarda İzlanda, Filipinler, Portekiz ve Kore Cumhuriyeti gibi devletler kıta sahanlığı ilan etmişlerdir (Pazarcı, 2005: s. 348).

Kıta sahanlığı ile ilgili müteakip gelişme 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı'nda imzalanan KSS olmuştur. Bu sözleşme ile o ana kadar devletlerin kıta sahanlığı iddia ve kabulleri ortak bir zeminde formüle edilmiş ve sözleşme kıta sahanlığı kavramına yeni boyutlar kazandırmıştır. Sözleşmenin yer verdiği en önemli hususlardan birisi adaların da kıta sahanlığı bulunduğu belirtilmesidir. Bunun yanı sıra KSS kıta sahanlığı kavramına en önemli katkıyı kıta sahanlığının dış sınırının belirtilmesi ile yapmıştır. Buna göre; "kıyı devletinin kıta sahanlığı dış sınırı iki kritere göre saptanacaktır. Birincisi, 200 m. derinlik; İkincisi ise 200 m. derinlikten sonra işletilebilirlik kriteridir" (KSS, 1958: mad. 1/a-b).

Sözleşmede yerbilimsel anlamda kıta sahanlığı tanımının daha çok ekonomik ve teknolojik temele dayalı hukuki bir tanıma kaydığı söylenebilir. Aynı şekilde, sözleşmenin getirdiği haklar ve yetkilerin münhasıran kıyı devletine ait olduğu ve kıyı devletinin bu haklara sahip olması için uygulama ya da ilan zorunluluğu

olmadığı kabul edilmektedir (KSS, 1958: mad. 2).

Bu sözleşme ile kıta sahanlığının, kıyı devletine verdiği hakların, belirtilen bölgedeki su altı alanlarının yatağı ve toprak altını araştırma ve kaynakları işletme ile sınırlı olduğu, denizin, deniz yatağı ile devamlı temas halinde olmayan canlı kaynakların kapsamadığı gibi üstündeki suların hukuki statüsünü de etkilemediği belirtilmiştir (Gündüz, 1994: s. 354).

Ancak teknolojik gelişmeler, bu tanımın yetersiz kalmasına sebep olmuştur. 1982 Sözleşmesi'nde işletilme imkânının bulunduğu derinlik kriterini sınırlayan azami bir genişlik öngörülmüştür. Buna göre; “kıta sahanlığı, kıta uzantısının en dış sınırına kadar, kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca karasularının ötesinde uzanan su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını kapsar” (BMDHS, 1982: mad. 76/1 ve 5). KSS’yi takip eden dönemde kıta sahanlığı ile ilgili hukuki gelişim şu şekilde olmuştur;

1969 yılında UAD’nin Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı davalarında verdiği karar ile kavramın doğal uzanım tezine daha da yaklaştığı görülmektedir. Divan kararda kıta sahanlığı hakkının temelde doğal uzanımdan (natural prolongation) kaynaklanmakta olduğu çok kesin bir şekilde belirtilmiştir (Arpat, 1993: s. 4). Kuzey Denizi davalarından sonra BMDHS’ye kadar geçen sürede bu konuda 1970 Lima, Montendeo, 1972 Santo Domingo bildirgeleri müteakip gelişmeler oluşturmuşlardır. BMDHS kıta sahanlığı konusunda yapılan son uluslar arası kararı oluşturmaktadır. Bu sözleşme ile kıta sahanlığı kavramı biraz daha genişletilmiş, kıtanın deniz altındaki devamını oluşturan 3 ögeyi de kapsamıştır.

Kıyı devletinin, kıta sahanlığındaki yetkilerinin varlık nedeni, kara ülkesindeki egemenlik hakkıdır. Devletin bu bölgedeki haklarının doğumu bunların talep edilmesi, kullanılması veya bu bölgelerin işgal edilmesi koşuluna bağlı değildir. Bu haklar, kıyı devleti tarafından kullanılmasa dahi, bu devlet açıkça rıza göstermedikçe, diğer devletler tarafından kullanılamaz. Bu anlamda olmak üzere, kıta sahanlığındaki haklar, inhisaridir (Kıta Sahanlığı Konvansiyonu, 1958: mad. 2/2; BMDHS, 1982: mad. 77/2,3). Kıyı devleti, kıta sahanlığında, bunun

araştırılması ve doğal kaynaklarının işletilmesi için egemen haklar kullanır (Kıta Sahanelığı Konvansiyonu, 1958: mad. 2/1; BMDHS, 1982: mad. 78/1).

Görüleceği gibi, kıta sahanlığında devletin egemenliğinden değil, “egemen” haklarından söz açılmıştır. Bu terim, kıyı devletinin su altı alanlarının deniz yatağındaki ve toprak altındaki yetkileriyle, bu bölgelerin üzerinde bulunan sulardaki yetkiler arasında bir ayırımın yapılması ve fakat, aynı zamanda kıta sahanlığındaki yetkilerin inhisari niteliğinin belirtilmesi amacıyla, kullanılmıştır. Bununla da yetinilmemiş, su altı alanlarının üzerindeki suların açık deniz rejimine tabi olmaktan devam edeceği açıkça belirtilmiştir (Toluner, 1996: s. 76). “kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki hakları, ne bunun üzerindeki suların, ne de bu sular üzerindeki hava sahasının, açık denizler hukuki statüsünü etkilemez” (Kıta Sahanelığı Konvansiyonu, 1958: mad. 3; BMDHS, 1982: mad. 78/1).

Sözleşmede öncelikle yerbilimsel bir tanımlama yapılmış ve ilk kriter olarak kıta sahanlığının kıta kenarının uç noktasına kadar uzandığı belirtilmiştir. Burada önceki tanımlardan farklı olarak kıta sahanlığının kıta yamacı ve kıta yükseltisini (kıta yamacı eteği) de kapsadığı görülmektedir (BMDHS, 1982: mad. 76/3).

Ancak Sözleşme, başta koyduğu doğal uzanım yaklaşımını diğer iki kriter ile terk etmiştir. Bu kriterlere göre; “kıta kenarının uç noktası karasularının ölçülmeye başladığı hatlardan itibaren 200 milden daha yakın ise kıyı devleti kıta sahanlığı hakkını 200 mile kadar, kıta kenarı uç noktasının 350 mili aştığı durumda ise hakkı 350 mile kadar kullanılabileceğini” (BMDHS, 1982: mad. 76/1-6). belirtmiştir.

1.2.2.3. Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)

MEB kavramı, milletlerarası hukuka Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ile giren, yeni bir kavramdır. Ekonomik bölge, karasuların ölçülmeye başlandığı esas hattan hesaplanmak üzere en çok iki yüz mil genişlikteki deniz alanlarının deniz yatağı ve toprak altının ve ayrıca üzerindeki suların canlı olan ve olmayan doğal kaynakları üzerinde kıyı devletlerine bazı ekonomik hakların tanınmasını öngören bir kavramdır (Toluner, 1996: s. 91).

MEB kavramı 23 Temmuz 1947 tarihli Şili'nin kıta sahanlığı ve ona bitişik 200 millik bir alan üzerinde egemenlik iddiasında bulunduğu başkanlık açıklamasıyla devlet uygulamalarına girmiştir. Bu iddianın açık denizlerdeki seyrüsefer serbestliği hakkını etkilemeyeceği ve müdahalede bulunulmayacağı yine bildiri metninde düzenlenmiştir. Bu kararlarda, bölgenin ülkesel statüye sahip olmadığı, yalnızca doğal kaynakların ve ilgili yetkilerin kullanımının amaçlandığı belirtilmiştir. Daha sonra Peru, 1 Ağustos 1947'de ve benzer şekilde, diğer devletlerin kıyıda 200 mile ulaşan bir deniz alanında seyrüsefer serbestilerini engellemeyen bir koruma, saklama ve araştırma bölgesi kurma bildirisini açıklamıştır (Lupinacci, 1984: s. 75; Dyke, 2005: s. 108).

MEB kavramı bazı Latin Amerika devletlerince 1945'lerden sonra uygulanan 200 millik miras denizi (patrimonial sea) kavramı ile 1960'ların başında ortaya çıkan balıkçılık bölgesi (fishery zone) kavramlarının etkisi altında ortaya çıkmıştır (Pazarcı, 2006: s. 77; Pazarcı, 2005: s. 361). Devletlerin ekonomik etki alanlarını genişletme ve denizdeki doğal kaynaklara sahip olma çabalarının sonucu şekillenen kavram, başlangıçta az gelişmiş devletlerin az gelişmişlik çemberini kırmalarına yardımcı olacak bir faktör olarak değerlendirilip savunulsa da, kısa sürede kavramın ortaya çıkaracağı çıkar çatışmaları ve çözümündeki güçlükler anlaşılmıştır (Toluner, 1996: s. 272). MEB'e ilişkin hükümler 1982 BMDHS'nin 55-85'inci maddeleri arasında düzenlenmiştir.

Kıyı devleti MEB üzerinde, bir kısmı ekonomik nitelikte olan ve bir kısmı da bu deniz alanında bazı yetkilerin uygulanmasını içeren egemen haklara sahiptir. Kıyı devletinin MEB'de sahip olduğu ekonomik nitelikli haklarını iki ayrı grupta toplayabiliriz. Bunlardan birincisi, 200 mile kadar olan bölgenin su kütlesi, deniz yatağı ve toprak altındaki doğal kaynaklar üzerindeki hakları; diğeri ise belirtilen deniz alanının işletilmesi ile ilgili olan haklardır (BMDHS, 1982: mad. 56,86).

Dolayısıyla, MEB'de kıyı devletinin doğal kaynaklar üzerinde sahip olduğu haklar, Kıta Sahanlığı üzerinde sahip olunan haklar ile bunlara ek olarak su tabakasında sahip olunan ekonomik hakları içermektedir. Doğal kaynaklar üzerinde

sahip olunan bu haklar kıyı devletine; bunları arama, işletme, koruma ve düzenleme yetkileri sağlamaktadır.

Diğer taraftan, kıyı devleti MEB’de avlanılacak canlı kaynakların miktarını saptamak hakkına sahiptir. Bunu yaparken, aşırı avlanma nedeniyle canlı kaynakların tükenmesini önlemek ve bu kaynaklardan en yüksek verim alınacak şekilde gerekli önlemleri almak ve bu konuda iş birliği yapmak yükümlülüğü vardır. Kıyı devleti, canlı kaynaklardan azami ölçüde istifade edilmesi prensibini benimseyecek ve ilgili bütün faktörleri göz önünde bulundurarak, diğer devletlerin kendi avlanma kapasitesi dışında kalan kaynakları kullanmalarına, üzerinde anlaşmaya varılmış koşullar altında izin verecektir (Toluner, 1996: s. 159).

Ayrıca, kıyı devleti MEB’de sahip olduğu ekonomik nitelikli haklar ise, sudan, akıntılardan ve rüzgardan enerji elde edilmesi gibi doğrudan tarif edilmiş haklar ile, MEB kavramı ile ters düşmeyecek ve diğer devletlerin haklarına zarar vermeyecek diğer ekonomik nitelikli faaliyetlerdir. Bununla beraber bütün uluslar MEB dahilinde geleneksel açık denizlerde seyir ve MEB üzerinde uçuş; deniz altı kablo ve boruları döşeme ve kaynakların kullanımına ilişkin olmayan açık denizlerin ve üzerindeki hava sahasının gemiler ve uçaklar tarafından kullanımı hakkına sahiptirler.

Kıyı devletinin MEB üzerindeki hakları yalnızca ekonomik nitelikli haklarıyla sınırlı kalmamaktadır. Buna ilaveten kıyı devleti, bu bölgede bazı egemenlik yetkileriyle de donatılmıştır. Bu çerçevede kıyıdaş devletlerin MEB üzerindeki hakları şunlardır:

- Deniz yatağı üzerindeki sular, deniz yatağında ve bunların toprak altında, canlı (Suda hareket eden nekton türü balık ve benzeri canlılar, balina yunus gibi memeliler (BMDHS, 1982: mad. 68,77). ve cansız doğal kaynakların (Suda asılı duran maden zerreleri, deniz yatağında özellikle çökelti tabakası içerisinde bulunan maden yumruları, deniz yatağının toprak altında varolan maden yatakları ile hidrokarbür cepleri) araştırılması, işletilmesi muhafazası ve yönetimi konuları ile aynı şekilde sudan, akıntılardan ve rüzgarlardan

enerji üretimi gibi, bölgenin ekonomik amaçlarla araştırılmasına ve işletilmesine yönelik diğer faaliyetlere ilişkin egemen haklar (Madde 56).

- Suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ve bunları kullanma hakkı (Madde 56).
- Denize ilişkin bilimsel araştırma yapma hakkı (Madde 56).
- Deniz çevresinin korunması ve muhafazası (Madde 56).
- Suni adalar inşa etmek (Madde 60).
- Ekonomik amaçlarla tesis ve yapılar inşa etmek ve bunların inşasına, işletilmesine ve kullanılmasına izin vermek ve bunların inşasını, işletilmesini ve kullanılmasını düzenlemek konusunda münhasır haklar (Madde 60).
- Suni adalar, tesisler veya yapıların etrafında, hem seyir güvenliğini ve hem de bunların güvenliğini sağlamak üzere içerisinde uygun tedbirler alabileceği, genişliği 500 metreden fazla olmamak üzere güvenlik bölgeleri kurmak (Madde 60).
- Avlanacak canlı kaynakların kabul edilebilir av hacmini tespit etmek (Madde 61).
- Canlı kaynakların idamesinin, aşırı işletme sonucu tehlikeye düşmesini önlemek amacıyla uygun muhafaza ve yönetim tedbirleri almak, kanun ve kurallar koymak (Madde 61, 62).
- Canlı kaynakların azami derecede işletilmesini sağlamak (Madde 62).
- Canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularındaki egemen haklarının kullanılmasında, kendi kanunlarına ve kurallarına riayeti sağlamak için gemiye çıkmak, geminin denetimini yapmak, gemiye el koymak ve dava açmak dahil olmak üzere, gerekli bütün tedbirleri almak (Madde 73).
- Denize ilişkin bilimsel araştırmalar düzenlemek ve bunlara izin vermek konusunda münhasır haklar (Madde 248).

Kıyıdaş olmayan devletlerin ise MEB üzerindeki hakları şunlardır:

- Seyrüsefer serbestisi (Madde 58, 87).
- Uçma serbestisi (Madde 58, 87).
- Denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme hakkı (Madde 58, 87).

- Kıyıdaş devletin hakları saklı kalmak kaydıyla ve kıyıdaş devletin belirleyeceği esas ve usuller dahilinde canlı kaynaklar bakiyesinin uygun bir bölümünün avlanmasına katılma hakkı (Madde 69, 70, 87).
- Kıyıdaş devletin rızası dahilinde denize ilişkin bilimsel araştırmalar yapmak (Madde 248).
- Yapılan bilimsel araştırmalar hakkında kıyıdaş devlete bilgi verme yükümlülüğü (Madde 248).

1982 BMDHS'nin 74'üncü maddesi, sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında MEB sınırlandırmasını, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılması hükmünü getirmektedir. Bununla birlikte MEB'in tek taraflı ilan edilemeyeceğine ilişkin bir düzenleme de bulunmamaktadır. MEB'in sınırlandırılması bakımından sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında anlaşma yapılmasının uluslararası hukuka uygun olacağı ancak, bununla birlikte tek taraflı olarak MEB ilanına aykırı bir hükmünde olmadığı görülmektedir.

Uygulamada, Belçika, Bulgaristan, Hırvatistan, Estonya, Fransa, Almanya, İrlanda, Letonya, Hollanda, Norveç, Portekiz, Romanya, İspanya, İsveç, Malta, Arnavutluk, GKRY, Fas, Tunus, Suriye, Libya gibi bir çok kıyıdaş devlet iç hukuk düzenlemeleri doğrultusunda MEB ilanında bulunmuştur. Hatta 1982 BMDHS'ye taraf olmayan ABD bile sözleşmenin uluslararası hukukta yürürlüğe girmesini beklemeden MEB ilan etmiştir.

BMDHS'ye taraf olmayan devletlerin, bu bağlamda Türkiye'nin, MEB ilan hakkı olup olmadığı konusu tartışılabilir. Bilhassa III. Deniz Hukuku Konferansında yaygın olarak kabul görmüş ve birçok devlet tarafından uygulamaya konmuş olması bu kavramın BMDHS'den bağımsız bir örf ve adet hukukuna mal olduğu izlenimini vermektedir (Toluner, 1996: s. 273; Pazarcı, 2005: s. 365).

1.2.2.4. Uluslararası Deniz Yatağı

Uluslar arası deniz yatağı (deep seabed) kavramı XX. YY'ın ikinci yarısında,

modern teknolojinin o ana kadar erişilmez görünen derin sulardaki maden yumru veya yataklarının işletilebilme imkanını sunması ile literatüre girmiştir. O ana kadar ekonomik bir değere sahip olmayan okyanus tabanları özellikle 1970’li yıllardan sonra modern teknolojinin magnezyum yumrularını (nikel, magnezyum, kobalt ve bakır içeren demir oksit kaplı taşlar) dağılmış biçimde buldukları Pasifik Okyanusu’ndan çıkarılmalarıyla ekonomik ve politik ilgi alanlarına dahil olmuştur. Ayrıca, buradan çıkartılabilecek diğer madenler ile petrol gibi hidrokarbonların varlığı ve işletilmesi konusu henüz açıklığa kavuşmamış olmasına rağmen mevcudiyet ihtimali bile dikkatleri bu alana çekmektedir (Toluner, 1996: s. 122).

Açık denizin yatağı ve toprak altının sunduğu ekonomik imkanların artması bu konuda hukuki bir rejimi gerekli kılmıştır. İlk kez 1967’de BM Genel Kurul çalışmalarında Malta delegesi tarafından ortaya atılan uluslar arası deniz yatağının bir rejime bağlanması düşüncesi bu konuda bir komite kurulmasıyla sonuçlanmıştır. Komitenin çalışmaları ile 1970 yılında BM genel kurulu uluslar arası deniz yatağına ilişkin ilkeler bildirisini kabul etmiştir (Pazarıcı, 2006: s. 59). Müteakiben konu, 3 üncü Deniz Hukuku Konferansı’nda ayrıntılarıyla incelenmiş ve onun sonucu olarak ortaya çıkan BMDHS’de XI inci kısımda yer almıştır.

Öncelikle BMDHS’deki adıyla “Saha”nın hangi deniz kesimini tanımladığını incelemek gerekir. BMDHS madde 1’de “Saha, milli yetki sınırları ötesindeki deniz yatağı ve okyanus tabanı ve bunların toprak altı anlamına gelir.” ifadesinden de anlaşılacağı gibi; devletlerin egemenlik alanı olan karasularına ilaveten deniz tabanı ve toprak altının doğal kaynakları bakımından devletlere münhasır yetkiler tanıyan kıta sahanlığı ile MEB dışında kalan alanların saha olarak tanımlanması doğru olacaktır.

Bahse konu deniz kesiminde uygulanacak ilkeler BMDHS’nin çeşitli maddelerinde şu şekilde yer almıştır;

- “Saha ve kaynakları insanlığın müşterek mirasıdır ” (BMDHS, 1982: mad. 136).
- “Hiçbir devlet bu alan üzerinde egemenlik hakları iddiasında

bulunmayacaktır ” (BMDHS, 1982: mad. 137/1).

- “Bu alanda var olan kaynaklar hiçbir devlet yada kişinin malı değildir ” (BMDHS, 1982: mad. 137/1).
- “Bu alanın işletilmesi tüm insanlık hesabına hareket eden Uluslar Arası Deniz Yatağı Otoritesince düzenlenecektir" (BMDHS, 1982: mad. 137/2).
- “Bu alanlarda yapılacak çalışmalar tüm insanlığın yararına olacak bir biçimde gerçekleştirilmek zorundadır" (BMDHS, 1982: mad. 140/1).
- “Bu alandan yalnız barışçıl amaçlarla faydalanılacaktır" (BMDHS, 1982: mad. 141).
- “Bu alandan elde edilecek ürünlerin geliri Uluslar Arası Deniz Yatağı Otoritesince üye devletler arasında hakça bir biçimde paylaşılacaktır" (BMDHS, 1982: mad. 141/1).
- “Bu deniz kesiminin korunması görevi de Uluslar Arası Deniz Yatağı Otoritesine aittir" (BMDHS, 1982: mad. 145).
- “Saha içi faaliyetler teşebbüs (Enterprise) ve otoriteyle birlikte yürütmek kaydıyla ayrıntıları ilgili maddede tanımlanmış bir grup tarafından yürütülecektir" (BMDHS, 1982: mad. 153/2).
- “Uluslar Arası Deniz Yatağının hukuki rejimi bu deniz kesiminin üzerindeki açık deniz ve hava sahasını etkilemeyecektir" (BMDHS, 1982: mad. 135).

Yukarıda genel hatlarını verdiğimiz ve BMDHS'nin XI inci kısmında ayrıntılı olarak incelenen uluslararası deniz yatağı ile ilgili sorunlar sözleşmenin imzalanması ile sonuçlanmış değildir.

Uluslararası deniz yatağının gelecekte sunabileceği ekonomik zenginliği, sadece bunları elde edebilecek teknolojiye sahip çok gelişmiş devletlerin tekelinden kurtarmak ve insanlığın ortak mirası adı altında gelişmemiş ve gelişmekte olan devletleri de kapsayacak şekilde paylaşımını sağlamak ve gelişmişlerle diğerlerinin arasındaki farkın daha da artmasını önlemek gibi bir amacı güden çalışmalar çıkarları bu konuda çatışan çok gelişmiş devletler tarafından kabul görmemiştir. Başta ABD olmak üzere Almanya ve İngiltere gibi gelişmiş devletler sözleşmeyi imzalamamış ve onaylamamışlardır.

Bahse konu devletlerin ve özellikle ABD'nin BMDHS'nin getirdiği rejime karşı eleştirileri şu konularda olmaktadır;

- Otoritenin işletme izni verirken teknik verilerden çok siyasi nedenleri ön plana alma olasılığı,
- İşletme izni verilmesi ve yürütülmesi durumunda otoriteye verilecek payın yüksekliği,
- Otorite giderlerine katılma payının yüksekliği. Bu pay ABD için yaklaşık % 25'dir,
- Devlet kuruluşları ve özel ortaklıkların işletme izni alabilmesi için iki alan gösterip, bunlardan sadece birini işletebilmesi,
- İşletme ve geliştirmekte olan devletlerin ortaklıkları için teknoloji transferi gereği,
- İşletilecek madenlerin kotalarla sınırlandırılması,
- Teşebbüse tanınan serbest rekabetin bozucu kimi ayrıcalıklar,

Otoritenin elde ettiği gelirlerden ulusal kurtuluş örgütlerine pay verilmesi görüldüğü gibi uluslararası deniz yatağının statüsü belirlenememiş ve hala tartışma konusudur. Ancak, son yıllarda özellikle ABD gibi devletlerin ön ayak olmasıyla BMDHS'nin bu konudaki temel ilkesine aykırı olacak şekilde uluslar arası deniz yatağının paylaşımı ve yetki alanlarına dahil edilmesi de görülmektedir (Pazarcı, 2006: s. 79).

Uluslararası deniz yatağındaki mineral doğal kaynakların işletilmesi iki yöntemle gerçekleştirilebilmektedir. Bunlardan ilki, Otorite tarafından kurulmuş olan ve onun bir organı olan "Teşebbüs" (Enterprise) adı ile anılan işletmenin bizzat kendisinin doğal kaynak işletme faaliyeti yapmasıdır. İkincisi ise, Otorite tarafından kendilerine doğal kaynak arama ve işletme (exploration and exploitation) ruhsatı verilmiş üye devletlere tabi kamu ya da özel girişimlerin doğal kaynak arama ve işletme faaliyetlerinde bulunmasıdır. Otoriteden izin almadan hiçbir kuruluş uluslararası deniz yatağında doğal kaynak araması ve işletmesi yapamaz (BMDHS, 1982: mad. 153). İşletme faaliyetinde bulunan kuruluşların elde ettikleri gelirlerinin

bir kısmını Otorite'ye aktarmak durumunda olmaları, uygulamada sorunlar çıkarmakta ve bu alanının işletilmesini engelliyor gözükmektedir (Acer, 2004: s. 1).

1.2.2.5. Emniyet/Güvenlik Bölgeleri ve Hava Sahası

Bazı sahil devletleri, karasuları dışında önceden icra edilecek faaliyetlerin bildirilmesi veya giriş için yetki alınması veya belli bir zamanda bu bölgelerde bulunacak gemi sayısının kısıtlanması, diğer devletler tarafından icra edilecek askeri faaliyetlere yasaklamalar getirilmesi gibi, harp gemileri ve askeri uçakların faaliyetlerini kısıtlayabilecekleri, askeri güvenlik bölgeleri tesis yetkisine sahip olduklarını iddia etmektedirler. Uluslararası hukuk, sahildar devletin karasuları dışında doğal kaynaklar haricinde açık denizlerin serbestçe kullanımını kısıtlayabilecek herhangi bir bölgenin tesisine izin vermemektedir (Pazarcı, 2005: s. 295-296; Meray, 1968: s. 375).

Kıyı devleti iç sularında, takımada sularında, karasularında, MEB'de ve kıta sahanlığında bulunan suni ada, tesis ve yapıları korumak maksadıyla emniyet bölgeleri tesis edebilir. Genel kabul görmüş uluslararası standartlar istisna olmak üzere, karasularının ötesinde MEB veya kıta sahanlığında konuşlandırılmış olan suni adaların, tesis ve yapıların etrafında tesis edilecek emniyet bölgeleri, bu yapıların dış sınırından itibaren 500 metreyi aşamaz.

Uluslararası hukukta hava sahası, milli hava sahası (Ülkenin karasının, iç sularının, takım adaların ve karasularının üzerindeki hava sahası) ve uluslararası hava sahası (bitişik bölgelerin, MEB'lerin, açık denizlerin ve hiçbir devlete ait olmayan karalar ile suların üzerindeki hava sahası) olmak üzere iki şekilde sınıflandırılmaktadır. Uluslararası geçitler ve takım adaların deniz geçitleri üzerinde uçuş hakkı ile milletlerin uluslararası anlaşmalar yoluyla kabul ettikleri durumlar hariç, her millet kendi milli hava sahasında, tam ve münhasır egemenliğe sahiptir. Uluslararası anlaşma veya sözleşmelerle devletlerin rıza göstermiş olduğu durumlar dışında; her devlet, diğer devletlerin müdahalesi olmaksızın uluslararası hava sahasını kullanabilir.

Devletlerin milli yargı yetkilerini kullandıkları hava sahasının üst limiti uluslararası hukuk tarafından tanımlanmamıştır. Uluslararası teamül, hava sahasının üst sınırının suni uyduların, dünya üzerine düşmeden yörüngeye oturtulabilecekleri noktanın altında son bulunduğunu kabul etmektedir. Uzay bu belirsiz noktadan itibaren başlamaktadır. Tüm ülkeler, uzaya eşit haklarla serbestçe çıkabilme hakkına sahiptirler ve hiçbir devlet uzayı kendi milli hava sahası olarak veya münhasır haklarla kullanamaz.

2. 1958 CENEVRE SÖZLEŞMELERİNE İSTİNADEN SINIRLANDIRMA

Deniz alanlarının sınırlandırılması hukukunun başlangıcı olarak, 1942 Birleşik Krallık-Venezüella Paria Körfezi'nde karasularının dışındaki deniz yatağının sınırlandırılmasına ilişkin andlaşma gösterilse de pozitif hukuka etkisi açısından Truman Deklarasyonu konu üzerinde önceliğini korumaktadır (Erişim: 02 02 2014, <http://www.oceanlaw.net/texts/truman1.htm> ; Nweihed, ty: s. 639).

28 Eylül 1945 tarihinde ABD Başkanı Truman'ın kıta sahanlığı ve balıkçılık hakları konusunda kıyı devletinin haklarına ilişkin yapmış olduğu bildirimler, karasuları ve bitişik bölgenin dışında açık denizlere doğru yeni deniz alanlarının tesisini gündeme getirmiştir. Truman Deklarasyonu olarak bilinen açıklamada herhangi bir şekilde kıta sahanlığı olarak adlandırılan bölgenin devletler arasında çakışması durumunda hakça ilkelere göre sınırlandırılması gerektiği hususuna da yer verilmiştir. Kıta sahanlığının genişliğine dair bir beyan bulunmamasına rağmen özellikle karşılıklı kıyılara sahip/kıyıları yanyana olan devletlerin kıta sahanlıklarının sınırlandırılmasına ilişkin bir çözüm önerisi deklarasyonun içine dâhil edilmiştir (Erişim: 02 02 2014, <http://www.oceanlaw.net/texts/truman1.htm>; Gündüz, 1990: s. 24-25; Sohn, 1989: s. 153). Truman Deklarasyonu öncesinde kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletler arasında sınırlandırma, Paria Körfezi'ndeki sınırlandırma hariç karasuları ve boğazlar, körfezler, koylar ve göller ile kısıtlı kalmıştır (Rhee, 1982: s. 555-588).

UHK'nın 1949'da başlayan ve 1958 Deniz Hukuku Konferansının alt yapısını teşkil eden çalışmaları, kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletler arasında karasularının ve kıtasahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin kuralların belirlenmesini sağlamıştır. BM Genel Kurulunun 21 Kasım 1947 tarihli kararına istinaden kurulan UHK "açık denizler rejimi" ve "karasuları rejimi" konularında kodifikasyon çalışmalarının gerekli ve uygun olduğunu tespit etmiş ve 1949 yılında çalışmalarında başlamıştır. UHK denizlerdeki balıkçılık kaynaklarının korunması, bitişik bölge ve kıta sahanlığına öncelik vermiştir.

1958 KSS'de yer alan düzenlemelerin teamül hukuku ile çelişkili uygulamaları ve 1973'de başlayan III. BMDHK çalışmaları kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin olarak yeni düzenlemelerin gerekliliğini gündeme getirmiştir. Bu nedenle 1958 KSS'de yer alan sınırlandırma maddesi 1982 BMDHS'de tamamıyla farklı bir düzenlemeye dönüşmüştür (Jagota, 1985: s. 49-57). 1982 BMDHS'ye giren bir kavram olarak MEB'in yeni bir deniz alanı olarak ortaya çıkmasıyla deniz hukukunda bir başka alan daha deniz alanlarının sınırlandırılması hukukuna dâhil edilmiştir. (Vicuna, 1989: s. 190).

2.1. Hakkaniyet ve Nisfet ile Eşit Uzaklık Kapsamında Çözüm

KSS ve KBBS'nde yer alan sınırlandırma maddelerinin taslak çalışmaları birbirleriyle yakın ilişkili bir şekilde hazırlanmıştır. UHK tarafından hazırlanan kıta sahanlığı ve karasularının sınırlandırılması maddelerini içeren nihai rapor 1956 yılında BM Genel Kuruluna arz edilmiştir (UN Official Documents, 1957: s. 154-256).

UHK raporu içeriğinde her iki konu üzerindeki sınırlandırma esaslarının 3 esasta ortak noktalarının bulunduğu ortaya çıkmaktadır.. Bunlar kıyıların yan yana olması durumunda eşit uzaklık, kıyıların karşılıklı olması durumunda orta hat ve özel şartlardır. Taslak raporların madde içeriğinde bazı kelime farklılıkları olsa dahi, UHK'nun hazırladığı son raporda 72. madde olarak yer alan kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin yorumu genel anlamıyla şöyledir: "Komisyon kıta

sahanlığının sınırlarının tespit edilmesinde, kara sularının sınırlandırılmasını düzenleyen 12. ve 14. maddelerde mevcut aynı prensipleri kullanmıştır.”

Sınırlandırma konusunda her hangi bir yöntemin bulunmaması nedeniyle, görüşler genel olarak ilgili devletlerin aralarında yapacakları anlaşma üzerinde odaklanmıştı (UN Official Documents, 1950: s. 1-105). Komisyonun çalışmalarında ilk aşamada, kıta sahanlığının sınırlandırılması için genel bir prensibin oluşturulmasının imkânsızlığını gösteren bir kanaat oluşmuştu. Komisyon tarafından 1950’de sunulan raporda, iki veya daha fazla komşu devletin ilgili bulunduğu aynı kıta sahanlığı üzerinde sınırların belirlenmesinin gerekliliği hususunda görüş birliğine varıldığı ifade ediliyordu (UN Yearbook ILC, 1950: s. 384).

Komisyonun 1951’de sunduğu ilk taslak maddede - madde 7 - aynı kıta sahanlığı üzerindeki iki veya daha fazla devlet arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırılmasının anlaşma yoluyla çözümlenmesi, anlaşma sağlanamadığı takdirde (ex aequo et bono) hakeme başvurulması yer almaktaydı. Burada devletlerin büyük çoğunluğu karşı karşıya kıyıları arasında sınırlandırma için ortay hat kriterinin kullanılmasını talep etmesine rağmen, kıyıların şeklinin ortay hattı etkilemesi durumunda hakeme başvurmanın gerekli olabileceği düşünülmüştür. Sınırlandırma için özel kurallar belirlemenin imkânsızlığı ve uygulanabilirliğinin olmaması nedenleriyle, sınırlandırmanın çözümünde ex aequo et bono hakemliğe başvurulmasının referans olarak alınması teklif edilmiştir (UN Yearbook ILC, 1951: s. 143). Kıta sahanlığının sınırlandırılmasında çözüm olarak 1951 UHK raporunda sunulan “ex aequo et bono” hakeme başvurulması devletlerin çoğunluğu tarafından reddedilmiştir (UN Yearbook ILC, 1953: s. 213). Bazı devletler uluslararası yargıya referans olabilecek hukuki kuralların ve prensiplerin dâhil edilmesi konusunda görüş bildirmişlerdir (UN Yearbook ILC, 1953: s. 241-269).

UHK 1953 yılı çalışma döneminde (5. Dönem) karasularının sınırlandırılması için gerekli teknik soruların cevaplarını hazırlayacak bir uzmanlar komitesi teşkil etmiştir. Komisyon, teşkil edilen Uzmanlar Komitesi’nden kıta sahanlığının sınırlandırılmasında istifade edilebilecek teknik hususlarda görüş alınmasını kararlaştırmıştır. Uzmanlar Komitesi kıyıları karşı karşıya olan devletler arasında

karasuları sınırlandırmasında ortay hat metodunun kullanılabilceğini ancak seyrü sefer kolaylıkları ve balıkçılık hakları gibi özel şartların dikkate alınması gerektiği durumlarda başka bir metoda başvurulması yönünde görüş bildirmiştir. Komite ayrıca kıyıları bitişik olan devletler arasında da eşit uzaklık metodunun kullanılabilceğini belirtmesine rağmen hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşamadığı durumlarda görüşmelere başvurulması gerektiğini ifade etmiştir. (UN Yearbook ILC, 1953: s. 241-269).

UHK, 23 Nisan – 4 Temmuz 1956 tarihleri arasında yaptığı sekizinci oturumunun sonunda deniz hukukunun kodifikasyonu çalışmalarını tamamlayarak, uluslararası bir konferans için üzerinde görüşülebilecek duruma geldiğini değerlendirdiği 73 temel madde ve yorumlarıyla birlikte tamam bir metni BM Genel Kuruluna sunmuştur (UN Reports of International Law Commission, 1957: s. 154-256). Komisyon, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin maddeyi 72. madde olarak değiştirmenin haricinde 1953'te hazırlanan 7. madde de herhangi bir değişiklik yapmamıştır. Komisyonun Sekizinci Dönem olan 23 Nisan – 4 Temmuz 1956 arasındaki çalışmaları sonrasında hazırlanmış olduğu raporda yer alan Madde 72 daha sonra Kıta Sahanlığı Sözleşmesine girecek Madde 6'nın genel halidir. Komisyon sadece metinde yer alan yorumunda değişiklik yapmıştır. Komisyon, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin yorumunda, bahse konu maddede karasularının sınırlandırılması maddelerindeki (12. ve 14. maddeler) aynı prensiplerin esas alındığını, karasularının sınırlandırılmasında olduğu gibi kıyı şekillerinin farklılığı, adaların ve özel seyrü sefer rotalarının varlığı gibi durumların eşit uzaklıkta sapsmalara neden olabileceği belirtilmiştir. Bu tip durumlara sıklıkla rastlanabilmesi nedeniyle kuralın esnek olarak hazırlandığı ifade edilmiştir (UN Yearbook ILC, 1953: s. 300).

UHK'nun 1958 Konferansı öncesinde, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında eşit uzaklığın genel bir kural olarak yerleştirilmesine gayret gösterildiği söylenebilir. Komisyonun özel şartlar kavramını her zaman için tamamlayıcı veya bir başka ifadeyle istisnai faktör olarak düşündüğü tahmin edilmektedir. Ancak özel şartların tamamlayıcı veya istisnai olmaktan ziyade belirleyici olmasını ifade eden görüşlerin tartışmalar süresince iddia edildiği bilinmektedir.

2.2. Cenevre Sözleşmeleri

BM Genel Kurulu 21 Şubat 1957 tarihli 1105(XI) sayılı kararında, UHK'nın hazırlamış olduğu nihai rapora istinaden toplanan konferansta “deniz hukukunu sadece hukuki değil, aynı zamanda teknik, biyolojik, ekonomik ve politik yönleriyle ele alacak çalışmalarını bir veya birden fazla uluslararası sözleşmeye veya uygun görülen başka araçlara ithal edecek” şeklinde belirtilmiştir.(UN Reports of International Law Commission, 1957: s. 159-160; Dean, 1958: s. 607; Lütem, 1959: s. 137) Birinci Uluslararası Deniz Hukuku Konferansı Cenevre’de 21 Şubat – 28 Nisan 1958 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir (Whiteman, 1958: s. 629-659).

Konferans süresince IV. Komite’de yer alan çalışmalardan, sunulan önergelerden ve yapılan tartışmalardan anlaşıldığı üzere, eşit uzaklık ve özel şartlar arasındaki ilişkinin yeterince aydınlatılmadığı görülmektedir. “Eşit uzaklık bir temel prensip olarak ele alınıp, özel şartlara göre bir tadilata mı uğrayacaktır?” yoksa “eşit uzaklık metotlardan bir metot mudur?” sorularının cevapları açık bir şekilde verilmemiştir. Komite eşit uzaklık ve özel şartlar arasındaki mevcut dengeyi etkileyecek bütün teklifleri reddetmiştir (UNCLOS I Official Records, s. 91-98).

UHK tarafından hazırlanan metnin IV. Komite’nin sorumluluk alanındaki “67 ile 73. maddelerin yorumlanması ve uygulanması hususunda devletler arasında meydana gelebilecek anlaşmazlıklar, diğer bir barışçıl çözüm üzerinde mutabakat sağlanamadığı takdirde, taraflardan birinin talebi üzerine UAD’ye sunulacaktır.” şeklindeki 73. maddesi üzerinde anlaşma sağlanamadığından iptal edilmiştir. Dolayısıyla kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin herhangi bir sorun çözüm mekanizması ihdas edilmemiştir. Bu maddenin yerine Sorunların Zorunlu Çözümü’nü içeren ihtiyari bir protokol hazırlanmıştır (Whitemann, 1958: s. 655).

2.2.1. Kıta Sahanlığı Sözleşmesi

Kıta sahanlığı kavramı ve bu kavram kapsamında sınırlandırma dahil ilgili hususları düzenleyen 29 Nisan 1958 tarihli KSS geçmişi yeni bir uluslararası hukuk kurumunu geniş bir kabul ile formüle etmiştir. KSS’nin esasında kıta sahanlığı

kavramından ziyade kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin konular gündemde kalmıştır. Kıta sahanlığının sınırlandırılmasını düzenleyen 6. maddenin¹¹ yorumu her zaman için teknik ve hukuki anlamlandırmaların arasında yoruma geniş açıklığıyla tartışmalara neden olmuştur.

6. madde hiçbir şekilde özel şartların varlığının değerlendirilmesini göstermediği gibi, özel şartların varlığı halinde nasıl bir yöntemin izlenebileceği konusunda da yol göstermemektedir. Burada sorun bütün koşullara ortay hattın veya eşit uzaklığın uygulanmasını sağlamak için ara bir formülün bulunması değildir. Burada sorun, sınırlandırma için her bir ayrı durumda her bir farklı faktörün dikkate alınmasının değerlendirilmesidir. 6. madde kapsamında özel şartlar veya özel şartların dikkate alınmasını gösterecek bir başka sınırlandırma kuralının varlığı durumunda taraflar arasında ortaya çıkacak anlaşmazlığı çözümlenecek bir mekanizma öngörülmemiştir. UHK'nın hazırladığı ilk taslak metinde yer alan uyuşmazlıkların *ex aequa et bono* hakeme havale edilmesi hususu düşünüldüğünde uluslararası bir konferans ve kabul için orta yolun bulunması maksadıyla böyle bir düzenlemenin yapılması makul görülebilir (Mcdougal ve Burke, 1987: s. 435-436).

UHK 1953'teki ilk dönem çalışmalarında yer alan taslakta, özel şartlar ve eşit uzaklığı referans vererek, taraflar arasında meydana gelebilecek herhangi bir anlaşmazlığın *ex aequa et bono* hakeme gönderilmesi yer almaktaydı. Daha sonraki taslak metinlerde hakeme gönderilmesi yerine kıta sahanlığı konusunda taraflar arasında meydana gelecek uyuşmazlıkların 73. madde ile Divan'a sevki zorunlu hale getirilmişti (UN Reports of International Law Commission, 1957: s. 252-253). 1958 Konferansında 73. madde ile 67. maddenin bağı ve 73. madde iptal edildi. 73. maddenin iptal edilmesine rağmen, özel şartları tanımlayacak veya tarafların

¹¹ "Madde 6:1 – Aynı kıta sahanlığının, kıyıları karşı karşıya olan iki ya da daha fazla devletin ülkesine bitişik olduğu yerlerde, bu devletlere ait kıta sahanlığının sınırı bu devletler arasında andlaşma ile tespit edilecektir. Andlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınır hattını haklı kılmıyorsa, sınır her noktası her devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarına eşit uzaklıkta olan orta hattır. 2 – Aynı kıta sahanlığının kıyıları yan yana olan iki devletin ülkesine bitişik olduğu yerlerde, kıta sahanlığının sınırı bu devletler arasında andlaşma ile tespit edilecektir. Andlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınır hattını haklı kılmıyorsa sınır her bir devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından itibaren eşit uzaklık ilkesinin uygulanması suretiyle tespit edilecektir. 3 – Kıta sahanlığının sınırlarını tespit ederken bu Maddenin 1. ve 2. paragraflarına uygun şekilde çizilen herhangi bir hat belirli bir tarihte mevcut olan haritalara ve coğrafi hususiyetlere göre tarif edilmeli ve kara üzerindeki teşhisi kabil daimi sabit noktalar dikkate alınmalıdır."

anlaşmazlığa düşmeleri durumunda ilave çözüm rehberi statüsünde olacak yeni bir formül de yerleştirilemedi.

6. maddenin ilk bakışta tuhaf olarak görünen soyut anlamı, aslında çok farklı coğrafik veya diğer şartların genelleştirilerek bir çözüm metodu dizaynı çabasının doğal olarak sıkıntı yaratmasından kaynaklanmaktadır. İlgili tarafların anlaşığı veya özel şartların bir başka sınırı haklı kılmadığı durumlarda eşit uzaklık veya ortay hat kullanılmasında herhangi bir sorun yoktur. Özel şartların mevcudiyeti ve hatta özel şartların ne olduğuna kimin karar vereceği veya taraflar tarafından ileri sürülen özel şartlar konusunda anlaşmanın nasıl sağlanacağı kritik konudur (Mcdougal ve Burke, 1987: s. 726-729).

Bu noktaya ulaşıncaya kadar, Truman Deklarasyonu'nda kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin karşılıklı andlaşmaya başvurulması içeriğinde "hakkaniyet ilkeleri" prensibine atıfta bulunulması haricinde herhangi bir devlet uygulaması da görülmemiştir. 1958 KSS döneminde kodifikasyonu sağlayacak bir teamül hukuku detaylandırması bulunmadığı gibi, kıta sahanlığının sınırlandırılmasında kullanılacak prensip ve kurallar gelişmemiştir. Bu durumda UHK'nın Uzmanlar Komitesinin karasularının sınırlandırılmasına ilişkin çalışmalarında ulaşılmış olduğu sonuçların kıta sahanlığının sınırlandırılmasında çok az farklılıklarla değiştirilerek konferansa getirilmesi sonucunda hazırlanan 6. maddenin uygulama eksikliklerine rağmen büyük bir boşluğu doldurduğu ve müteakip dönemlerde devlet uygulamaları ve uluslararası yargının içtihatlarıyla geliştirileceği muhakkaktı (Jayewardene, 1990: s. 285).

2.2.2. Eşit Uzaklık Kuralının Kapsamı

Kıta sahanlığının sınırlandırılması gerek UHK'nın 1949'dan itibaren başlayan çalışmalarında, gerekse 1958 Konferansında, ilgili tüm şartların bir prensibe dönüştürülemeyeceği kanaatiyle andlaşma yoluyla sınırlandırmanın çözümlenmesi tercih edilmiştir. 1951'deki ilk taslak çalışmada sadece andlaşma unsurunun yer almasının taraflara ve hakeme yol göstermeden uzak olacağı gerekçesiyle eşit uzaklık ve özel şartlar unsuru maddeye daha sonra kazandırılmıştır.

Madde 6'da eşit uzaklık sınırlandırma için kullanılabilir temel kural olarak öngörülmüştür. Eşit uzaklık kuralı daha önce nehirlerde, göllerde ve özel deniz alanlarında yapılan uluslararası sınırlandırmalarda prensip olarak kullanılmıştır (Boggs, 1951: s. 256-259). 1958 öncesinde yapılan deniz sınırlandırılması anlaşmalarında da eşit uzaklığın bir prensip olarak kullanıldığına devlet uygulamalarında rastlanmamaktadır (Brierly, 1991: s. 215; Hodgson ve Smith, 1979: s. 423-424).

Eşit uzaklık bazı durumlarda hakkaniyete götürmeyecek bir çözüm olarak görüldüğünden ve temelde hukuki olmaktan ziyade teknik nedenlere dayandırılarak tamamıyla teknik bir heyetin önerdiği bir metot olarak Komisyon tarafından özel şartlar istisnası ile kabul edilmiştir. Komisyonun 1956'da tamamlayarak sunduğu, Konferansa altyapı teşkil eden ve Konferansın çalışma metnini oluşturan raporda yer alan 72. madde çok az kelime değişiklikleri ile KSS'nin 6. maddesi olarak düzenlenmiştir. (Whitemann, 1958: s. 648-654).

Eşit uzaklık, kıta sahanlığının sınırlandırılmasında 6. maddenin temel anlamlı prensibi olarak görülmektedir. Bununla birlikte tek başına mutlak olarak uygulanacak ve doğrudan doğruya çözüme götürecek bir metot olmadığı da kesindir. Eşit uzaklığı şarta bağlayan iki durum mevcuttur. Bunlardan birincisi taraflar arasında anlaşmanın tesisi, ikincisi ise özel şartların mevcudiyetidir. Taraflar kıta sahanlığını kendi menfaatleri doğrultusunda müzakerelere göre istedikleri şekilde tadil ederek ister eşit uzaklık, isterlerse bir başka metot veya metotlarla bir anlaşmanın tesisini sağlayabilirler. Kıta sahanlığında taraflar arasında uygulanacak sınırlandırma konusunda anlaşma sağlanamıyorsa metodun seçimi önem kazanmaktadır. Eşit uzaklık metodu, sınırlandırma için teknik olarak uygulanabilecek metotlar içinden bir metottur (Pearcy, 1959: s. 16, 20).

Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları'nda kararın gerekçelerinde belirtildiği üzere, UHK'nın 1950, 1956 arasında yapmış olduğu çalışmalarda üyeler tarafından eşit uzaklığın mutlak zorunlu bir sınırlandırma metodu olarak görüldüğü kayıtlarda hiç bir şekilde yer almamaktadır. Uzmanlar Komitesinin gerçekte yönlendirmelerle,

önlerine konulan ve karasuları ile ilgili sınırlandırma sorularına verdikleri cevapların kıta sahanlığına da uygun olabileceği değerlendirilmiştir. Komite, yatay düzlemde kıyıları bitişik devletler arasında eşit uzaklığın uygulanması durumunda eşit uzaklığın uygun bir çözüm olduğunu, kendilerine özel şartlarla ilgili bir durum belirtilmemesine rağmen gayrı resmi olarak özel şartlara ilişkin çekincelerini ifade etmiştir.

Eşit uzaklık metodunun, UHK'nun Komite'nin raporu sonrasındaki çalışmalarda ve taslak metinde özel şartlar istisnası ile yer almasının temelinde, salt olarak kullanıldığında hakça bir sonuca ulaşılamaması yatmaktadır. Teknik bir metodun, hakkaniyetin önüne geçmesi ve hak sahibi olmanın hakkaniyeti engellemesinin hukuki bir sonuç olmaması nedeniyle eşit uzaklık hakkaniyete uygun olduğu veya taraflar üzerinde anlaşığı takdirde uygulanacak bir metod olarak görülmelidir.

Aslında 1958 KSS'de düzenlenen eşit uzaklık sınırlandırma kuralı devletler arasında yapılacak bir sınırlandırma kuralının düzenlenmesinde rehberlemenin ötesine geçilemeyeceğinin göstergesi olmuştur.

2.2.3. Özel Şartların Tanımı ve Kuşatma

Eşit uzaklık ilkesinin özel şartlar olmaksızın kabulü özel şartların mevcudiyeti durumunda sınırlandırmanın hakkaniyeti zarara uğratacak bir durum olarak görülmüştür. Bu nedenle özel şartlar istisnası 6. madde düzeninin ayrılmaz bir unsurudur (Toluner, 1996: s. 204).

Özel şartları, ayrılabilir bir kural olarak tanımlayan hukukçular ile ayrılmaz bir bütün olarak gören hukukçular arasında bir görüş ayrılığı mevcuttur. Burada tespit edilen ayrımın, kuralın istisnailiğinin kullanılmasına ilişkin olduğu söylenebilir. Birinci kısmı destekleyen hukukçular, eşit uzaklığın genel bir kural olduğunu ve istisnai durumlarda özel şartların eşit uzaklık genel kuralını etkileyecek tarzda kullanıldığını iddia etmektedirler (Jayewardene, 1990: s. 298).

Bu durumda eşit uzaklık kuralının özel şartlara bir üstünlüğü olduğu şeklinde bir yorumun söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. Ancak kuralın kurala üstünlüğünden ziyade sınırlandırmanın hukuka uygun gerçekleştirilmesi önemlidir. Ayrıca “özel şartlar” ibaresinin eşit uzaklık kuralına elastikiyet sağlanması maksadıyla metne dâhil edilmesini sağlayan Spiropoulos’un ifadelerinde “eşit uzaklığın” üstün kural olarak görülmesi değil tamam bir kuralın oluşturulması söz konusudur (O’connell, 1984: s. 704-705). UHK çalışmaları ve Konferans görüşmeleri aslında her iki görüşün desteklendiğini gösterir beyanları içermektedir. Eşit uzaklık ve özel şartlar ilişkisini, 6. maddenin gelişimi ve andlaşma kapsamında devlet uygulamalarından müteakip bölümlerde tespit etmek mümkündür (Elferink, 1994: s. 25).

Buradan çıkarılacak sonuç, özel şartların mevcudiyeti halinde eşit uzaklık kuralının sakıt olacağı ve sınırlandırmanın özel şartların mevcudiyetine göre yapılacağıdır. Ancak gerek Komisyon çalışmalarında, gerekse Konferansta özel şartların mevcudiyeti konusunda detaylandırma yapılmadığı gibi özel şartların mevcudiyeti konusunda sınırlandırma ilkeleri olarak hangi metodun kullanılacağı tartışılmamıştır. Bu durumun ihmal sonucu veya devletlerin özel şartlara yapacakları muhtemel itirazlara karşı görüşmeleri uzatmamak maksadıyla kasıtlı yapıldığı düşünülemez. Özel şartların bir Sözleşme metnine çok fazla detayı içeren bir husus olarak dâhil edilmesinin mümkün olmaması ve ayrıca tarafların özel şartların mevcudiyeti karşısında hakemden önce andlaşmaya yönlendirilmesi şeklinde bir yorumda bulunabiliriz. Özel şartların detaylı olarak açıklanması durumunda elastiki bir hale getirilmek istenilen maddenin daha karmaşık bir duruma geleceği de söylenebilir (Mcdougal ve Burke, 1987: s. 436).

Komisyon çalışmalarında “özel şartlar” a referans olarak “seyrû sefer ve balıkçılık hakları” gibi durumlar Uzmanlar Komitesi tarafından ifade edilmiştir. Ancak adaların veya kıyıların şekli gibi coğrafi başka unsurların özel şartlar olarak 6. maddeye dahil edilmesi uygun görülmediğinden mümkün olmamıştır (Whiteman, 1958: s. 652).

Kuzey Denizi Kıta Sahaneli Davalarında, Divan, KSS 6. maddenin varolan bir teamülü kodifiye etmediğini ve norm oluşturan bir karakterinin olduğunu teslim

etmiştir. Divan, bu hususu ifade ederken, sınırlandırmanın taraflarının başka bir şekilde herhangi bir andlaşma üzerinde mutabakat sağlayamadıkları durumda eşit uzaklık/özel şartlar temelinde bir andlaşma üzerinde çalışmalarını gerektiğini belirtmektedir (ICJ Reports, 1969: s. 41).

Eşit uzaklığın tek başına bir kural olarak yeterli olmadığı konusunda gerek 1953 Uzmanlar Komitesi görüşmelerinde, gerekse komite ve genel kurul çalışmalarında genel bir uzlaşmanın sağlandığını rahatlıkla söyleyebiliriz. Eşit uzaklığın geometrik olarak bir paylaşımı sağlarken genel bir kural olarak tesisinin zorluğunu istisnası olan özel şartlar ortadan kaldırmıştır. Bu nedenle hiyerarşik yapısı olan ve bağımsız bir genel kural oluşturmakta yaşanan zorlukların tespit edilmesine bağlı olarak, katı bir uygulamaya esneklik getirmek amacıyla birleşik bir kuralın oluşturulması zorunlu olmuştur. UHK'nın çalışmalarında eşit uzaklığın tek başına yeterli kuralı oluşturacağı kanaati oluşmuş olsaydı özel şartların ilave edilmesinin anlamı olmayacaktı denilebilir. Bu durumda hiyerarşik bir ilişki aramanın ve kuralı bölmenin anlamlı olmayacağı iddia edilebilir (Ahnish, 1993: s. 52).

Genel olarak davalarda, adalar ve anakaralar arasındaki eşit uzaklık hattının ortasında veya bu hattın “yanlış tarafında” yer aldıkları durumlarda, bu adaların tamamen göz ardı edildiği veya kısmen ya da tamamen kuşatıldığı görülmektedir. Bu durumlarda adalara genellikle karasuları genişliğinde sınırlı bir alan bırakılmıştır. Ancak; (1978-1982) İtalya-Tunus kıta sahanlığı davasında olduğu gibi, kayalık olmadıklarına işaret etmek üzere adalara sembolik olarak ilave bir millik alan tanınabilmektedir (Beazley, 1994; s. 11)

1977-1978 İngiltere-Fransa kıta sahanlığı davasında (Bkz. Şekil 20) Hakem Mahkemesi, Kanal Adaları'nın sadece yanlış tarafta olmadığı, aynı zamanda coğrafi olarak da İngiltere'den ayrı olduğunu belirterek, iki anakara arasında eşit uzaklık yöntemini uygulamış, Kanal Adaları'na kuzeyde ve güneyde karasuları genişliği kadar alan vererek, güney ve doğu sınırlarının tarafların aralarında yapacakları müzakerelerle belirlenmesine karar vermiştir. (Carleton and Schofield, 2002: s. 19)

Gemicilik diline ait bir terim olan “kerteriz” gemi dışında bulunan bir

maddenin yönünü belirtmek için geminin pusulalarında ölçülen açısına denir. Hakiki ve nisbi kerteriz olarak iki çeşittir. Bir maddenin coğrafi Kuzey yönünde olan açısı “hakiki kerteriz”idir. Geminin rotası hesaba katılmadan pruvasından sancak ya da iskeleye doğru ölçülen açığa “nispi kerteriz” denir.

Ülkelerin uygulamalarından ve mahkeme kararlarından yola çıkıldığında, eşit uzaklık hattının oluşturulmasında kullanılan temel metodlardan birinin de kerteriz hattı olduğu görülmektedir. Genellikle çok fazla girintili çıkıntılı olmayan, düz kıyı hatları için kullanılan bu yöntemde, seyir haritaları üzerinde kıyının genel doğrultusuna paralel bir hat oluşturulur. Bölgenin coğrafyasını makro seviyede daha iyi ifade eden bu yöntemin kullanılması ile, özellikle çok sayıda, yan yana, açıklara doğru sahip oldukları deniz yetki alanları kıyı uzunluklarına nazaran kısa olan ülkeler arasında yapılan sınırlandırmalarda, kıyının genel doğrultusu kullanılarak, eşit uzaklık veya düzeltilmiş eşit uzaklık yöntemlerinde ortaya çıkabilecek hakça olmayan sonuçlardan kaçınılması sağlanabilmektedir (Beazley 1994: s. 12).

Ancak bu yöntemde tarafların belirlenecek kerteriz açısında anlaşma sağlamaları oldukça güçtür. Nitekim 1958 BMDHS taslaklarını hazırlamakla görevlendirilen, uzmanlar komitesi tarafından genellikle ne kadar toprağın dikkate alındığına bağlı olarak genel bir kerteriz açısının belirlenmesinin pratikteki zorlukları nedeni ile çok muğlak bulunmuştur (Carleton and Schofield 2002: s. 21). Bu yöntem ABD-Kanada arasındaki Maine Körfezi davasında, çok sayıda ada ve kayanın bulunduğu körfezin iç kesiminde uygulanmıştır. Ayrıca GuineaBissau ile Senegal yan sınırının belirlenmesinde de kullanılmıştır.

3. 1982 BMDHS VE SINIRLANDIRMA HUKUKU

1958 KSS, 1969 Kuzey Denizi Davaları Kararı ve sonrasında 1977 Manş Denizi Tahkimi ile devam eden gelişmeler sonrasında dahi kıta sahanlığı ile ilgili hukuk devletleri tatmin edecek düzeyde değildi. Kıta sahanlığı kavramının 1958 ile belirlenen tarifi ve tarifin içinde yer alan kriterlerin teknolojik gelişmeler paralelinde geride kalması yeni düzenlemeler yapılması ihtiyacını beraberinde getiriyordu. Bu arada özellikle Latin Amerika dünyasında kıta sahanlığı kavramından farklı olarak

devletlerin yetki alanlarına alınması gerekli yeni alanlar iddia edilmiş ve hatta tesis edilmişti. Latin Amerika Devletlerinin neredeyse tamamı, hem deniz yatağı hem de üzerindeki su kütlelerinde egemenlik haklarında bulunuyorlardı ve MEB kavramı tesis edilene kadar da bu iddialarını korudular (Gündüz, 1990: s.16-19; Attard, 1987: s. 3-4).

III. Deniz Hukuku Konferansında bazı devletlerin kıta sahanlığının sahildar devlete tanıdığı yetkilerin MEB içine alınmasını ve kıta sahanlığı kavramının ortadan kaldırılmasını teklif etmeleri, çoğunluğun MEB ve ona ilaveten kıta sahanlığı kavramının muhafaza edilmesini savunmaları kıta sahanlığı ve MEB'in sınırlandırılmasını gündeme getirmiştir. Kıta sahanlığı ve MEB'in sınırlandırılması ilişkisi III. Deniz Hukuku Konferansındaki kıta sahanlığının sınırlandırılması ve MEB'in tesisi ve sınırlandırılması gelişmelerinin değerlendirilmesini müteakip detaylandırılacaktır (Başeren, 1995: s. 31).

3.1. Kıta Sahanelığının Sınırlandırılması

Antlaşma, ve teamül hukukuna göre sınırlandırma kriterlerinde oluşan gelişmeler ve bu konular hakkında devletlerin hazırlık çalışmaları süresince sundukları öneriler III. Deniz Hukuku Konferansının tartışmalarına da oldukça yoğun olarak yansımıştır (Stevenson ve Oxman 1974: s. 1; Stevenson ve Oxman 1974: s. 17, 19; Stevenson ve Oxman 1975: s. 780-783; Oxman, 1977: s. 250, 267-268; Oxman, 1978: s. 66, 79; Oxman, 1979: s. 3-7, 22-24; Oxman, 1980: s. 4-7, 29-32; Oxman, 1981: s. 231-233; Oxman, 1982: s. 14-17). Sınırlandırmayla ilgili konular son gözden geçirme toplantılarına kadar büyük bir önemle incelenmiş ve gündemde kalmıştır. Şuanda III. BMDHS'nin MEB'in sınırlandırılmasını düzenleyen 74. madde ve kıta sahanlığının sınırlandırılmasını düzenleyen 83. maddenin oluşumunda bu toplantılarda geçen görüşmelerin aynı zamanda gerek Manş Denizi Tahkimi gerekse Tunus ve Libya arasındaki Kıta Sahanelığı Sınırlandırması Davası'nın karşılıklı etkileşimleri olmuştur.

Konferansın üçüncü oturumunda düzenlenen Basit Müzakere Metni (Single Negotiating Text)'nde "karşı karşıya veya yan yana olan kıyıları arasında kıta

sahanlığının sınırlandırılması hakkaniyet ilkelerine göre, uygun olduğu takdirde bütün ilgili şartlar gözönüne alınarak orta veya eşit uzaklık hattı kullanılarak, anlaşma ile yapılır” (Stevenson ve Oxman, 1975: s. 780). şeklinde kıta sahanlığının sınırlandırılması belirlenmiştir. Bu şart daha sonraki üç metinde de değişmeden sürdürülmüştür. Bu sırada sürdürülmekte olan Manş Denizi Tahkiminde bahse konu metinde yer alan 62. ve 71. maddelerde belirtilen konuların sınırlandırmada 6. madde veya teamül ile aynı amaca hizmet ettiği ifade edilmiştir (Manş Denizi Tahkimi, 1977: s. 56). Ancak 1980’de bu madde “sınırlandırma uluslararası hukuka uygun olarak andlaşma ile yapılır. Böyle bir andlaşma, gözönüne alınan sahada geçerli tüm ilgili şartlar dikkate alınarak, uygun olduğu taktirde orta veya eşit uzaklık hattı kullanılarak, hakkaniyet prensiplerine göre yapılmalıdır” şeklinde değiştirilmiştir. (Oxman, 1981: s.231-232).

BMDHK’nın karşı karşıya kaldığı çözümü en zor müzakereler deniz alanlarının sınırlandırılmasını şekillendiren konularda olmuştur. 1978’de yapılan yedinci oturumda sınırlandırma “temel” konu olarak belirlenmişti ve kontrol edilmek üzere 7. Müzakere Grubuna görev verilmişti. Kıta sahanlığı ve MEB’in sınırlandırılmasını düzenleyen taslak çalışmalar Konferansın sonuna bırakılmıştı. 7. Müzakere Grubu konuyu devraldığından zaten iki temel grubun sunmuş oldukları ve sınırlandırmanın iki metodunun karşı karşıya geldiği teklifler bulunuyordu. Bunların birincisi orta hat grubu 22’ler, diğeri ise hakkaniyet ilkeleri grubu 29’lar idi. 7. Müzakere Grubu konu üzerinde sonuca ulaşamadığı gibi alternatif bir öneri de sunamamıştı. Bununla birlikte Grup Başkanı “bütün önerilerin sınırlandırma işleminde ilgili veya özel şartları bir faktör olarak dikkate almasını” kayda değer buldu.

Ayrıca ilkinde eşit uzaklık veya hakkaniyet ilkelerini, ikincisinde her ikisini birden temel prensip olarak alan, kabul edilmesi zor iki öneri sundu. Bir sonraki raporunda sonuç için mümkün olabilecek dört unsur ileri sürdü: Anlaşma, ilgili veya özel şartlar, hakkaniyet ilkeleri ve eşit uzaklık. İlk ikisi konusunda genel bir uzlaşma olsa dahi, hakkaniyet ilkeleri ve eşit uzaklık hala tartışma konusuydu. Konferans Başkanının uzlaşmayı sağlayıcı çabaları da sonuç vermeyince dokuzuncu oturumda bizzat Başkan tarafından “Kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletler

arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması, uluslararası hukuka uygun anlaşmalar ile tesis edilecektir. Böyle bir anlaşma, uygun olduğu takdirde ve ilgili sahadaki bütün şartları göz önüne alarak orta veya eşit uzaklık hattını ele alarak, hakkaniyet ilkelerine uygun yapılmalıdır.” şeklinde öneride bulunuldu. Önerinin sunum şekli ve içeriği 29’lar Grubu namına İrlanda Cumhuriyeti tarafından Konferansa sunulan bir mektup ile eleştirildi (Evans, 1989: s. 29).

Her iki grup arasında devam eden uyuşmazlık onuncu (New York) oturumda da devam etti. Bu oturum sonunda Konferans Başkanı Taslak Sözleşmenin 83. maddesine girecek “Kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan Devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, UAD Statüsü’nün 38. maddesinde zikredilen uluslararası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir.” önerisini sundu. Hakkaniyet ilkeleri ve eşit uzaklık ilkeleri gruplarının sözcüleri İrlanda ve İspanya bu uzlaşma önerisini kabul ettiler. Sözleşme, sınırlandırmada kullanılacak araçlar tarif edilmeksizin tamamlandı. Sözleşmeye girmesi kabul edilen maddeye göre sınırlandırmada çözüm hakkaniyete uygun olmalıydı. 83. madde sonuca giden araçlar üzerine değil, sonuca önem veriyordu. III. BMDHK’nın toplanmasından kısa bir süre sonra birçok devletin kıyılarına bitişik ve 200 mil genişliğinde bir MEB kurulmasında ısrar etmesi sonucunda kıta sahanlığının da tarifi değişmişti.

3.2. MEB-Kıta Sahanlığı İlişkisi

III. BMDHK çalışmaları başladığında 27 Devletin bazılarının grup halinde olmak üzere sunmuş oldukları önerilerin 10’u MEB’in tesisine ilişkindi. (Stevenson ve Oxman, 1974: s. 13). Sınırlanmış Ekonomik Bölgenin tesisine ilişkin önerilerin kaynağına bakıldığında genellikle 1970’lerde Latin Amerika Devletlerinin yapmış oldukları çalışmalara, 1972 Santo Domingo Bildirisine ve yine 1972 Afrika Birliği Yaunde Seminerine dayandıkları görülmektedir (Evans, 1989: s. 35; Vicuna, 1989: s. 11-13).

Bazı devletlerin önerilerinin içeriğinde kıta sahanlığının sahildevlete tanıdığı izinlerin MEB içine alınması ve kıta sahanlığının tamamıyla ortadan

kaldırılması mevcuttu. Bunun yanında kıta sahanlığı rejiminin değiştirilmemesi ve MEB'in ayrı olarak tesis edilmesi gerektiğini ileri süren pek çok devlet bulunuyordu. Kosta Rika 200 millik bir miras denizi (MEB denilebilir) ve sahildar devletin yetki sahası dışında uluslararası toplumun otoritesine tabi iki ayrı bölgenin tesisini önermekte, ancak kıta sahanlığının da jeolojik ölçüsü dışına taşmamasını önermekteydi.

BMDHK çalışmaları kapsamında 1974 Caracas oturumunda 100'den fazla devletin teklifi üzerine karasularının dış sınırından itibaren 200 mile kadar bir MEB'in tesis edilmesi gerektiği ve bunun ilgili diğer kavramlarla birlikte geliştirilmesi gerektiği ön görülmüştü. (Stevenson ve Oxman, 1975(a): s. 12). Kanada'nın bir çalışma raporu olarak sunduğu teklifinde, "sahildar devletin MEB olarak adlandırılacak alanda deniz yatağının, toprak altının ve üstündeki su sütununun yenilenebilir ya da yenilenemez doğal kaynaklarını araştırmak ve işletmek üzere egemen haklar kullanacağı, sahildar devletin kıta sahanlığının esas hatlardan itibaren kara sularının ötesinde 200 mil mesafeye, 200 milin ötesinde doğal uzantının gittiği yere kadar uzanacağı" ifade edilmişti.

Yapılan öneriler ve konferansta Evensen Grubu olarak bilinen grubun çalışmaları kapsamında (Stevenson ve Oxman, 1975(b): s. 775). yeni bir deniz yetki alanı tesis edilirken, kıta sahanlığı kavramı da önemli bir değişikliğe uğramaktaydı. Bundan sonra eğer jeolojik veya fiziki sahanlık 200 mile uzanmıyorsa, bu mesafeye kadar MEB'in deniz tabanı ve toprak altı yetkisi tanıdığı 200 mile kadar deniz yatağının, toprak altının içeriklerinin kıta sahanlığı haklarını da kapsadığı ifade edilmekteydi. Kanada'nın önerisi, fiziki coğrafyayı aşan ve doğal uzantı daha az olsa bile sahanlığı 200 mile kadar uzatan, hukuki bir kıta sahanlığı tanımı getirmekteydi. Kıta sahanlığı, fiziki bir kavram olarak kalmasına rağmen, genişliği, bu ölçüsünden bağımsız olarak ilgili devlet tarafından sonradan ilan edilebilecek MEB'in en yüksek ölçüsüne uydurulmuştu (Başeren, 1995: s. 32).

Kıta sahanlığı ve MEB BMDHK süresince ayrı rejimler olarak korunmuş ve birleştirilmesini öneren devletlere karşılık büyük bir direnç gösterilmiştir (Stevenson ve Oxman, 1975(b): s. 780). Konferans ikisi arasındaki ilişkilerin sorun

doğurmaması için deniz yatağına ilişkin MEB yetkilerini kıta sahanlığı yetkileri ile birleştirmiş, kıta sahanlığının tanımında da, sahanlığın jeolojik olarak 200 mile uzanmadığı yerlerde, genişliğini MEB'e uyduracak şekilde yapmıştır. Bu düzenleme, deniz yatağında uygulanacak rejimin birleştirilmesi ve tekliğin sağlanması amacıyla yapılmıştır. 200 milin ötesinde MEB'den kıta sahanlığına geçilmesi nedeniyle, deniz yatağında izin verilen faaliyetlerin kapsamında bir değişiklik olmamıştır. Fiziki kıta sahanlığının mevcudiyeti halinde, 200 milin içinde ve ötesindeki rejim kıta sahanlığı rejimidir ¹². Konferans iki rejimi 200 mil içinde birleştirmiştir ancak hukuki olarak birbirinden farklı kuralları her iki rejimin uygulanması kapsamına dâhil etmiştir ¹³.

III. BMDHS kıta sahanlığı madde metninden de anlaşılacağı üzere kıyı devletine verilecek kıta sahanlığı iki şekilde belirlenmiştir. Birincisinin, kıta kenarının (doğal uzantı) dış sınırına kadar uzanan sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altı olarak jeolojik kriter; ikincisinin, kıta kenarı (doğal uzantı) 200 milden daha kısa ise, o zaman karasularının ölçülmeye başlandığı hattan itibaren 200 mil genişlikteki sahanın deniz yatağı ve toprak altı olarak mesafe kriteri kapsamında tanımlandığı söylenebilir. Bu durumda deniz yatağının jeolojik yapısının artık önemini kaybettiği ve bu alanda jeolojik olarak doğal uzantı kavramının önemini yitirdiği iddia edilebilir. Ancak bu konunun müteakip maddelerde III. BMDHK ile birlikte devam eden uluslararası sınırlandırma davalarının görüşmelerinin daha ayrıntılı incelemesi yapılacak ve gelişmelere göre son değerlendirmesi yapılacaktır. Fakat III. BMDHS'nde kabul edilen kıta sahanlığı tarifinin 200 mil içinde artık bütünüyle bir hukuki boyutunun olduğu ve kıta sahanlığı rejiminin jeolojik anlamından saptığı iddia edilebilirdi (Arpat, 1997: s. 10). Bu konu sınırlandırma

¹² III. BMDHS 76. maddesi kıta sahanlığına yeni bir tarif getirdi. “(1) Bir kıyı devletinin kıta sahanlığı, kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca karasularının ötesinde kıta kenarının dış sınırına kadar uzanan veya kıta kenarının dış sınırının 200 mile kadar uzanmadığı yerlerde karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 mile kadar uzanan deniz altı alanının deniz yatağını ve toprak altını kapsar.”

¹³ Konferansın nihai metninde, Kısım V Münhasır Ekonomik Bölge Madde 58 (1)'de boru hatlarının döşenmesinde kıyı devleti Madde 87 gereğince serbesti sağlamasına rağmen, Kısım VI Kıta Sahanlığı Madde 79(3)'de kıyı devletinin güzergahı tespit etme ve (4)'de yargı yetkisi bulunmaktadır. Ancak III. BMDHS çalışmaları süresince veya sözleşmenin tamamlanması sonrasında devam eden yargı kararlarını incelediğimizde bir grup yargıç tarafından 200 deniz milinden yakın kesimde kıta sahanlığı haklarının münhasır ekonomik bölge kavramı ile ifade edildiği, kıta sahanlığı haklarının ancak 200 millik uzaklığın dışında anlam kazandığı ileri sürülmüştür. Uluslararası Yargı açıkça bu anlama gelebilecek bir görüş belirtmemiş olmakla birlikte inceleyeceğimiz bazı kararlarında bu yönde yorumlanacak ifadeler kullanmıştır.

açısından göz önünde bulundurulması gereken önemli bir konuydu (Gündüz, 1990: s. 576).

III. BMDHK MEB kavramına çok önem vermiştir. Konferansın 2. oturumunda bu kavramla ilgili altı teklif sunulmuştur. Ancak bu tekliflerden yalnızca iki tanesi doğrudan MEB sınırlandırmasına yer vermektedir. Bunlardan biri kıta sahanlığında olduğu gibi sınırlandırmanın andlaşmayla gerçekleşmesini, andlaşma yoksa ortay hattın sınır olmasını öngörmektedir. Diğeri ise ortay hattın tek sınırlandırma metodu olmasını kabul etmeyerek, jeolojik, jeomorfolojik ve diğer hâkim özel koşullara önem verip hakkaniyet ilkelerine dayanarak andlaşmayla sınırlandırmayı önermiştir (Oxman, 1981: s. 231-232).

Kıta sahanlığı ve MEB kavramlarını, sınırlandırma amacıyla birlikte ele alan önerilerin sayısı ise daha fazladır. Hollanda bütün ilgili koşulları dikkate alarak sınırlandırmanın hakkaniyete uygun andlaşmayla çizilmesini ve andlaşmaya bağlı olarak orta hattın kullanılmasını öngören bir öneride bulunmuştur. Romanya, coğrafi ve jeolojik faktörlerden bahseden benzer bir kıstas önermiştir. Kenya ve Tunus orta hattın tek metot olmasını gerektirmeyen ve sınırın hakkaniyete uygun andlaşmayla çizilmesini kabul eden bir öneri getirmişlerdir. Fransa da benzer bir öneri sunmuş ancak Kenya ve Tunus'un adaların, jeolojinin ve jeomorfolojinin ilgisinden özellikle bahsetmesine karşılık Fransa sadece adalara işaret etmiştir (Başeren, 1995: s. 36 ; Evans, 1989: s. 40).

Türkiye, Konferansta kıta sahanlığı ve MEB'in sınırlandırılması için iki ayrı öneride bulunmuştur. Çok az farklı terminolojilerinin de gösterdiği gibi, jeomorfolojik, jeolojik değerlendirmeleri ve kıyıların genel durumu, ada, adacık ve kayalıkların varlığı gibi özel koşulları dikkate alarak hakkaniyete dayalı andlaşmayı öngören bu iki metin temelde aynıdır. Yunanistan da kıta sahanlığının sınırlandırılması için MEB ile ilgili olarak hazırladığı önerideki hükmün aynısını içeren bir metin sunmuştur. İki devletin de sunduğu tekliflerde kıta sahanlığının sınırlandırılması ile MEB sınırlandırılması arasında ters düşen bir konu bulunmamaktaydı. Devletlerin Konferansa sundukları önerilere genel olarak bakıldığında, kıta sahanlığı ve MEB'in sınırlandırılmasına ilişkin hükümler arasında

en baştan beri önemli bir uyum olduğu görülmektedir. Bazı tekliflerde bu, karasularının sınırlandırılmasına kadar genişletilmiştir. Diğer bazı devletler ise MEB ve kıta sahanlığının sınırlandırılması arasında bir bağlantı kurmuşlardır (Oxman, 1981: s. 40).

Her iki kavramın sınırlandırılmasında düşünülen ortak önerilerde, sınırlandırmayı etkileyen özellikler olarak sıralananlar jeomorfoloji, jeoloji ve coğrafya gibi, genellikle kıta sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili unsurlardır. Bazı devletler deniz yatağı özelliklerini, MEB sınırlandırmasından olduğu kadar, kıta sahanlığı sınırlandırmasından da uzaklaştırmak istemişlerdir. Fakat bu özelliklerin MEB ile kıta sahanlığı sınırlandırmasından daha az ilgili olduğunu söyleyen çıkmamıştır. Konferansa sunulan metinlerde direk olarak su kütlelerinde hakkaniyete işaret eden bir şeyin bulunmadığını söylemekte yarar vardır. Hakkaniyetin unsurları bakımından iki bölge arasında bir fark gözetilmediğinden, bir bölge için hakkaniyete uygun olanın diğer bölge için hakkaniyete uygun olmayacağı düşünülmektedir (Oxman, 1981: s. 41).

MEB'in sınırlandırılmasına ilişkin hükmün ortaya çıkışı sırasında kıta sahanlığının kavramsal esaslarını ya da sınırlandırılmasına ilişkin kuralları etkileyecek bir gelişme olmamıştır. Her iki kavramın sınırlandırılmasında aynı kuralların uygulanması konusunda III. BMDHS'nde farklı kısımlarda benzer ifadelerin yer alması, uygulamada her iki kavramın kendi içeriğindeki özelliklere göre değerlendirilmesini engellemeyecekti. Dolayısıyla kıta sahanlığının sınırlandırılmasında jeolojik ve coğrafik içerik nasıl önem kazanıyorsa, MEB'in sınırlandırılmasında mesafenin önemli olacağı açıktı (Oda, ty: s. 107).

MEB'in ortaya çıkması sırasında kıta sahanlığının kavramsal esasını değiştiren bir gelişme olmadığı ifade edilmişti. Dar kıta sahanlığı bulunan devletlerin politik ihtiyaçlarını tamamlamak maksadıyla jeolojik açıklığı mesafe ölçütü ile tamamlayan III. BMDHS'nde, kıta sahanlığının sınırlandırılmasında 200 milin öncesinde mesafe kriteri sonrasında jeolojik kriter uygulanır şeklinde anlamak uygun olmayacaktı. Sınırlanmış ekonomik bölge sınırlandırılması ve kıta sahanlığı sınırlandırılması birbirinden içerik olarak tamamıyla farklı iki işlemdi. III. BMDHK sonunda kıta

sahanlığının hakkaniyete dayalı sınırlandırılmasında doğal uzantı hala önemini korumaktaydı ancak bu konunun değerlendirilmesi ve açıklığa kavuşturulması uluslararası yargının içtihadında kendini gösterecektir (Başeren, 1995: s. 38).

II. AKDENİZ'DE YETKİ ALANLARININ BELİRLENMESİ VE SINIRLANDIRILMAMIŞ DENİZ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI

Uluslararası hukukta deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda 1958 KSS, 1982 BMDHS sorunun andlaşmalar hukuku tarafını doldururken, teamül hukuku yanında UAD ve Hakem Mahkemelerinin kararları ile son derece gelişmiş bir sınırlandırma hukuku içtihadından bahsedebiliriz. Uluslararası yargının deniz alanlarının sınırlandırılmasındaki rolü o kadar önemli hale gelmiştir ki, sınırlandırma hukukunun genel ve soyut nitelikli ilke ve kurallarının her bir farklı uyumsuzluğa nasıl uygulandığının tespiti bu organlar tarafından yapılmıştır.

UAD, 1958 KSS'nden sonra ilk dava olarak önüne gelen ilk sınırlandırma davasında 1958 KSS'ni kapsamlı olarak incelediğinden ve taraflar açısından Sözleşmenin bağlayıcılığı olmadığından teamül hukukunu da değerlendirerek karara vardığından sınırlandırma içtihadındaki en önemli kararı vermiştir. Ad hoc Hakem Mahkemesi 1977 yılında hem 1958 KSS'ni dikkate alarak, hem içtihadta ilk dava olan 1969 Kararını inceleyerek, hem de III. BMDHK çalışmalarından etkilenecek 1969 Kararından oldukça farklı ve hatta 1969 kararını eleştirerek yeni bir içtihat yolunu açmıştır.

1958 KSS'de yer alan kıta sahanlığının sınırlandırılmasındaki ilkelerin genel ve soyut nitelikte olması ve hatta III. BMDHS'nde yer alan kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırılması hükmünün 1958 Sözleşmesinde yer alan hükümden daha soyut olması ve "... sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, UAD Statüsü'nün 38. maddesinde zikredilen uluslararası hukuka göre andlaşma ile gerçekleştirilecektir" (BMDHS, 1982: Mad. 76(1), 83(1)) ifadesinde hiç bir özel kural belirtilmemiştir. Kıta sahanlığı ve MEB'nin sınırlandırılması andlaşma ile gerçekleştirilecektir, andlaşma olmadığı takdirde tek taraflı uygulamalar uluslararası

hukukta geçersiz sayılacaktır. Bu durumda uluslararası yargının soruna müdahalesi diğer uluslararası hukuk sorunlarından daha fazla olacaktır. Uygulamalar ve uluslararası yargının sınırlandırma hukukuna bugüne kadar yapmış olduğu girdileri bu durumu teyid etmektedir. III. BMDHS’nde yer alan hakkaniyete uygun çözüm sınırlandırmanın temelini teşkil etmesine rağmen, hakkaniyete uygun çözüme ulaşmak maksadıyla gerekli herhangi bir yöntem veya kuralın tarifi yapılamamıştır. Bu nedenle uluslararası yargı sınırlandırma hukukunda çok önemli bir yer almış ve hatta denilebilir ki, sınırlandırma hukuku uluslararası yargı tarafından şekillendirilmiştir.

Uluslararası bir mahkeme önüne gelmiş ilk sınırlandırma davası 1969 tarihli Kuzey Denizi Davaları, diğeri 1977 yılında ad hoc Hakem Mahkemesi tarafından karara bağlanan Manş Denizi Tahkimi’dir. Her iki dava 1958 KSS ile 1982 BMDHS arasındaki dönemdeki çalışmaların incelenmesi sırasında sunulmuştur.

III. BMDHK çalışmaları devam ederken 1969 ve 1977 içtihatlarından yararlandığı gibi o dönemde Tunus/Libya ve Kanada/ABD arasında devam eden davalarda düzenleme çalışmalarından etkilenmiştir. III. BMDHS sonrasında sınırlandırma davalarının arttığı, UAD ve Hakem Mahkemelerine başvurulduğunu görmekteyiz. Divan Libya/Malta arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılması meselesini 1985 yılında, ad hoc Hakem Mahkemesi yine aynı yıl içerisinde kıta sahanlığı ve MEB’in sınırlandırılmasında Gine/Gine-Bissau arasındaki sınırlandırma meselesini karara bağlamıştır.

1. AKDENİZ’DE ULUSLARARASI YARGI KARARLARI¹⁴

Aşağıdaki güncel davalar konuyla ilgili olarak ayrıca incelenebilir; çalışmanın kapsamı dışına çıkmamak için değerlendirmeye alınmamıştır.

- Nikaragua/Kolombiya Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması Davası (<http://www.icj-cij.org/docket/files/154/18378.pdf>, 10.10.2014)

¹⁴ Tüm dava listeleri ve detaylı açıklamalar için Bkz. (<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3>, 10.10.2014)

- Bolivya/Şili Pasifik Okyanusu'na Giriş/Çıkış Davası (<http://www.icj-cij.org/docket/files/153/18350.pdf>, 11.09.2014)
- Kosta Rika/Nikaragua Karayip Denizi ve Pasifik Okyanusu'nda Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Davası (<http://www.icj-cij.org/docket/files/157/18274.pdf>, 20.08.2014)
- Peru/Şili Deniz Alanları Davası (<http://www.icj-cij.org/docket/files/137/14385.pdf>, 16.08.2014)
- Romanya/Ukrayna Karadeniz'de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Davası (www.icj-cij.org/docket/files/132/1697.pdf, 15.08.2014)

1.1. Tunus/Libya Davası

Libya'nın, 1955 yılında çıkarmış olduğu petrol kanunu çerçevesinde, 1968 ve 1976'da verilmiş imtiyazlar ile bazılarında petrol bulunan 15 kuyu açılmıştı. Tunus da bu arada 1968'den beri bir takım petrol araştırma ve işletme imtiyazları vermekteydi. İki Devletin kendilerine ait kabul ettikleri deniz alanları üzerinde çeşitli araştırma ve işletme ruhsatları vermelerine karşın, sınırlandırma uyuşmazlıkları 1974 yılında açıklık kazandı. Bu tarihte Tunus'un verdiği bir ruhsatla ilgili olarak iki Devlet arasında bir anlaşma yapılana kadar eşit uzaklık çizgisinin ortak sınırı oluşturacağı görüşü ile Libya'nın aynı yıl içinde verdiği bir ruhsatta böyle bir çizginin batısına geçen bir sınır çizgisi çatışmaktaydı. Bunun üzerine her iki Devlet arasında bu ruhsatlardan kaynaklanan çalışmalar birbirleri gözetiminde 1976 yılında protesto edildi. Bunun üzerine başlayan diplomatik görüşmelerin başarısızlıkla sonuçlanması üzerine taraflar, uyuşmazlıklarının UAD'ye götürülmesini sağlayacak anlaşmayı 10 Haziran 1977 tarihinde imzaladılar (Oda, ty: s. 21).

Özel anlaşmada taraflar, sınırlandırma işlemini kendi aralarında gerçekleştirmeye karar vermiş olarak Divan'a "Bu sınırlandırma işleminde uygulanabilecek uluslararası hukuk ilke ve kuralları nelerdir?" sorusunu sormuştu. Taraflar Divan'ın bu konudaki kararında hakkaniyet ilkeleri ve bölgenin kendine özgü koşulları ile III. BMDHK'nda kabul edilen yeni eğilimleri göz önüne almasını özellikle talep etmişti. Divan, Libya'nın bölgesinde petrol bulunmuş olması olgusu üzerine dayandırdığı ekonomik etkenlerin rolüne ilişkin tezinin hakkaniyete uygun

bir sınırlandırmaya ulaşılabilmesi için gereğinde hesaba katılabileceğini kabul etmiştir (Tunus/Libya Davası, 1992: s. 77), (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: s. 77).

Sonuç olarak Divan hakkaniyet ilkelerine göre ilgili şartları gözönünde bulundurarak Tunus ve Libya arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılması kararını vermiştir. Taraflar Divan'dan sınırlandırma hattının çizilmesini talep etmemekle birlikte Divan her iki devletin uzmanlarına yol gösterecek sınırlandırma hattını Karar'da aslında çizmiştir ¹⁵. (Scovazzi, ty: s. 1663-1677).

Divan'ın kararında, 1969 Kuzey Denizi Davaları Kararına göre bu alanda o güne kadar gelişen ve pozitif hukuku oluşturan verilere göre, önemli hiçbir değişiklik göze çarpmamaktadır. Bu açıdan, Divan'ın 1969'da kabul ettiği gibi kıta sahanlığı sınırlandırmasında temel kural hakkaniyet ilkelerine dayanan bir sınırlandırmanın gerçekleştirilmesi olmaktadır. Ancak, bu hakkaniyet ilkelerinin içeriğinin saptanması konusunda Divan'ın kararı bazı noktaları aydınlatmıştır. Bu kararlar, coğrafi veriler konusunda kıyıların coğrafi biçimi ve adaların varlığının etkileri biraz daha somutlaştırılmıştır. Yine, öteki sınırlandırılmaların kıta sahanlığı sınırlandırılmasına etkisi konusunda kara sınırlarının da bu tür etkileri olabileceği gerçeği ortaya çıkmıştır. İki ülkenin doğal uzantılarının kesin bir biçimde ayrı doğal uzantılar oluşturması durumunda bu durumu saptamaya yardımcı olacak jeolojik ve jeomorfolojik verilerin önemli bir rol oynayacağını üstü kapalı olarak kabul edilmiştir. Buna karşılık, aynı doğal uzantı söz konusu olduğu zaman da, incelenen karar, jeolojik ve jeomorfolojik verilerin ilgili şartlar olarak ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır (Tunus/Libya Davası, 1992: s. 78), (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: s. 78).

Ancak, Divan'ın bu kararı ile, hakkaniyet ilkelerinin unsurlarının saptanmasında atılan ileri adımlara karşılık, bu ilkelere dayanarak yapılan somut olaydaki pratik uygulama bu unsurlar arasındaki hiyerarşi sorununa genel bir yanıt

¹⁵ Tunus ve Libya, *Tunus/Libya Davası* Kararı'na göre Divan'ın belirlemiş olduğu sınırlandırma hattında herhangi bir değişiklik yapmaksızın 8 Ağustos 1988'de imzaladıkları andlaşma ile aralarındaki kıta sahanlığı uyumsuzluğunu sonuçlandırmıştır. Andlaşma 11 Nisan 1989'da yürürlüğe girmiştir.

getirmekten uzak kalmıştır. Nitekim, Divan da bu konuda her somut olayın kendi koşulları içerisinde değerlendirilmesi gerektiğine ve kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin ilke ve kuralların uygulanması konusunda soyut bir kurallar bütünü oluşturmanın olanaksızlığına dikkati çekmiştir. Divan'ın bu kararının somut olayda vardığı sonuç genelde değerlendirildiğinde ise, Divan'ın her iki taraf Devletin iddiaları çerçevesinde ortaya çıkan iki sınır çizgisi arasında orta yolu bulan bir üçüncü sınır çizgisini benimsemiş olmasının hakkaniyet ilkelerinin pratik uygulamasında karşılaşılan teorik düzeyde bir düzenlemenin yokluğundan ileri gelip gelmediği sorusunu sordurmaktadır (Pazarcı, 1982: s. 42-46).

Uyuşmazlığa konu olan kıta sahanlığı alanında davaya taraf iki devlet arasında çizilecek sınır çizgisinin kendi kıta sahanlığı alanın da bir bölümünü içermesi tehlikesine karşı Malta Cumhuriyeti 28 Ocak 1981 tarihli bir mektupla Divan'a başvurmuş ve davaya müdahil olarak katılmak istediğini bildirmiştir. Divan, 14 Nisan 1984 tarihli Kararı ile Malta'nın bu başvurusunu reddetmiştir (Case Concerning The Continental Shelf, 1981: s. 949-952).

1.2. Libya/Malta Davası

(Case Concerning The Continental Shelf, 1985: No. 68;
International Boundary Cases, 1992: s. 1523-1574).

Libya/Malta Davası için imzalanan özel andlaşma tarihinin 1976'lara kadar uzanmasına rağmen, taraflar pratik amaçlarla, Tunus/Libya Davası'nın sonuçlanması sonrasında 23 Mayıs 1982 tarihinde Özel Andlaşmayı Divan'a iletmiştir. (Libya/Malta Davası, 1985: s. 17), (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 17).

Taraflar sadece Malta'nın 1958 sözleşmesine taraf olması nedeniyle uyuşmazlığın teamül hukukuna göre çözümünü seçtiler. Her iki taraf da 1982 BMDHS'yi imzalamış olmalarına rağmen henüz yürürlüğe girmemiş olması nedeniyle iki taraflı olarak aralarında uygulanamayacağına karar verdi. 83. maddedeki koşullar hakkaniyet ilkelerine bir referans ihtiva etmese de, her iki Devlet uluslararası teamül hukukunun mevcut statüsünün uygulamayı beklediğini kabul

etmişti. İki devlet ilgili şartların dikkate alındığı hakkaniyet ilkelerinin uygulanması konusunda da anlaşdı (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 31).

Taraflar talep ettikleri uygulanacak hukukun uluslararası sınırlandırma hukukunun ilke ve kurallarının içeriği ve hukuki durumu hakkında Divana yön verecek sınırlar çizmediler fakat Kararın taraflar arasındaki sınırın tayinini zorlaştırmamasına dikkat çektiler (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 32). Libya ve Malta arasında Divan'ın bir sınırlandırma çizgisi belirlemesinde anlaşma sağlanamamış olsa da davanın ilerleme aşamasında bu husus önemsiz olmuştur (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 20).

Divan karşılıklı kıyıları arasındaki sınırlandırmada eşit uzaklık ilkesinin mesafe kriterine dayalı olarak kullanılmasının çoğunlukla hakkaniyete uygun bir sonuç verdiğini ifade etmiş ve iki devlet kıyıları arasında geçici bir hattın tespit edilmesini uygun bulmuştur. Divan ilk başta böyle bir hattın belirlenmesinin uygun olmayacağını belirtmesine rağmen sonunda aynı işlemi gerçekleştirmiştir. Divan, Libya 1958 KSS'nin tarafı olmamasına rağmen birleşik kuralı uygulamaya çalışmış ve uluslararası hukukta başlangıç eşit uzaklık hattının çiziminin uygun olmadığını ifade etmesine, teamül hukukunda eşit uzaklığın öncelikli bir metot olmadığını bilmesine rağmen böyle bir yaklaşımda bulunmuştur (Libya/Malta Davası, 1985: s. 48), (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 48).

Divan, Malta kara ülkesinin boyutu ve iki ülke kıyılarının uzunlukları arasındaki büyük farkı değerlendirerek orta hatta Malta'ya daha yakından geçecek bir düzenleme yapılmasını ve bu düzeltmenin coğrafi ortamın özellikleri içinde orta hattı kuzeye kaydıracak şekilde gerçekleştirilmesine karar vermiştir (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 51). Divan orta hattın kuzeye kaydırılmasına ilişkin olarak, Malta ve Libya arasındaki ortay hat ile Sicilya ve Libya arasındaki ortay hat arasında bir denge kurmaya çalışmıştır. Malta'nın İtalya'ya ait olması durumunda en kötü durumun Sicilya ve Libya arasındaki orta hat olacağından hareketle Malta ve Libya arasındaki orta hattı kıyıları arasındaki mesafeye göre makul ölçüde yukarı kaydırmanın hakkaniyete uygun bir sonuç doğuracağına karar verilmiştir. (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 51-52).

Divan'ın bu kararı mesafe kriterinin kıta sahanlığı sınırlandırmasına dahil olması açısından sınırlandırma hukukunda bir dönüm noktasıdır. Divan'ın vermiş olduğu karar kıta sahanlığında hak sahibi olmanın esaslarına dayalı bir sınırlandırma ilkesinden saptığı gibi MEB ve kıta sahanlığı ilişkisini çok farklı bir şekilde yorumlamıştır. Divan'ın karşılıklı kıyıları 400 milden az mesafelerde sınırlandırmaya mutlak kriter olarak mesafeyi yerleştirmesi büyük tartışmaları beraberinde getirmiştir.

Libya/Malta uyuşmazlığının temeli kıta sahanlığı olmasına rağmen MEB'in kıta sahanlığıyla 200 deniz mili dahilinde çakışmasıyla kıta sahanlığı sınırlandırmasına doğrudan etkisi olur bir duruma gelmiştir. Divan, kıta sahanlığının tanımı sorunu ile sınırlandırılması sorunlarının birbirlerini tamamlayan sorunlar olduğunu ve önceki yargı kararlarını vurgulayarak yapmış olduğu bir ayrımı yeniden değerlendirme gereği duymuştur. Divan MEB ve kıta sahanlığının modern hukukta birbirleriyle ilintili olduğunu ifade etmiştir (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 77).

Bir devletin kıta sahanlığı üzerinde sahip olduğu haklar, ilan edebileceği MEB'in deniz yatağı ve toprak altı üzerinde de söz konusuydu. Divan iki kavram arasındaki benzerliğe dikkat çekmekle birlikte arasındaki farklara da değinmiştir. Divan'a göre kıta sahanlığı MEB tarafından massedilmemiştir. Ancak her ikisi de kıyıdan itibaren belirli bir mesafeye göre tayin edilmektedir. Kıta sahanlığı ve MEB farklı kavramlar olmasına karşılık MEB'in deniz yatağında öngördüğü haklar, kıta sahanlığı için öngörölmüş olan rejime göre tanımlanmaktadır. Kıta sahanlığının olmadığı yerde MEB olamaz ve mesafe kriteri MEB'e olduğu kadar kıta sahanlığına da uygulanır.

Divan'ın vermiş olduğu karar kıta sahanlığı zihniyetinin dönüşümü açısından tartışmaya açık bir karardır. Divan'ın 200 deniz millik alanda jeolojik faktörlerin tarihe mal olduğunu ifade etmesi önceki içtihatların güncelliğini yitirdiği anlamına gelmektedir. Divan Kuzey Denizi ve Tunus/Libya Davası'nda "özel şartlar" kapsamında üzerinde durduğu ve kıta sahanlığında hak sahibi olmanın esası olan

doğal uzantı kavramından, ölçülmeye başladığı yerden itibaren 200 mil içinde vazgeçmiştir. Divan söz konusu mesafe dâhilinde jeolojik kriterlerden uzaklaşmıştır.

2. YARGI KARARLARININ SINIRLANDIRMAYA ETKİLERİ

Uluslararası yargının deniz alanlarının sınırlandırılmasında gerek teamül hukukuna gerekse de andlaşmalar hukukuna önemli bir etkisi olmuştur. Teamül hukukunun aydınlatılması, 1958 KSS 6. maddenin ve 1982 BMDHS 74. ve 83. maddelerinin yorumlanması uluslararası yargının sınırlandırma hukukunu şekillendirmesi açısından önemlidir.

1969 Kuzey Denizi Davaları'nda Divan kıta sahanlığında hak sahibi olmanın esasına göre rejiminin altında yatan temel kavramları ele alarak sınırlandırma hukukunun temel kuralını oluşturmuştur. Divanın doğal uzantı kriterini esas aldığı bu davada sınırlandırmanın her devlete, diğer bir devletin aynı nitelikteki haklarına tecavüz etmeden imkanlar ölçüsünde, deniz altındaki doğal uzantısının verilmesini sağlayacak şekilde hakkaniyet ilkelerine göre andlaşmayla gerçekleştirilmesi kararı çıkmıştır. Eşit uzaklık hakkaniyete uygun olmayan bir sonuç verdiği için uygulanması zorunlu bir ilke olmadığı gibi teamül hukukuna da girmemiştir. Coğrafya, ilgili kıyıları ve azami erişim hakkı sınırlandırma için ilgili şartlar olarak görülmüş ve sınırlandırmanın bütün ilgili şartlar gözönüne alınarak hakkaniyet ilkelerine göre yapılması gerektiği ortaya konulmuştur. Divan'ın bu kararı sınırlandırma hukukunda o kadar etkili olmuştur ki, bundan sonraki bütün davalarda sadece doğal uzantı açısından değil, aydınlatılan ilke ve kurallar açısından referans teşkil etmiştir.

Manş Denizi Tahkimi'nde 1958 KSS 6. madde de yer alan eşit uzaklık metodunu özel şartlar ile ayıramaz bir kural olarak görmüş ve teamül hukukunun da, sözleşme hukukunun da hakkaniyete uygun bir sınırlandırma için aynı amaca hizmet ettiği sonucuna varılmıştır. 1982 Tunus/Libya Davası'nda doğal uzantı kriterinden uzaklaşmanın emareleri görülmüştür. Bu dava hakkaniyet ilkelerine göre ilgili kıyı uzunlukları oranı esasınca adaların konumu dikkate alınarak sonuçlandırılmıştır. Maine Körfezi Davası'nda da coğrafya, ilgili kıyıları ve adaların konumu, hakkaniyet ilkelerine göre ilgili şartlar esasınca sınırlandırma tesis edilmiştir.

1985 Libya/Malta Davası’da sınırlandırmanın hakkaniyet ilkelerine göre gerçekleştirilmesini vurgulamış ve kıta sahanlığında ab initio hak sahibi olmanın esası jeolojik ve jeomorfolojik kriterler olmasına rağmen 200 mil genişlik içinde hak sahibi olmanın esasını doğal uzantıdan mesafe kriterine çevirerek 200 mil içerisindeki MEB etkisine geçen bir dönemi açmıştır. Gine/Gine-Bissau Tahkimi, Saint Pierre ve Miquelon Tahkimi ve Jan Mayen Davası’nda balıkçılık alanlarının, MEB’in ve kıta sahanlığının tek bir sınırlandırma hattına bağlandığı görülmektedir. Bu teamül Eritre/Yemen, Katar/Bahreyn, Kamerun/Nijerya ve Barbados/Trinidad ve Tobago davalarında değişmemiştir.

Diğer davalarda eşit uzaklık/özel şartlar kuralının teamül hukukundaki hakkaniyet ilkelerine göre çözüm ile aynı şeyi ifade ettiği vurgulanmıştır. Doğrudan 1982 BMDHS’nin uygulandığı ilk dava olan Eritre/Yemen Tahkimi’nde ve yine 1982 BMDHS’nin uygulandığı Barbados/Trinidad ve Tobago Tahkimi’nde teamül hukukunun ilgili birçok unsurunun Sözleşmelerle paralellik gösterdiği sonucuna varılmıştır. Ancak bütün davalarda temel amaç hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşmak maksadıyla ilgili tüm şartların dikkate alınması olmuştur.

Uluslararası yargının hakkaniyete uygun sonuca ulaşmak maksadıyla Jan Mayen Davası sonrasında geçici bir eşit uzaklık hattı belirlediği ve özel şartlara göre bu çizgiyi tadil ettiği bundan sonraki bütün davalarda da görülmektedir. Uluslararası yargının bugün için sınırlandırma hukukunu getirdiği noktada sürekli olarak tutarlı bir çizgiyi takip ettiği söylenemese de, Sözleşmeler hukukunun tamamlamadığı noktaları tamamlamaya çalışmıştır. Hakkaniyete uygun sonuca ulaşmak için gerek eşit uzaklık/özel şartlar gerekse de hakkaniyet ilkeleri/ilgili şartlar çözümü olarak uygulama metotlarında geniş bir içtihadı bulunmaktadır.

2.1. Hakkaniyet İlkelerinin Değerlendirilmesi

Devletler arasındaki deniz sınırlarının oluşturulmasını sağlayacak değişmeyen, sabit kuralların belirlenmesi, coğrafi özelliklerin değişken olmasından dolayı deniz alanlarının sınırlandırılmasında kıta sahanlığı kavramının ortaya çıktığı andan itibaren çok zor olmuştur (Hodgson ve Smith, 1979: s. 433). Deniz alanlarının

sınırlandırılması davalarına bakan Tahkim Mahkemeleri ve UAD her bir sınırlandırmanın benzersiz olduğu fikrini oldukça desteklemiştir.

Bugüne kadar UAD'nin veya Hakem Mahkemelerini vermiş olduğu kararlara bakıldığında, gerek Divan'ın gerekse Hakem Mahkemelerinin yürürlükteki deniz alanlarının sınırlandırılması hukukunu belirlerken devlet uygulamalarına veya 1958 KSS sınırlandırma hükümlerine veya 1982 BMDHS kıta sahanlığının ve MEB'in sınırlandırılması hükümlerine itibar etmedikleri, daha ziyade sınırlandırma hukukunu inşa ettikleri iddia edilebilir. Divan veya Mahkemelerin uluslararası teamül hukukuna veya yine Divan ve Mahkemeler tarafından sınırlandırma hukukunda önceki içtihatların genel çizgileri paralelinde veya aykırı oluşturulmuş ilke ve kurallara dayanarak boşluğu doldurmaya çalıştığını söyleyebiliriz.

UAD'nin bu konuda Maine Körfezi Davası'nda“Sorunun özüne bakmadan öncelikli olarak dikkat edilecek husus, sorunun çözümünde kullanılacak uluslararası hukuk ilke ve kurallarının neler olması gerektiği ile aranan ilke ve kurallar ile ilgili somut durumla in concreto olduğundan emin olunabilecek çeşitli hakkaniyet kriterleri ve pratik metotların birbirinden farkının üzerinde durmak gereklidir” (Case Canada/United States of America, 1984: s. 290). şeklindeki ifadesiyle “hakkaniyet uygun kriterler” ile “pratik metotlar”ın birbirinden ayrılması gerektiğine işaret etmiştir. Divan aynı kararda “ ... her bir somut dava, diğerlerinden farklıdır, tek tiptir ve en uygun kriter olarak, her bir özel davaya kendi özellikleri içindeki ilişkiyle hukukun gösterdiği en uygun sonuca götürecek metot veya metotların birleşimi ile karar verilebilir...” (Case Canada/United States of America, 1984: p. 81) şeklindeki ifadesiyle durumu açıklamıştır.

Uluslararası Sözleşmeler ile düzenlenemeyen ve belirlenemeyen ilke ve kuralların, her ne kadar her davanın kendi içinde bir özelliği bulunmasına rağmen, bu kadar yoğun içtihadı bulunan bir konuda özellikle teamül hukukunda çok iyi tanımlanmış bir seviyede olması düşünülebilirdi. Ancak mevcut içtihadın ortaya koymuş olduğu inişli çıkışlı tutarlı olmayan resim sınırlandırma hukukunun zorluğunu devam ettirmektedir (Weil, 1989: s. 160).

Deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin bütün yargı kararlarının üzerinde hemfikir olduğu ve “temel norm” olarak ifade edebileceğimiz husus “Her davada, sınırlandırma, bölgenin coğrafi yapısını ve ilgili diğer şartları dikkate alan hakkaniyet kriterlerinin ve pratik metotların uygulanmasıyla, hakkaniyete uygun bir çözümü sağlamalıdır.” (Case Canada/United States of America, 1984: s. 300). Gerek bir andlaşma veya gerekse üçüncü taraf aracılığıyla olsun sınırlandırmada uygulanacak hakkaniyet ilkeleri ve pratik metotların hakkaniyete uygun bir çözüme götürmesinde dahi boşlukta kalan hususlar bulunmaktadır. Bu boşluk, Truman Deklerasyonu’ndan itibaren kıta sahanlığının sınırlandırılmasında kullanılan hakkaniyet ilkelerinin neler olduğunun belirlenmesinden kaynaklanmaktadır. Uluslararası yargının doldurmaya çalıştığı boşluk hakkaniyet ilkelerinin her bir davada neler olduğu ve sınırlandırma için ne ifade ettiği (Weil, 1989 s. 160).

Uluslararası hukukta hakkaniyet ilkelerinin genel uluslararası hukukun bir parçası olarak *ex aequa et bono* karar uygulamasından çok farklı bir normatif özelliği bulunmaktadır. Hakkaniyet ilkelerinin uygulanacağı konuya göre değişiklik gösterdiği sınırlandırma ile ilgili pek çok kararda kendini göstermiştir. Bu nedenle hakkaniyet ilkelerinin sınırlandırma hukukunda doğrudan uygulanan genel bir ilke olduğu kabul edilebilir (Brownlie, 1990: s. 226).

Hakkaniyet ilkelerinin birinci kurucu ögesinin, eşit koşullara sahip tarafların eşit olarak ve koşulları değişik olan tarafların da bu farkları oranında farklı olarak değerlendirilmesi; ikinci kurucu ögesinin her konuya ilişkin hukuk kavramı ile somut uyumsuzluğa ilişkin özel verilerin sahip oldukları özellik olması (Pazarcı, 2005: s. 235-236), deniz alanlarının sınırlandırılmasında temel norm olarak kullanılmasını açıklamaktadır. Deniz sınırlarının hakkaniyete uygun olarak belirlenebilmesi ile ilgili temel rolü dikkate aldığımızda hakkaniyet ilkelerinin rolü ortaya çıkmaktadır (Weil, 1989: s. 165-167).

Hakkaniyet ilkeleri, kanun gibi uygulanabilirlik temel prensibine sahip bir yasal anlayışa sahiptir. Bütün deniz sınırlarının durumları kendilerine has koşulları içerdiğinden, sınırların belirlenmesi işleminde “lider rolü” üslenecek hakkaniyet ilkeleri özerk bir hakkaniyet anlayışı şeklinde genel kurallar çerçevesinde taraf

ülkelerin ellerinde oluşturulmaktadır. Özel durumlarda hakkaniyet ilkeleri sınırlandırmada benzer özellikleri ile kriter veya kanun durumuna gelebilecek ve şüphesiz bu ilke ya da kurallar durumdan duruma farklılık gösterecektir (Nelson, 1990: s. 841).

1969 Kuzey Denizi Davaları kararlarında, Hollanda ve Danimarka'nın iddialarının aksine UAD, incelemesinin başlarında eşit uzaklık prensibinin, uygulanması zorunlu bir hukuk kuralı niteliğine sahip olmadığını belirtmiştir.¹⁶ Eşit uzaklık prensibinin zorunlu olmadığı anlayışı, daha sonraki yıllarda verilen uluslararası yargı ya da hakemlik kararlarında sıkça vurgulanmıştır.

Truman Deklerasyonu'nda, kıyıları karşılıklı veya yan yana olan devletler arasındaki kıta sahanlığı sınırlandırılmasının hakkaniyet ilkelerine göre yapılması bildiriliyordu. 1958 KSS 6. madde ile birleşik bir kural olarak eşit uzaklık-özel şartları dikte etmesi ve Sözleşmenin uluslararası teamül hukukunu da kodifiye edememesi nedeniyle bundan sonra devam edecek süreçte bütün deniz alanlarının sınırlandırmalarında hakkaniyet ilkeleri ve eşit uzaklık-özel şartlar ilişkisi içtihatla bütün ilgili uluslararası yargı kararlarında kendini gösterecektir.

Uluslararası hukukta deniz alanları sınırlandırılmasının hakkaniyet ilkelerine göre ve ilgili bütün şartların dikkate alınarak yapılması kuralının yerleştiğini iddia edebiliriz. (Acer; 2005: s. 68, 83-104; 02 02 2014, <<http://www.usak.org.uk/junction.asp?docID=349&ln=TR>>). Ancak deniz alanlarının sınırlandırılmasında kullanılan hakkaniyet ilkelerinin tam olarak belirlenmiş ve pozitif hukuka normatif değerler ve standart uygulanacak işlemler olarak yerleşmiş olduğunu söyleyemeyiz.

Kuzey Denizi Davaları'nda Divan'ın görevi tarafların aralarında yapmış olduğu özel anlaşmalara istinaden “... tarafların Kuzey Denizinde kendilerine ait kıta sahanlığının sınırlandırılmasında uygulanabilecek uluslararası hukukun ilke ve kurallarını” belirlemektir (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 6).

¹⁶ U.A.D., Uluslararası Hukuk komisyonu'nun eşit Uzaklık prensibini yapıla geliş değeri kazanmış bir prensip olarak değerlendirmedini vurgulamıştır.

Sınırlandırmada söz konusu olan, bir hukuk kuralının hakkaniyete uygun bir biçimde yorumlanması ve uygulanmasından ziyade hakkaniyet ilkelerinin uygulanmasını öngören bir hukuk kuralının uygulanmasıydı (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 47). Hakkaniyete uygun bir çözüm, her durumda, eşitlik sağlayan bir çözümün kabulü anlamına gelmemekteydi. Hakkaniyet ilkelerinin uygulanmasıyla tabiatın tümüyle yeniden şekillendirilmesi söz konusu olamazdı (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: p. 91).

Mahkemenin düşüncesinin özü, uygulandığında sık sık adil olmayan sonuçlar doğuran “eşit uzaklık” ilkesinin uluslararası hukukun bir ilkesi olmayacağı fikriydi. Manş Denizi Tahkiminde Fransa’nın 1958 KSS 6. maddeye olan çekinceleri bu davada eşit uzaklık ilkesininin doğrudan uygulanmasını konu dışında bıraktı ve mahkeme teamül hukukunun, “özel şartlar” ve “eşit uzaklık” metotlarının iki ayrı kural olarak değil birleşik bir kural olarak uygulanması durumunda (Kuralın birleşik olduğunda mahkemenin bir tereddüdü bulunmuyordu) 6. madde ile hemen hemen aynı sonuçlara götürdüğünü ifade ediyordu (Manş Denizi Tahkimi, s. 45).

Mahkemeye göre, 6. maddedeki özel şartların rolü, sınırların adil bir şekilde belirlenmesini sağlamaktı ve birleştirilmiş eşit uzaklık/özel şartlar kuralı altında anlaşma olmadığı takdirde aynı kıta sahanlığında kesişen sınırların hakkaniyet ilkelerine göre belirlenmesi standartlarına ayrıntılı bir açıklama getiriyordu (Manş Denizi Tahkimi, s. 45). Mahkeme, eşit mesafe-özel şartlar kuralı ile teamül hukukunun aynı amaca hizmet ettiğini, yani sınırların belirlenmesinde seçilecek metotların ne olursa olsun temel norm olan hakkaniyet ilkeleri ile uyumlu olması gerektiğini belirtmişti (Evans, 1989: s. 72).

Divan bir ilkenin hakkaniyete uygun olması için sonucunun da hakkaniyet ilkelerine uygun olması gerektiğini ifade ediyordu. Hakkaniyet ilkelerine soyut bir işlem nazarıyla bakılamayacağını gören Divan, 1969 Kararına atıfta bulunarak hakkaniyet ilkelerini inceledi (Tunus/Libya Davası, 1992: s. 59-60), (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: s. 59-60). Divan, “bölgeye özelliklerini veren ilgili şartların” dikkate alınması hususunu hakkaniyet ilkelerinin dikte ettiğini fakat her bir ilgili şartın ağırlığının farklı etki edeceğini kabul ediyordu.

Kanada ve Birleşik Devletler “temel normun” hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak maksadıyla, bütün ilgili şartların dikkate alındığı, hakkaniyet ilkeleri ile uyumlu uygulanabilir hukukun belirlenmesi, konusunda anlaşmıştı (Maine Körfezi Davası, 1984: s. 295), (Case Canada/United States of America, 1984: s. 295). Taraflar üzerinde anlaşmış oldukları temel normdan kaynaklanan kuralların ne olduğu konusunda farklı fikirlere sahip olduklarından ileri sürdükleri iddialar Divan tarafından reddedilmiştir.

Divan tarafından, hakkaniyetin adalet kavramından çıktığını fakat soyut bir adaletten ziyade hukuk kurallarına göre bir adalet kavramı olduğu, uygulamasının tutarlılık ve ve bir derece öngörü göstereceği, böyle bir hakkaniyetin bir davadaki belirli şartlarda bağlı görünmekle birlikte daha genel bir uygulama ilkelerinin ötesinde de görülebildiği belirtilmiştir (Libya/Malta Davası, 1985: s. 39), (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 39).

Uluslararası hukukun bir parçası olarak uygulanan hakkaniyet ilkelerinin normatif özelliği, bu ilkelerin sadece sınırlandırma kararlarında veya hakemlikte kullanılmadıkları, aynı zamanda sınırlandırma anlaşmalarında hakkaniyete uygun çözüm arayan taraflar için de öncelik taşıdığı için önemlidir. St. Pierre ve Miquelon Tahkiminde Mahkeme, coğrafyanın yeniden şekillendirilmesinin veya tabiatın eşitsizliklerinin telafi edilmesinin söz konusu olmadığını ancak çerçevelemenin hakkaniyet ilkeleri ışığında ilgili şartlarda kullanılmasının uygun olabileceği ifade edilmiştir (McDorman, 1990: s. 173).

1958 KSS'nin Manş Denizi Tahkimi ışığındaki, “eşit uzaklık/özel şartlar” prensibinin “hakkaniyet ilkeleri”ne dayanan genel bir standardı ifade ettiği düşünüldüğünde, 6. maddenin ve “hakkaniyet ilkeleri”ne dayalı bir sınırlandırma gerektiren teamül hukuku arasında, karşılıklı kıyıların sınırlandırılması da dahil, önemli bir fark bulmak zordu (Evans, 1999: s. 160).

Eritre/Yemen Tahkimi'nde Mahkeme hakkaniyet ilkelerinin ne olduğuna ilişkin bir beyanda bulunmamıştır ve karardan da anlaşılmamaktadır. Divan burada hakkaniyet ilkelerinin ne olduğundan ziyade uyguladığı sınırlandırma metodunun

hakkaniyet ilkeleri ile uyuştüğunu, tam olarak söylemek gerekirse, hakkaniyete uygun bir sonuca ulaştırdığını beyan ediyordu. Bu nedenle Divan'ın burada yaptığı, 6. maddenin özel şartlarını, teamül hukukunda artık genel bir anlayış haline gelen "...sınırlandırmada hakça bir çözüme ulaşmak maksadıyla ilgili tüm şartların hakkaniyet ilkelerine göre değerlendirilmesi sonucunda..." genel normundaki ilgili şartlar ile içerik olarak bütünleştirmek olmuştur (Özbek, 2004: s. 57).

Taraflarca 1982 BMDHS göz önünde bulundurularak sınırlandırmanın talep edilmesi, uygulanacak hukuk bakımından teamül hukukuna işaret edilmemesine rağmen Hakem Mahkemesine göre deniz sınırlandırması alanında Sözleşme teamül hukukunu birleştirmişti (Tanaka, 2001: s. 200).

Eritre/Yemen Kararı'nın, 1977 Manş Denizi Tahkimi ve 1993 Jan Mayen Davası'nı takip ederek kıyıları karşılıklı devletler arasında birleşik eşit uzaklık/özel şartlar kuralının uygulanmasını öngördüğü anlaşılmaktadır. Geçici ortay hat çizildikten sonra, sınırlandırmanın hakkaniyete uygun olup olmadığı orantılılık ilkesine göre kontrol edilmiştir (Kwiatkowska, 2001(a): s. 223). Bu hat, esas hatlar, adalar, uluslararası seyr-ü sefer rotaları ve üçüncü devletlerin çıkarlarından etkilenmiştir.

Bu davada hakkaniyet ilkelerinin ne olduğunun aranması durumu söz konusu değildir. Bu dava sınırlandırmada eşit uzaklık metodunun uygulanması sonucunda ilgili şartların sınırlandırma üzerindeki etkilerine göre hakkaniyete uygun bir sonuca ulaştırılmasını amaçlamıştır. Eritre/Yemen Tahkimi bu açılardan sınırlandırma hukukunun Jan Mayen sonrası seyrine uygun bir seyir takip etmektedir (Kwiatkowska, 2001(b): s. 14).

UAD'nin Katar/Bahreyn Davası ile ilgili çalışmalarında pek çok eleştiri alması (Reichel, 1998: s. 725-744). ve sonuçlarında da, sınırlandırmada hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak maksadıyla uyuşmazlığın özünün belirlenmesi, hakçılığın kararlı kriteri veya hakkaniyet ilkelerinin kullanılması çalışmalarına rağmen sonucun tatminkar olmadığı iddia edilmektedir (Katar/Bahreyn Davası, 2001: p. 36), (Case

Concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions Between Qatar and Bahrain, 2001: p. 36).

Divan'ın bir önceki kararında kural olarak nitelendirdiği ve bir ilişki kurmaya çalıştığı hakkaniyet ilkeleri/ilgili şartlar, eşit uzaklık/özel şartlar bu kararda metot olarak nitelendirilmiş ve hakkaniyet ilkelerinin uygulanması tüm ilgili şartlar ışığında gerçekleştirilen bir süreç yerine, formüleştirmeye çalışıldığı bir gerçektir. (Özbek, 2004: s. 72).

1969 Kuzey Denizi Davaları'ndan başlayarak son olarak sonuçlanan Barbados/Trinidad ve Tobago Davası'na kadar incelenen tüm davalarda belirginleşen hakkaniyet ilkelerinin, Prosper Weil (Weil, 1989: s. 213). , Ian Brownlie (Brownlie, 1990: s. 227). ve Malcolm D. Evans'ın da (Evans, 1999: s. 76). üzerinde aynı şekilde hemfikir olduğu hakkaniyet ilkelerinin Libya/Malta Davası'nda Divan'ın kendi ifadeleri içinde verildiğini görüyoruz.

- Deniz alanlarının sınırlandırılmasının uluslararası hukuka göre andlaşma ile gerçekleştirilmesi ilkesi, (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 46-48;Case Canada/United States of America, 1984: s. 292-293; Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 39).
- Coğrafyanın yeniden şekillendirilmesinin veya tabiatın eşitsizliklerinin telafi edilmesinin söz konusu olmaması, (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 49-50).
- Bir devletin ülkesinin doğal uzantısına bir diğer devletin doğal uzantısının tecavüz etmemesi ilkesi, (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 46-47;Case Canada/United States of America, 1984: s. 312-313; Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 39).
- İlgili devletlerin kıyılarının denize uzantılarının mümkün olduğunca birbirini kesmemesi ilkesi (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 17-18;Case Canada/United States of America, 1984: s. 312-313; Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 39).

- Sınırlandırılacak bölgenin coğrafi yapısı ve ilgili tüm şartlara özen gösterilmesi ilkesi (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 47, 53; Case Canada/United States of America, 1984: s. 300).
- Devletlerin hukuk önünde eşit olmalarına ve eşit muameleyi hak etmelerine rağmen hakkaniyetin mutlaka eşitliği gerektirmediği veya tabiatın eşitsizliğini eşitlemeye çalışmama ilkesi (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: s. 60).
- Adil paylaşımın söz konusu olmaması ilkesi (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 21-22) şeklinde belirtebiliriz.

2.2. İlgili Şartlar

Andlaşmalar hukukunda yerini alan 6. maddenin ayrılmaz parçası birleşik eşit uzaklık/özel şartlar kuralında yer alan özel şartlar, ilgili şartlar ile aynı manayı ifade etmemekte ve daha kısıtlı bir mana yüklenmektedir (Churchill ve Lowe, 1991: s. 156-157). İlgili şartlar, Evans'ın yaklaşımı ve Uluslararası Yargı Kararlarının ortaya koyduğu durum çerçevesinde, deniz alanlarının sınırlandırılmasında uygulanacak kuralları belirleyen ve uygulanan kurala etki etmeye çalışan şartlardır. İlgili şartlar, çok farklı bir şekil alabilecek sınırlandırma işleminde, bulunmaları nedeniyle çizilecek hattı etkileyen unsurlardır. Bu durum andlaşma hukuku veya teamül hukukunun uygulanmasında sadece isim değişikliğinden başka bir şey değildir. Bir tarafta, sınırlandırma hattının özel şartlar bir sapma yaptırmadığı taktirde kesin bir şekilde çizilmesini sağlayan hükümler bulunur (Weil, 1989: s. 203,208). İlgili şartlar, sınırlandırma işleminin baskın unsuru olarak görülen hakkaniyet ilkeleri veya eşit uzaklık gibi bir çatının veya metodolojinin altında işlerlik kazanır. Bu çerçevede önem derecesinde değişiklik olabilir ancak hiçbir zaman metotların üstünde bir yer kazanamazlar (Evans, 1991: s. 3).

İlgili şartlar sınırlandırma işleminin her bir kademesinde işlevselliği olan unsurlardır. Tam olarak söylemek gerekirse, ilgili şartlar bir sınırlandırmada ilgili sahanın belirlenmesi, hakkaniyete uygun kriterlerin uygulanabilmesi, sınırlandırma metodunun nasıl uygulanabileceği ve sonucun hakkaniyeti konusunda belirleyici

faktörlerdir. Her somut uyuşmazlıkta değişebilecek bu şartların, her bir davada kendi içinde buldukları duruma göre tespit edilmeleri gereklidir.

Hakkaniyet ilkelerini uygulamada dikkate alınması gereken faktörler olarak Divan, jeolojik, coğrafik şartlar, maden yataklarının mevcudiyeti ile son olarak kıyı uzunlukları ile sahanlığın uzantısı arasındaki orantılılık ölçüsüne bakmıştır (Kuzey Denizi Davaları, 1969: s. 51), (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 51). Divan, sınırlandırmayı etkileyecek faktörleri ilgili şartlar olarak beyan etmemiştir. Sınırlandırmada dikkate alınması gerekli faktörler olarak gündeme getirmiştir. (Evans, 1991: s. 6).

Divan Tunus/Libya Davası'nda, kıyılarının yön değişikliklerini, ada, adacık ve cezir yükseltilerini, deniz yatağının jeomorfolojik yapısını, yakınlığı ve üçüncü taraf devletlerin sınırlandırma ihtimalini, kara sınırının yönünü ve durumunu, deniz alanlarının sınırlarıyla tarihi bağı ilgili şartlar kapsamında kabul etmişti (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: s. 63-65).

Malta/Libya Davası'nda Malta, tarafların uygulamaları, özellikle enerji kaynaklarıyla ilgili ekonomik eşitsizlik, güvenlik, mevcut durumun kararlılığı, bölgedeki balıkçılık faaliyetleri ve "gelişmekte olan bir ada devleti" olarak Malta'nın durumunu ilgili şartlar olarak sundu. Libya, Malta'nın sunduğu ilgili şartları kabul etmemiş ve dört farklı kategoride, coğrafik, jeomorfolojik ve jeolojik, devlet uygulamaları ve üçüncü devletlerin sınırlandırmalarını, ilgili şartlar olarak belirlemiştir. Divan kara kütlesini ve mukayeseli ekonomik durumları kabul etmemiş ancak ekonomik kaynakların varlığının ilgili olabileceğini belirtmiştir (Malta/Libya Davası, s. 40-41).

Jan Mayen Davası'nda Divan, özel şartlar ile ilgili şartların mukayesesini yapmıştır. Divan, geçici ortay hattın çizilmesinde hakkaniyete uygun bir sınırlandırma için dikkate alınması gerekli faktörlerin neler olması gerektiğine bakarken, 1958 KSS'nin özel şartların, teamül hukukunun ise ilgili şartların incelenmesini gerektirdiğini ve her ikisinde menşei ve isim olarak farklılıkları

bulduğunu belirtmiştir. (Case Concerning Maritime Delimitation in The Area Between Greenland and Jan Mayen, 1993: s. 62).

Divan, Jan Mayen’de ilgili kıyı uzunluklarının orantısızlığını özel şart olarak değerlendirmiştir. Bölgedeki en önemli tartışma konusunun balıkçılık kaynakları olduğundan dikkate alınmıştır Divan bölgedeki halkın nüfusu veya sosyo-ekonomik faktörleri dikkate almamıştır. Deniz alanlarının sınırlandırılmasında güvenliğin, sınırlandırılacak bölgeye yakınlığın olmaması nedeniyle, önemli olmadığı ifade edilmiştir (Case Concerning Maritime Delimitation in The Area Between Greenland and Jan Mayen, 1993: s. 68-75).

Uluslararası yargı kararları ve andlaşmalar hukuku çerçevesinde ilgili şartlar içerisinde hiyerarşik bir sınıflandırma yapılabileceği düşünülmektedir. Bu durumda coğrafik şartların bir üstünlüğü söz konusu olmaktadır ki bu ayrı bir madde olarak anlatılacaktır. Jeolojik ve jeomorfolojik şartların sınırlandırma çerçevesinde diğer ikinci kategori olarak nitelendirebileceğimiz ilgili şartlarla birlikte değerlendirilebileceğini ve mutlak olarak değil ancak nispi bir etki sahibi olabileceğini söyleyebiliriz. Jeolojik ve jeomorfolojik kriterlerin sadece kıta sahanlığı sınırlandırılmasında 200 milin dışındaki alanlarda dikkate alınabileceği değerlendirilmektedir (Nelson, 1990: s. 846).

Eritre-Yemen Tahkimi’nde, ülkelerin balıkçılığa bağımlılıkları Mahkemenin kararında önemli bir rol oynamıştır. Bu etkinin bir diğer sebebi de, balıkçılık üzerindeki tarihi hakların korunması çabası olduğu söylenebilir (Eritre/Yemen Tahkimi, s. 995). Katar/Bahreyn davasında Divan, denizden inci (pearl) çıkarma uğraşının artık sona ermiş olması nedeni ile bu unsuru dikkate almamıştır ama şayet sona ermemiş olsaydı dikkate alınması gereken bir unsur olacağını da belirtmiştir. Ülkelerin birbirlerine göre nispi ekonomik gelişmişlik seviyeleri sınırlandırmada dikkate alınan bir unsur değildir. Yargı kararlarında bu gibi unsurların zamanla değişken ve oldukça göreceli kavramlar oldukları vurgulanmıştır (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: s. 77; Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 41; Case Concerning Maritime Delimitation in The Area Between Greenland and Jan Mayen, 1993: s. 70). Ancak, yukarıda belirtildiği gibi, adaların dikkate alındığı

durumlarda, bu adaların ekonomik ve sosyal durumları, denize bağımlılıkları, adaların sınırlandırmadaki etkilerinin belirlenmesinde önemli yer tutmaktadır.

Sınırlandırılacak alanın bulunduğu bölgedeki diğer devletlerle mevcut veya muhtemel sınırlar da, iki devlet arasındaki sınırlandırmayı etkileyen ilgili şartlardandır. Kamerun/Nijerya Davası'nda sınırlandırma bölgesindeki Ekvator Gine'sinin ilgisi sürekli gözönünde bulundurulmuştur (Case Concerning the Land and Maritime Boundary Between Cameroon and Nigeria, 2002: s. 141). Tunus/Libya Davası'nda ve Eritre/Yemen Tahkiminde, tarafların balıkçılık veya petrol arama ruhsatı alanları gibi daha önceden başka nedenlerle belirledikleri sınırlar da dikkate alınmıştır.

Uluslararası yargı, savunma ve güvenlik şartlarının kıta sahanlığı ve MEB kavramları ile ilgilerini her zaman için kısıtlı tutmuş veya hiç bağlantı kurmamıştır. Savunma ve güvenliğin sınırlandırmada, sınırlandırma hattını değiştirecek doğrudan bir etkiye sahip olmayacakları ancak Manş Denizi Tahkimi'nde olduğu gibi Mahkeme bu şartları sınırlandırma çizgisini etkileyen değil ancak destekleyen ya da güçlendiren şartlar olacağı ancak somut dava için artı veya eksi bir etkisinin olmayacağı belirtilmiştir (Manş Denizi Tahkimi, s. 90).

Uluslararası yargı kararlarından çıkan sonuca göre, deniz alanlarının sınırlandırılmasında, uygulanmasının gerekli olduğu hakkaniyet prensipleri; "coğrafi durumun sınırlandırmayı belirlemesi", "bir devletin deniz alanının diğer devletin kıyılarının önünü büyük ölçüde kapatmaması" olarak sayılabilir. Daha detaylı değerlendirilmesi gereken unsurlar ise, kıyı uzunlukları, kıyıların çıkıntıları, bölgedeki ada ya da adacıklar, doğal kaynakların konumu, ülkelerin doğal kaynaklara nispi bağımlılıkları, ülkelerin doğal uzantıları ve benzeri faktörler olabilir (Acer, 2004: s. 1).

Üzerinde durulan prensipler, sınırlandırmanın belirli bir hukuksal çerçeve içerisinde yapıldığını ve bu çerçeveye göre coğrafi unsurların sınırlandırma çizgisini temel olarak belirlediğini, diğer ilgili faktörlerin ise, hakkaniyet sağlanması açısından bu sınır üzerinde kısmi etkiler sağladıklarını ortaya koymuştur. Ayrıca,

'coğrafya' kavramından özellikle 'anakara coğrafyasının anlaşılması gerektiği' yargı kararlarında açıkça ortaya konmaktadır. Ancak, ortaya çıkan hukuksal çerçeve içerisinde bazı faktörlerin birbirlerine oranla sınırlandırma üzerindeki etkilerinin ne olacağı, ve ayrıca hakkaniyeti bozmadan ne dereceye kadar etki sahibi olacakları açık bir biçimde ortaya konabilmiş değildir.

Yargı ve hakemlik kararlarında ilgili faktörlerin birbirlerine göre etkilerine ilişkin de bazı prensipler ortaya konmuştur. Bu prensiplerden birincisi "oransallık prensibi" (proportionality) dir. Buna göre, iki devletin kıyı uzunlukları arasındaki oran ile sınırlandırma sonucunda bu ülkelere verilen kıta sahanlıkları ve/veya MEB alanları arasındaki oranın birbirlerine yakın olması gerekir. Bir başka ifade ile oransallık, yukarıdaki çerçeve ile sonuçlanan sınırlandırmanın hakkaniyete uygunluğunu test eden bir nihai kontrol prensibi işlevi görmektedir. Bu prensip doğrultusunda, herhangi bir faktör, kıyı uzunlukları arasındaki oranın sınırlandırmaya yansımaları önemli ölçüde değiştirecek bir etkiye sahip ise sınırlandırmada hakkaniyeti sağlayan bir metot olarak değerlendirilemeyecektir (18 04 2014, www.icj-cij.org).

Benzeri nitelikteki bir başka prensip ise "kapatmama" prensibidir. Özellikle kıta sahanlığı genişliğinin tespitinde mesafe unsurunun kabul edilmesiyle birlikte, sınırlandırma çizgisinin, her ülkeye, kıyılarına yakın alanları bırakmasını, yani kıyılarının önünü kapatmamasını sağlaması gerektiği kabul edilmiştir. Yani bir ülkenin yakınındaki deniz alanını bir başka ülkeye vermekle sonuçlanan bir sınırlandırma metodunun hakkaniyete aykırı olduğu vurgulanmıştır (18 04 2014, www.icj-cij.org). Bu iki prensibi, adalar da dahil olmak üzere, ilgili faktörlere ne dereceye kadar etki tanınacağını "genel olarak" belirleyen prensipler olarak değerlendirmek gerekir (Acer, 2004: s. 3-7).

Sınırlandırma sürecinde öncelikle uluslararası mahkemeler, sınırlandırma işlemine başlarken iki anakara ülke arasında, anakara ülkelerinin coğrafi özelliklerini yansıtan bir sınırlandırma çizgisi belirlemektedirler. Şayet iki ülke kıyı şekilleri birbirlerine benzer ve kıyı uzunlukları yaklaşık ise, sınırlandırma çizgisi başlangıç olarak eşit uzaklık çizgisi olmaktadır. Kıyı şekillerindeki önemli farklılıklar veya kıyı

uzunlukları arasındaki fark ise, sınırın eşit uzaklık dışında bir sınır olmasını gerektiren unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Manş Denizi Tahkimi'nde Mahkeme, önce İngiltere ve Fransa arasında bir ana sınırlandırma çizgisi belirlemiş ve bu çizginin Fransa tarafında kalan İngiliz Kanal Adalarına çerçeveleme suretiyle sadece sınırlı bir kıta sahanlığı vermiştir. Zira, bu adaların varlığı, iki ülke arasındaki coğrafi dengeyi bozan bir özellik göstermekteydi (Manş Denizi Tahkimi, s. 88). Maine Körfezi Davası'nda da Mahkeme açıkça, anakaralar arasındaki eşit uzaklık çizgisi ile başlanması gerektiğini zira bunun, söz konusu alanın coğrafi özelliğini en iyi yansıttığını belirtmiştir (Case Canada/United States of America, 1984: s. 324-325). İlgili tarafların ileri sürebileceği her iddianın farklı sonuç doğuracağı ve verilecek her kararın yine farklı sonuca ulaşacağı muhakkaktır. Bu nedenle coğrafya ve sınırlandırma ilişkisi diğer faktörler ile kontrol altına alınmaya çalışılmıştır.

Kuzey Denizi Davaları'nda Kuzey Denizinde kıta sahanlığının açık denize ulaştığı hiçbir noktanın bulunmaması, devletlerin sınırlandırma alanlarının kesiştiği bölgenin genel coğrafya içindeki konumu uygulanacak metodun seçimini etkilemiştir (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 49). Libya/Malta Davası'nda da sınırlandırmanın yapılacağı alandan daha geniş bir çerçeve gözönünde tutulmuştur. Orta Akdeniz coğrafyası içinde bölgesel coğrafya dikkate alınmış ve Malta Adası buna göre konumlandırılarak seçilen metodun ayarlanması sağlanmıştır (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 50).

Genel coğrafi çerçeve veya makro coğrafya, sınırlandırma alanının veya sınırlandırmayı etkileyecek kıyıların belirlenmesinden ziyade bu alandaki özelliklerin, kıyının genel hattı ve boyutlar gibi, sınırlandırmaya etkisi dolayısıyla metodun seçimine ilişkin değerlendirmelerde önem kazanmaktadır. Genel coğrafi çerçeve sınırlandırma alanıyla ilgili olabileceği değerlendirilen üçüncü devletlerin kıyılarının da incelenmesine imkan sağlar. Libya/Malta Davası'nda, Gine/Gine-Bissau Tahkimi'nde ve hatta Eritre/Yemen Tahkimi'nde ve Katar/Bahreyn Davası'nda yapılacak sınırlandırmanın bölgedeki diğer sınırlandırmalar ile genel coğrafi çerçeve içinde incelenmesi durumu söz konusu olmuştur.

Genel coğrafi çerçeve sadece ilgili kıyıların tespiti açısından değil bölgedeki kıyıları haricindeki coğrafi unsurların da incelenmesi açısından gereklidir. Adaların sınırlandırmanın tarafları olan veya tarafı olmayan devletlere aidiyetine göre sınırlandırmaya etkileri genel coğrafya içinde değerlendirilmelidir.

Sınırlandırmada uyumsuzluğun olduğu alanla ilgili devletlerin ülkesel kıyılarının ilişki içinde olması gereklidir. Bu nedenle coğrafyanın ilgili şart olarak ikinci aşaması ilgili kıyıların tespit edilmesidir. Manş Denizi Tahkimi'nde "Kanal bölgesinde anakaraların kıyı hatlarının birbirlerine hemen hemen karşılıklı gelmesi" (Manş Denizi Tahkimi, s. 87). Kanal Adaları bölgesindeki sınırlandırma metodunun seçimi ve sınırlandırmanın iki bölgeye yapılması için önemli etken olmuştur. Tunus/Libya Davası'nda "Tarafların kıyılarının genel yapısı ve Tunus'un kıyı hattının bariz değişiklik göstermesi...." (Tunus Libya Davası, s. 93). karara etki etmiştir. Kıyıları hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşılabileceğini elveriyorsa ilgili şartlar altında eşit uzaklıkta hakkaniyeti elveriyorsa uygulanır. Kıyıları, metodun uygulanmasında öncelikli belirleyici unsur olmakla birlikte sadece kıyı şekliyle sınırlandırma metoduna karar verilecektir şeklinde bir kural yoktur. Ancak herhangi bir uyumsuzlukta Divan veya Mahkemenin ilk inceleyeceği nokta burasıdır (Evans, 1989: s. 7).

Kıyıların bitişik ve karşılıklı olması coğrafik şartına bağlı farklı metotlar bulunabilir. Maine Körfezi Davası'nda Divan kıyıların bitişik olduğu kesimde sınırlandırmanın deniz alanlarını eşit olarak paylaşılacak geometrik bir metot uygulanarak saptanmasına, daha sonra kıyıların karşı karşıya geldiği bölgede geçici ortay hattın ilgili şartlara göre düzeltilmesine karar vermiştir (Maine Körfezi Davası, 1984: s. 331), (Case Canada/United States of America, 1984: s. 331).

Oldukça teknik bir konu olan ilgili kıyı uzunluklarının ölçülmesi, kıyıların ilgili tüm hatlarında yani girinti ve çıkıntılarıyla ve tüm detaylarıyla ölçülmesi anlamına gelmemelidir (Lathrop, 1997: s. 168). Kıyı uzunluklarının ölçülmesi ilgili esas hatların değil kıyının genel yüzü esas alınarak yapılması gereken bir işlemdir. Bu işlemde küçük girintilerin dikkate alınmayarak kıyının genel hattı boyunca en uç

iki hattının uzunluğunun ölçülmesi veya arada hattın normal olarak seyretmediği, yön değiştirdiği, bozulmalar geçirdiği bölgelere göre çizilecek farklı hatların uzunluğunun ölçümü yapılabilir (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 52).

Sınırlandırma alanında her iki tarafın ilgili kıyılarının uzunluğunun aynı teknikle hesaplandığı sürece hangisinin kullanıldığı bir önemi yoktur. Kıyı uzunlukları aynı şekilde hesaplandığı takdirde sonucun etkilenmeyeceği muhakkaktır. Ancak tarafların aynı tekniği kullanmaları zorunludur. Kıyı uzunluklarının tespit edilmesinde kıyıların genel yönünün dışındaki bir durumu yansıtacak esneklikte hatların çizilmesi orantılılığı doğrudan etkileyecektir. (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 52; Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: s. 91; Case Canada/United States of America, 1984: s. 335-336; Case Concerning Maritime Delimitation in The Area Between Greenland and Jan Mayen, 1993: s. 65).

Sınırlandırmanın coğrafi ilişkisinde Divan veya Mahkemeler, belirlenen bu sınırın diğer “ilgili” coğrafi unsurlar dikkate alındığında da hakkaniyete uygun olup olmadığını değerlendirmektedirler. Bu diğer coğrafi unsurların başında adalar gelmektedir ve adalara verilecek etkinin ne olması gerektiği bu aşamada değerlendirilmektedir. Adalara ne kadar etki verileceğini de özellikle anakaralar arasındaki coğrafi denge ve büyüklük, konum ve nüfus gibi adaların sahip oldukları özellikler belirlemektedir. Hukuken ada olarak tabir edilen doğal yükseltilerin kıta sahanlığı, balıkçılık ve MEB de dahil kendi deniz alanlarında egemenlik sahibi olmaya hakkı vardır (Charney, 1999: s. 863, 866). İnsan bulunmayan ve bir ekonomik hayatın olmadığı kayalıklar ise herhangi bir ekonomik bölge ya da kıta sahanlığına sahip değildir. Fakat adaların sınırlandırmadaki rolleri farklıdır. Hem ülke uygulamaları hem de hukuk ilmine göre, deniz alanlarının sınırlanmasında bu adalara, kendilerinin ve sınırlandırılacak bölgenin değişik özelliklerine göre sınırlı bir etki verilmekte ya da hiç etki verilmemektedir. Bu bağlamda, adaların konumlarının anakarayla olan ilişkileri çok önemlidir. Ayrıca adaların diğer özellikleri de onların konumlarına göre değerlendirilmelidir (Dyke ve Bennett, 1993: s. 62; BMDHS, 1982: mad. 121(2), 121(3)).

Uluslararası Hukuk adalara kıta sahanlığına sahip olma hakkını açıkça tanımlısa da, bundan adaların sınırlandırma esnasında anakara ülkeleri ile aynı statüde oldukları sonucu çıkmamaktadır. Bir başka deyişle sınırlandırmada adalar söz konusu olduğunda, sahip olma (entitlement) ile sınırlandırma (delimitation) arasında kesin bir ayırım mevcuttur. Sonuç olarak adalar bazı durumlarda, coğrafi konumları, ekonomik ve sosyal nitelikleri gibi özellikleri çerçevesinde sınırlandırma çizgisini ya hiç etkilememekte, ya da sınırlı bir biçimde etkilemektedirler (Jayewardene, 1990: s. 365-489).

Sınırlandırma davaları incelendiğinde görülmektedir ki kıyısal adalar, çoğu davada sınır çizgisinin belirlenmesinde kullanılacak olan kıyı hatlarının hesaplanmasında kullanılırken, bazı davalarda kıyı uzunluklarının orantılılığına göre değerlendirilmesinde dikkate alınmıştır. Her iki durumda da bu adalara kısıtlı etki verilmiştir (Jayewardene, 1990: s. 355). Görülüyor ki iki ada arasındaki sınırlandırmanın söz konusu olduğu bir sınırlandırmada, adaların kıyı hatlarının uzunlukları gibi kendilerine özgü özellikleri büyük önem taşımaktadır. Bu, küçük bir ada ülkesinin, çok daha büyük bir kıta ülkesinin karşısında olduğu durumda da benzerdir. Böyle bir durumda kıyı uzunlukları, tecavüz etmeme prensibini destekleyen baskın bir faktördür.

2.3. Deniz Ulaştırmasının Serbestliği ve Savunma Hakkı

Kavramsal anlamıyla deniz ulaştırmasının deniz alanlarının sınırlandırılması ile ilgisi çok azdır. Elbette ki deniz yüzeyinde yapılan bir faaliyet, deniz tabanını veya üzerindeki su kütlelerini etkilemeyecektir. Yine de, deniz ulaştırmasının serbestliği hakkı veya seyir şartları deniz alanlarının sınırlandırılmasında ilgili şart olarak her davada gündeme getirilmiştir. İlk olarak, deniz trafiğinde kıta sahanlığı veya MEB’de devletlerin yetkileri dahilindeki uygulamalardan dolayı bir kesinti olmaması hususu çok önemlidir.

Ayrıca, herhangi bir sınırlandırmada seyredilebilir rotaların dikkate alınmasının gerekli olduğuyula ilgili bir yaklaşım vardır. Bu açıdan deniz ulaştırmasının kıta sahanlığı veya MEB sınırlandırmasıyla önemli bir ilgisi

bulunmaktadır. Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun bu hususu karasuları sınırlandırmasıyla ilişkilendirdiği, rejimin gelişiminin ilk yıllarındaydı. Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun karasularının sınırlandırmasıyla ilgili önerilerine yapılan açıklamalarda, seyredilebilir bir kanalın varlığının, eşit uzaklığa dayalı bir sınırlandırmada hakkaniyete ters bir durumla karşılaşılabileceğinden talvek hattının sınır olarak kullanımının uygunluğuna işaret edilebileceğinden bahsedilmiştir.

Libya/Malta Davasında Libya, Malta'nın deniz trafiğinin daha çok kuzeyde yoğun olduğunu belirterek, adanın güneyinde Libya'ya göre ulaştırma ve denizcilik çıkarının çok fazla olmadığını iddia etmiştir. Ayrıca Libya iddiasına, ikincil olarak da olsa seyredilebilir kanalların varlığının bir ilgili şart olduğunu ilave etmiştir. Yine de, Libya ulaştırma hakkının bölgedeki öneminin, baskın bir şart olduğunu gösterir bir kanıt veremediği için bu husustan yargılamada bahsedilmemiştir (Evans, 1989: s. 181).

Truman Deklerasyonu kıta sahanlığı rejiminin belirlenmesinde dört neden geliştirmişti. Bunların dördüncüsü "kendini koruma, kıyı ülkesinin kaynaklarını kontrol edebilmesi ve kullanabilmesi için, doğal olarak kendi kıyılarının açıklarındaki faaliyetleri yakından takip etmesini gerektirmektedir." Truman Deklerasyonundaki bu ifadeden iki fikir ortaya çıktı. İlki dar anlamda, başlıca askeri açıdan, savunma ve güvenlik şartlarıydı. İkincisi kıyı ülkesiyle, onun deniz alanları arasındaki ilişkisini vurgulayan ve daha geniş bir kavram olan kamu yararınıdır. Bu geniş kullanım kendi deniz alanlarındaki faaliyetleri kontrol eden genel fayda, hukuki menfaatler olarak değerlendirilmiştir. Şu anki uygulamalar daha dar olan savunma ve güvenlik konularını dikkate almaktadır. Yine de bu konular, bir parça da olsa, baskın menfaatlerde uygulamada yer bulmaktadırlar.

Bu konularda genel kurallar belirlemek mümkün olmadığı gibi gerekli de değildir. Güvenlik ve savunma şartlarının, savunma andlaşmalarının dayattığı düzenlemelerin kisvesi altında değil, mutlak ve hayati ulusal menfaatlerle ilgili hukuki uygulamalara dayanarak, ilgili şart olarak rol oynayabileceği aşıkardır. Fakat kıta sahanlığı üzerindeki tam olarak nasıl bir hüküm verme yetkisinin güvenlik şartlarını dikkate alacağı bir sorun teşkil etmektedir. Hüküm verme yetkisi deniz ve

deniz dibindeki araştırmalar ile kaynakların kullanımını kapsamaktadır. Bu yetkiye, denizin ve deniz yatağının, ulaştırma ya da askeri amaçlı kullanımı dahil değildir. Elbette ki başka ÷lkelerin, bir ÷lkenin kıyıları açıklarında icra ettikleri faaliyetler kıta sahanlığı ile ilgilidir, fakat bu faaliyetlerin ekonomik ya da çevresel değil de askeri boyutta olması durumu belirsizleştirmektedir.

2.4. Doğal Kaynakların Varlığı ve Ekonomik şartlar

Doğal kaynakların varlığı bir sınırlandırmada taraflar için çok önemli ve ilgilidir. Belirsiz olan doğal kaynakların, Divan'ın uluslararası hukuk normlarıyla uyumlu bir sınırlandırma yapmasını hangi boyutta etkileyeceğidir.

Tunus/Libya Davasında, Libya, sözlü ifadelerinde, ilgili bölgedeki petrol kuyuları ve petrol alanlarının varlığının potansiyel bir ilgili şart olduğunu öne sürmüştür. Divan, nisbi ekonomik faktörlerin ilişkisini reddederken, sınırlandırılacak bölgede petrol kuyularının varlığının, hakkaniyete uygun bir zme ulaşmak için bütün ilgili şartların değerlendirilmesi aşamasında hesaba katılabilir olduğunu belirtmiştir (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: s. 77).

Libya/Malta Davası, “Sınırlandırılacak kıta sahanlığındaki tespit edilebilir doğal kaynaklar, sınırlandırmada hesaba katılmasının mantıklı olduğu bir ilgili şart oluşturabilir. Bu kaynaklar tarafların deniz yatağı ile ilgili iddialarında dikkate alınmalıdır” ifadesi ile Kuzey Denizi davalarını bu noktada onayladı. Ama bu husus, taraflar bu iddialarını nispi ekonomik gle ilgili savlarından ayıramadıkları için ilişkisini sürdüremedi. Yine de doğal kaynakların konumunun potansiyel ilişkisi açıkça kabul edilmiş oldu.

Doğal kaynakların kullanılmasının ekonomik kazançları kıta sahanlığı ve MEB sorunlarına bir zm aranmasında temel motivasyon unsurudur. Bu konuda aslında birbiriyle bağlantılı olan ekonomik ilişkinin sınırlandırmayı hangi boyutta etkileyeceği ve kıta sahanlığının veya MEB'in ekonomik potansiyelinin sınırlandırmada hangi boyutta rol oynayacağıdır.

Genel ekonomik durumun bir ilgili şart olma olasılığı nispeten yeni bir fikirdir (Evans, 1989: s. 184). Tunus/Libya davasında Tunus tarafından Libya'ya karşı iddia edilmiştir (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: s. 77). Fakat Divan tarafından “Bunlar tamamen konu dışı faktörlerdir... Bugün fakir olan bir ülke, yarın büyük bir ekonomik kaynağın keşfedilmesiyle zengin olabilir.” (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: p. 107) ifadesiyle reddedilmiştir.

Libya/Malta Davası'nda Malta tarafların nispi ekonomik durumlarının bir ilgili şart olduğunu iddia etmiştir. Malta başlangıçta, davanın her iki taraf içinde olan ekonomik önemine atıfta bulunarak tarafların gelirleri arasındaki orantısızlığı belirtmiştir. Bunu yaparken, petrol kaynaklarının Malta'da çok az, Libya'da ise çok fazla olması nedeniyle ekonomik şartların ilgili şartlar olduğunu ifade etti. Buna karşılık Libya, Tunus/Libya davasında “fakir Malta-zengin Libya” tarzındaki söylemlerin bir ilgili şart olmasının açıkça reddedildiğini belirtti. Buna rağmen Malta ekonomik avantajın bütün ağırlığının Libya'da olduğunu tekrarlayarak ve Tunus/Libya Davası'ndan farklı olarak genel fakirlik-zenginlik yerine nispi refahın söz konusu olduğunu belirterek iddiasındaki konumunu korudu. Divan bu hususta, tartışmalı iki ülkenin nispi ekonomik durumlarının sınırların belirlenmesinde dikkate alınmayacağını ve bu şartların uluslararası hukukun uygulanabilir kuralları ile tamamen alakasız olduğunu açıkladı (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 41).

Malta ayrıca nispi ekonomik durumların ilgisini ortaya koyan Jan Mayen davasının Uzlaştırma Komisyonu Raporu'na atıfta bulundu. Yine de komisyonun raporu, Libyalıların belirttiği gibi, İzlanda'nın bölgedeki ekonomik çıkarlarına ve Norveç'e oranla petrol kaynaklarının azlığına açıkça dikkati çekmektedir. Bu yüzden ekonomik farklılığın genel olarak ilişkisini sağlayan önerileri bir temele dayanmıyordu.

Malta'nın iddiasının son noktası, Maine Körfezi davasında belirtilen, “sınırlandırma sonrasında çizilen hat, bahse konu ülkelerin halklarının yaşamlarını ve geçim kaynaklarını hayati derecede etkileyerek hakkaniyete aşırı derecede ters düşen sonuçlara neden olursa, bu hatta yapılacak ayarlamalar hesaba katılmalıdır”

ifadesiydi. Malta sonuçların hayati değil ama gerçekten çok ciddi olduğunu öne sürerek meselenin bu açıdan ele alınmasını talep etti. Divan bu talebi tamamen mantık dışı bularak reddetti (Case Canada/United States of America, 1984: s. 342).

Nispi ekonomik güçlülüğün sadece MEB sınırlandırmalarında büyük önem arz ettiği söylenebilir. Çünkü bu bölgenin belirlenmesinde ekonomik taleplerin etkisi vardır. Fakat bu husus Libya/Malta davasında tartışılmaya başlamadan kapanmıştır. Divan, MEB rejiminde kaynaklara erişimin düzenlenmesinde fakir ülkelerin konumları dikkate alınmalıdır ama verilen önem tartışmalı bölgenin boyutları ve sınırlandırmasına etki etmemelidir (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 41). Malta iddialarında “gelişen ada ülkesi” olarak, uluslararası toplumlar nazarında, gelişmekte olan ülkelerin gelişme ihtiyaçlarının bir ilgili şart olduğunu ifade etmiştir. Divan bu bağlantıyı reddetmiştir (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 41).

2.5. Azami Erişim Hakkı, Kesme ve Orantılılık

Uluslararası yargı tarafından sınırlandırma davalarında ortaya koyulan ilgili şart veya hakkaniyet ilkeleri kapsamında değerlendirilemeyecek ancak orantılılık testi gibi sınırlandırmanın hakkaniyete uygunluğu açısından devreye girebilecek bir diğer eğilim azami erişim hakkıdır. Azami erişim hakkı (maximum reach) kesme (cut off) veya haklara tecavüz etmeme (non-encroachment) ilkeleri ile bütünlük gösteren ancak farklı ilkelerdir (Dyke, 2001: s. 195).

Azami erişim hakkı sınırlandırmanın bütün ilgili taraf ülkelerin her bir bölgenin kıyıdan maksimum uzaklığına kadar ulaşan alanlarına erişebilecekleri şekilde yapmaktır. Bu eğilim, komşularının kıyılarıyla oluşturulan eşit uzaklık çizgisinin neden olduğu kesme etkisinin Almanya tarafından ortaya konulduğu 1969 Kuzey Denizi Davaları’yla aslında sınırlandırma hukukuna girmiştir (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: s. 45). Divan’ın yargılamasına dayanan nihai sonuç Almanya’ya Kuzey Denizi’nin ortalarına kadar ulaşan ve direkt olarak İngiltere’nin karşı bölgesine bağlanan, denize doğru açılmış bir pencere sağlayan bir anlaşma ile şekillenmiştir (Anderson, ty: s. 1801). Müteakip davalarda ve yargılamalarda tarafların denize doğru bakan herhangi bir bölgesinin sınırına erişimi tam bir kesme

etkisinden etkilenmemiştir. Örneğin Malta, Libya ve Malta kıyılarına eşit uzaklıkta bir sınır yerine kendisine daha yakın bir sınır kabul etmiştir (Scovazzi ve Francalanci, ty: s. 1649). Diğer bir örnek; Fonseca Körfezi Davasında Divan, körfezdeki tarihi ortak egemenliğinden dolayı Honduras'a yapılacak kesme etkisinden kaçınmıştır. Divan ayrıca bütün kıyı ülkelerinin körfez yaklaşma hattının okyanusa bakan bölgelerinde bir pay sahibi olduklarını vurgulamıştır. (Maritime Frontier Dispute, s. 606-609).

Azami erişim ilkesinin sağlamış olduğu kazançlar çok açık değildir. Bu ilke coğrafya ve ilgili kıyıların durumunu esas alan, kıyı ülkesinin daha iyi konumlanmış komşularına göre, denize doğru hatırı sayılır bir mesafeye kadar erişimi anlamına gelmektedir. Bu ilke, uluslararası arenada bir ülkenin, bir bölgedeki hak ve menfaatlerini, sınırlı olsa da, hakkaniyete uygun bir şekilde yansıtmaktadır. Azami erişim bir diğer tarafın haklarına ulaşmasını sağlarken diğer tarafın da dengelenmesini öngörmektedir. Azami erişim hakkı, kıyıların uzantısına tecavüz edilmemesine veya kıyıların ön yüzlerinin kesilmemesi ilkelerinin karşılıklı yüzleri olarak sınırlandırma hukukunun ayrılmaz bir ilkesi, hakkaniyete uygun çözümün nihai testlerinden birisi durumuna gelmiştir.

Kesme etkisinin açıkça, tarafların coğrafi ilişkilerinden kaynaklanmasından dolayı, uygulanacak metodun seçiminde potansiyel kesme etkisi dikkate alınmalıdır. Kesme etkisi belirli bir coğrafyada belirli bir metodun uygulanmasının sonucu ve o belirli metodun niçin uygulanamaz olduğunun bir sebebidir.

Burada şunu belirtmek gerekir ki, başka ülkelerin kıyı uzantılarına tecavüz etmeme veya kesmeme coğrafyanın ortaya koyduğu resmin değerlendirilmesidir. Sonuçta ne şekilde uygulanacağı klasik bir forma dönüştürülemez. Sınırlandırma hattına, sadece anakara kıyı uzantılarına tecavüz etmeme veya kesmeme şeklini tam yansıtan bir çizgi olarak bakılsa diğer ilgili faktörlere bir rol tanınmamış olacak ve hakkaniyet sağlanamamış olacaktır. Sonuçta sınırlandırma alanının şartları bütün olarak değerlendirildiğinde hakkaniyete aykırı sonuç doğurabilecektir. Bu nedenlerle, bu ilkeler, adalara verilecek etki de dahil olmak üzere, belirtilen ilgili şartlara ne

dereceye kadar etki tanınacağını belirleyen ve genel nitelikli ilkeler sınıfına girmektedir.

Deniz alanlarının sınırlandırılması işleminin belirli bir hukuksal çerçeve içerisinde yapılması ve bu çerçeve içinde özellikle coğrafi şartların sınırlandırma işleminin metotlarını dahi belirlemesi ve bu nedenle en temel ilgili şart olması ifade edilmiştir. Coğrafya nasıl temel bir ilgili şart olarak sınırlandırma işleminde yer alıyorsa, diğer ilgili şartlar da, hakkaniyete uygun bir sınırlandırmaya varılması maksadıyla sınırlandırma hattı üzerinde coğrafya kadar olmasa da kısmi etkiler sağlamaktadır.

Yargı kararlarında bu konuları düzenleyen bazı usuller ortaya konmuştur. Bu prensiplerden birincisi “orantılılık”(proportionality)’dır. Bu usule göre, sınırlandırma sonuç itibarıyla iki devletin kıyı uzunlukları arasındaki oran ile bu ülkelere verilen kıta sahanlıkları ve/veya MEB alanları arasındaki oranın birbirine yakın olmasını gerektirir. Orantılılık kavramı sınırlandırılan alanların ilgili kıyı uzunluklarına göre orantısının incelenmesi ve sınırlandırmanın bu orantıdan etkilenmesini kapsamaktadır.

Aslında orantılılık, uygulanan metoda göre hukuki çerçevede sonuçlanan sınırlandırmanın hakkaniyete uygunluğunu test eden bir kontrol mekanizmasıdır. Herhangi bir ilgili şart, kıyı uzunlukları arasındaki oranın sınırlandırmaya yansımaları önemli ölçüde değiştirecek bir etkiye sahip değildir. Olduğu takdirde, o sınırlandırma çerçevesinde hakkaniyeti sağlayan bir metot olarak değerlendirilmemelidir (Tanaka, 2001: s. 434).

Orantılılığın bir ilgili şarttan ziyade hakkaniyete uygun sınırlandırmanın kontrol aracı haline gelmesi Tunus/Libya Davası ile olmuştur. İlgili kıyı uzunluklarının ölçümü ve buna bağlı olarak kıta sahanlığı alanlarının çıkan orana denkleştirilmesi ile hakkaniyete uygun sınırlandırma yapıp yapılmadığı test edilmiştir (Tanaka, 2001: s. 441-442). Tek sınırlandırma hattının çizildiği Maine Körfezi Davası’nda da ilgili kıyı uzunlukları arasındaki orantı doğrudan sınırlandırmaya yansıtılmıştır. Burada ilk defa orantılılık sonucunda eşit uzaklık

çizgisinde değişiklik yapılmıştır. Bu Dava'da orantılılık doğrudan sınırlandırma işleminin içeriğine yansıtılmıştır. (Tanaka, 2001: s. 445). Orantılılık matematiksel bir işlem olarak deniz alanlarının sınırlandırılmasında ilgili kıyıların uzunluğu ile sınırlandırılan alanların orantısını gösteren objektif bir test olarak gerek içtihadta gerekse de andlaşmalar hukukunda yerini almıştır.

3. SINIRLANDIRMA İLE İLGİLİ GENEL SORUNLAR

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

Doğu Akdeniz'in en büyük adası Sicilya'dır. Daha sonra sırasıyla Kıbrıs ve Malta gelir. Doğu Akdeniz'in diğer en önemli adaları Messina ve Meis'tir. Akdeniz, yarı kapalı (semi-enclosed) bir deniz olup, sadece batıdan Kuzey Atlantik Okyanusuna Cebelitarık boğazı ile açılır. Kuzeye doğru Çanakale Boğazı vasıtasıyla Marmara Denizi'ne kadar uzanır. Sınırları Güney Avrupa, Batı Asya ve Kuzey Afrika'dır. Akdeniz ve Kuzey Atlantik Okyanusu arasındaki sınır: İspanya'nın batı sahillerinde yer alan Trafalgar burnu dahil (36° 11'N - 6° 02'W), İspanya'nın güney kıyıları ile güneye giden Espartel Burnu (35° 47' 36" N - 5° 55' 24" W) dahil Fas'ın kuzey kıyılarıdır (Limits of Oceans and Seas, 1986: s. 49).

➤ Batı Akdeniz Havzası

Akdeniz Batı Havzasının sınırları; kuzeyde ve doğuda İspanya, Fransa, Monako ve İtalya sahilleri; güneyde Tunus, Cezayir ve Fas kıyıları olup şöyledir: Kuzeyde ve doğuda sınır; İspanyanın güney kıyısında bulunan Trafalgar Burnundan (36° 11' N - 6° 02' W) doğuya doğru İspanya, Fransa, İtalya, Monako sahilleri boyunca, İtalya'nın güneybatı sahilindeki Paci Burnuna (38° 15' 06"N - 15° 42' 10"E) kadardır.

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

Güneyde sınır; Bon Burnu'ndan batıya Tunus, Cezayir ve Fas kıyıları boyunca ve Fas'ın kuzey sahilindeki Espartel Burnuna (35° 47' 36" N - 5° 55' 24" W) kadardır. Batıda sınır; İspanya'nın güney sahilinden Trafalgar Burnu ile Espartel Burnu'nu (36° 11' N - 6° 02' W) birleştiren hattır (Limits of Oceans and Seas, 1986: s. 49).

➤ Doğu Akdeniz Havzası

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

Kuzeyde, doğuda ve güneyde sınır; İtalya'nın güneybatı sahilindeki Paci Burnu'ndan (38° 15' 06" N - 15° 42' 40" N) İtalya, Hırvatistan, Arnavutluk, Yunanistan ve Türkiye boyunca, Türkiye'nin kuzeybatı kıyısındaki Mehmetçik Burnu'na (40° 02' 06" N - 26° 10' 30" E) kadar; daha sonra, Çanakkale Boğazı'ndan güneye doğru, Çanakkale Boğazı girişinden Kumkale Burnu'nu (40° 00' 35" N - 26° 11' 55" E) birleştiren hattır. Daha sonra Kumkale Burnu'ndan Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır, Libya ve Tunus sahilleri boyunca, Tunus'un kuzeydoğu çıkıntısındaki Bon Burnu'nu birleştiren hattır.

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

(Limits of Oceans and Seas, 1986: s. 49).

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

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

Doğu Akdeniz, Türkiye, Suriye, İsrail, İtalya, Hırvatistan, Arnavutluk, Yunanistan, Lübnan, Mısır, Libya, Tunus, Slovenya, Sırbistan, Montenegro, Malta, KKTC ve GKRY ile çevrili olduğu için, coğrafi ölçütler kapsamında “iki veya daha çok Devlet tarafından çevrili olma” koşulunu sağlamaktadır (Başeren, 2003: s. 11).

UAD de Libya-Malta Kıta Sahaneliği Davasına ilişkin 3 Haziran 1985 tarihli kararında, kapalı ve yarı kapalı denizlerde, komşu Devletler arasında deniz alanlarının sınırlandırılmasının bölgenin bu durumuyla yakından ilişkili olduğunu bildirilmiş Akdeniz'in yarı kapalı deniz olduğu belirtilmiştir (Başeren, 2003: s. 12).

Doğu Akdeniz kıta sahanlığı sınırlandırması üç ayrı bölgede değerlendirilebilir. Birinci bölge, Türkiye, Suriye, Lübnan, KKTC ve GKRY kıyılarının bulunduğu bölgedir. İkinci bölge ise, Türkiye, Yunanistan, KKTC, GKRY ve Mısır kıyılarının bulunduğu bölgedir (Başeren, 2007: s. 393). Üçüncü bölge ise, Libya-Mısır kara sınırının Akdeniz kıyılarına ulaştığı noktadan geçen 25° 08' 00" D boylamının batısında ve Ege Denizi'nin dışında kalan deniz alanıdır.

Kapalı ve yarı kapalı bir denize kıyısı olan devletlerin, bu Sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile iş birliği

yapmaları (Başeren, 2003: s. 13) esas olup, hüküm iş birliği konusunda devletlere bir takdir hakkı tanımamış ve böylece devletlere bir mükellefiyet getirmiştir. Bu bağlamda, Doğu Akdeniz'e kıyıdaş devletler, bu hukuk ilkesini, yarı kapalı deniz olan Doğu Akdeniz'de gerçekleştirilecek kıta sahanlığı ve MEB gibi deniz yetki alanlarının sınırlandırmasında göz önünde bulundurmaldırlar.

3.1. Kıta Sahanlığı ve MEB Sorunu

Doğu Akdeniz ciddi uyuşmazlıklara taraf olan İsrail-Filistin, Türkiye-Yunanistan, Türkiye-Suriye, KKTC-GKRY gibi birçok devletin sahillerinin bulunduğu bir denizdir. Deniz sınırlandırmalarına ilişkin uluslararası hukuk kurallarının gelişim ve buna bağlı olarak geçirdiği değişimin yarattığı güçlükler, bölgenin karmaşık fiziki- siyasi coğrafyası, çatışan menfaatler ve 2001 yılı başlarında Kıbrıs Adasının güney doğusunda zengin petrol ve doğal gaz yatakları bulunduğu dair GKRY basınında çıkan haberler bir anlamda bahse konu bölgede kıta sahanlığı sınırlandırmasına ait uyuşmazlığın habercisi niteliğindedir (Başeren, 2002: s. 104).

Bunun yanısıra halen belirsizliğini korumakta olan Ege kıta sahanlığı sınırlandırması ile Doğu Akdeniz kıta sahanlığı sınırlandırmalarının birbirleriyle yakın ilgi içinde olmaları, Yunanistan güdümündeki GKRY'nin KKTC'ni hiçe sayarak Mısır ile kıta sahanlığı sınırlandırma anlaşması yapması, AB'nin 2004 yılında GKRY'ye Kıbrıs Cumhuriyeti sıfatıyla üyelik vermesi, Kıbrıs GKRY sınırları içerisindeki İngiliz üslerinin varlığı, Suriye ile Türk deniz yan hudut sorunları, Girit, Rodos ve Meis adalarına verilmesi muhtemel yetki alanlarının Türk yetki alanları üzerindeki olumsuz etkileri gibi karmaşık sorunların varlığı kıta sahanlığı sınırlandırma sorununun çözümünü içinden çıkılmaz bir hale dönüştürmektedir. Ancak tüm bu sorunlara rağmen, bölge coğrafyasının Ege denizine oranla daha sorunsuz olmasının etkileriyle Ege kıta sahanlığı sorunu çözümüne göre daha az karmaşıktır.

Bunun yanında Doğu Akdeniz'in Orta Asya petrolünü içeren bir enerji havzası olması ve bu enerji havzasında güvenli petrol dağıtımı ve ulaştırmasının

yapılma gerekliliği bölgenin önemini daha da arttırmaktadır.

Deniz sınırlarının belirlenmesi alanında en kapsamlı ve kabul görmüş çalışma, Uluslararası Hidrografi Örgütü tarafından hazırlanan, özel yayınlar serisinden “Okyanus ve Denizlerin Sınırları” S-23 dokümanıdır. Her ne kadar doküman, sınırların yalnızca hidrografik maksatlarla hazırlandığı, hukukî veya politik herhangi bir öneme sahip olmadığı önsözü ile yayımlanmaktaysa da Hidrografik maksatlar kapsamında yapılabilecek, araştırma faaliyetleri gibi aktiviteler, hukukî ve politik sonuçlar doğurabilecektir.

Bu dokümanın Ege Denizi güney/Akdenizin kuzey sınırına ait 1953, 1986 ve 2002 tarihli taslak haritaları incelediğimizde haritalar arasında bir kaç önemli farktan söz etmek mümkündür. 1953 tarihli taslak haritada, Çuha (Kitira) Adasının Ege Denizi sınırları içinde olduğu halde 1986 ve 2002 taslaklarında, Akdenize dahil edilmiştir. 1986 ve 2002 tarihli taslak haritaları arasında ise sınırın doğudaki bitiş noktası değişmiştir. 1986 taslağında bu nokta Akyar Burnu iken 2002 taslağında Dalaman Çayı olarak görülmektedir.

Diğer bir sınır belirsizliği Meis adasının bulunduğu bölgede yaşanmaktadır. Türkiye, İtalya arasında 4 Ocak 1932 tarihinde yapılmış bir andlaşma bulunmaktadır. “Anadolu Sahilleri ile Meis Adası Arasındaki Ada ve Adacıkların ve Bodrum Körfezi Karşısındaki Adanın Ciheti Aidiyeti Hakkındaki İtilafname ” başlığındaki bu andlaşma onaylanmış ve Milletler Cemiyetine tescil ettirilmiştir.

4 Ocak 1932 tarihli andlaşma ile Meis Adası ve etrafındaki adacıklar ile Türkiye arasındaki sınır saptanmıştır. Fakat sınırın niteliği açıklığı kavuşturulmamış, andlaşmanın 5/1 maddesinde Türkiye-Yunanistan karasuları sınırı olduğu, 4’üncü ve 5’inci maddenin son paragrafında ise sadece bölgedeki ada ve adacıkların hakimiyetini belirlediği belirtilmiştir (Başeren, 2002: s. 106).

1947 Paris Barış Andlaşması ile Menteşe Adaları ve Meis Yunanistan’a verilince Yunanistan İtalya’nın halefi olarak bu andlaşmaya taraf olmuştur. Yunanistan ayrıca 28 Aralık 1932 tarihli Teknisyenler Zaptı olarak geçen “sözde

bir andlaşma” dan söz etmekte, bu “sözde andlaşmanın” 4 Ocak 1932 tarihli Türk-İtalyan andlaşmasının eki olduğunu ve 37 koordinattan oluşan sınırın da deniz sınırı olarak algılanması gerektiğini savunmaktaysa da; Teknisyenler Zaptı’nın imzalayanların yetki belgelerinin olmaması, Milletler Cemiyeti Misakı mad. 18’e rağmen Cemiyete tescil ettirilmemesi nedeniyle Uluslararası bir belge niteliğini taşımayacağından, Türkiye’yi hukuken bağlamamaktadır.

Suriye ile yan hudut sorunu halen çözüme kavuşturulamamış olup, bu nedenle anılan bölgede bir toleranslı bölge oluşturulmuştur. Kara sınırı bitim noktasından (35 55 45”K ve 35 55 04”D) itibaren 280-12 NM ve 305-12 NM kerterizleri arası toleranslı bölge kabul edilmektedir. 305 kerterizinin kuzeyi Türk karasularıdır. Suriye, Türkiye ile deniz yan sınırı sorununun çözümüne yanaşmamaktadır. Daha önce 35 mil olarak ilân ettiği kara suları sınırını, 1982 BMDHS ışığında 12 mile çekmiş ve Aralık 2004’te bir kanun çıkararak konuyu Uluslararası Denizcilik Örgütü’ne bildirmiştir. (01,06,2014, <http://www.un.org/Dents/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/svr2003e.pdf>)

Doğal gaz ve hidrokarbon potansiyeli yüksek olduğu değerlendirilen Doğu Akdeniz’de Kıbrıs’ın kendisi uyuşmazlık konusu iken GKRY’nin, Kıbrıs’ın tümünü temsil etme savıyla günümüze kadar Doğu Akdeniz’de henüz belirlenmemiş Kıta Sahaneliğini ve MEB’i sahiplenmeye yönelik olarak (MEB’e ilişkin anlaşma yaptığı Mısır ve Lübnan’ın haklarını da erozyona uğratarak) yapmış olduğu girişimler, Doğu Akdeniz’in önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

Halen Doğu Akdeniz’de Kıta Sahaneliği ve MEB gibi deniz yetki alanlarına ilişkin kıyıdaş ülkelerin tamamının üzerinde mutabakata varmış olduğu uluslararası bir metin bulunmamaktadır. Ancak, bölge ülkelerinin ikili anlaşmalar ile kendi aralarında Kıta Sahaneliği ve MEB’i sınırlandırma, yer altı zenginlikleri konularında ortak araştırma faaliyetleri yürüttükleri bilinmektedir. Bu kapsamda son dönemde GKRY’nin; İsrail, Lübnan ve Mısır ile iş birliğine gittiği gözlemlenmektedir. GKRY, Doğu Akdeniz’e kıyıdaş devletleri dışlayarak, Kıbrıs’ın tümünü temsil etme savıyla, günümüze kadar Doğu Akdeniz’de henüz belirlenmemiş kıta sahanlığı ile

MEB'i sahiplenmeye yönelik olarak Mısır ve Lübnan ile anlaşmalar yapmıştır. Türkiye, bu anlaşmaları tanımamaktadır.

Diğer taraftan, Doğu Akdeniz'in bir kolu olan Adriyatik Denizi'nde Deniz Yetki Alanlarının sınırlandırmasına ilişkin herhangi bir uyuşmazlık bulunmamaktadır. Halihazırda, Adriyatik Denizi'ne kıyıdaş Devletlerin ikili ve çok taraflı düzeyde gerçekleştirmiş oldukları anlaşmalar bulunmaktadır. Özellikle, kara suları ve kıta sahanlığının tespiti gerçekleştirilmiş, sınır koordinatları belirlenmiştir.

Buna karşılık Doğu Akdeniz'in bir kolu olan Ege Denizi için ise siyasî ve hukukî durum farklıdır. Ege Denizi'nin karmaşık coğrafi yapısındaki sorunlar yumağı Türkiye ve Yunanistan'ı karşı karşıya bırakmaktadır. Ege'de kara suları ve kıta sahanlığının sınırlandırması, en büyük sorun alanlarını oluşturmaktadır. Ege sorununun temelinde, Yunanistan'ın sahil devletlerinden biri olan Türkiye'nin savlarını göz ardı etmesi yatmaktadır. Türkiye, Ege'nin iki ülkenin ortak denizi olduğunu ve Ege'deki yaşamsal çıkarlarından vazgeçmesinin mümkün olmadığını belirtmektedir. Bu nedenle de iki Devleti ilgilendiren hemen hemen her konu, kendiliğinden bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır (Başeren, 2003 s. 12; Kurumahmut, 1998: s. 55).

3.2. GKRY'nin AB'ye Üye Olması

GKRY 3 Eylül 1990 tarihinde tek yanlı olarak tüm Kıbrıs adına AB'ne tam üyelik başvurusunda bulunmuştur. 1 Mayıs 2004 tarihinden itibaren GKRY'nin AB tarafından Kıbrıs Cumhuriyetini temsilen tek taraflı olarak birliğe kabul edilmesiyle devletler hukukuna göre zımnî bir tanıma gerçekleştirilmiştir. Türkiye ise GKRY'nin uluslararası ilişkilerde yapacağı anlaşmaları tanımayacağını akdetmiştir.

GKRY'nin tanınmasıyla ilgili olarak şöyle bir durum ortaya çıkmaktadır. Öncelikle GKRY'nin kimi temsilen tanınacağı gündeme gelmektedir ki bu konu öncelikle çözümlenmelidir. Bu noktada kabul etmek gerekir ki Türkiye dışındaki tüm ülkeler GKRY'ni Kıbrıs Cumhuriyeti adıyla adanın tamamını temsil ettiğini hukuken kabul etmektedir. Ancak bu noktada Türkiye'nin benzer yönde bir

yükümlülüğe girmesi için uluslararası hukuk açısından bir mecburiyet yoktur.

Türkiye GKRY'yi tanımaksızın devam etmekte olduğu AB ile üyelik müzakereleri sırasında Hükümetlerarası Konferans modeli ve oybirliği kuralı nedeniyle sürekli sıkıntı yaşayacaktır. Bu da müzakereler sırasında Türk tarafının bu sorunu aşmak için aşırı çaba göstermesine, bu nedenle yorulmasına ve müzakerelerdeki diğer kritik noktalara yeterince konsantre olamamasına neden olacaktır (Ercüment, 22 05 2014, www.turkishweekly.net/turkce/makale.php).

Doğu Akdeniz'de yer alan Kıbrıs ise, başta güvenlik ve bölgeye hâkimiyet açısından önem taşımaktadır. Bu durumun en önemli göstergesi, 1 Mayıs 2004 tarihinde GKRY'nin, 1960 Garanti Anlaşması hükümlerine aykırı bir şekilde, bütün Kıbrıs adına AB'ye kabulüdür. Garanti Anlaşmasınının 1. maddesi 2. fıkrası gereğince; “Kıbrıs Cumhuriyeti, herhangi bir devlet ile tamamen veya kısmen, herhangi bir siyasî veya iktisadi birliğe katılmamağı taahhüt eder.”

AB, başta enerji merkezlerini kontrol olmak üzere, Kıbrıs Adası'nın Doğu Akdeniz'de sunduğu bütün avantajlarından yararlanmaya ve bu bağlamda, Ada'yı AB'ye dahil etmeye yönelmiş ve bunda da başarılı olmuştur. GKRY'nin AB üyeliğine kabul edilmesi, AB'nin Doğu Akdeniz'e vermiş olduğu önemin bir göstergesidir. 1999 Helsinki Zirvesi'nde, hem BM Genel Sekreteri'nin gözetiminde yürütülen çalışmalar için destek istenmiş, hem de bu çalışmalar hangi aşamada olursa olsun, bunun Kıbrıs'ın mevcut haliyle AB'ye alınmasına engel teşkil etmeyeceği ifade edilmiştir.

AB'nin, Rum kesimi ile Ada'nın bütünü için katılım müzakerelerinde bulunduğu ve dolayısıyla tam üyelik kararının Kıbrıs'ın tamamını kapsadığıdır. AB'nin GKRY'ye ilişkin İlerleme Raporlarında, Ada'nın kuzeyi için, “işgal altındaki AB toprakları” ifadesinin kullanılmış olması oldukça dikkat çekicidir. Bu ifade, AB'nin, Kıbrıs'ın tamamını kapsayan bir genişleme stratejisine sahip olduğu anlamına gelmektedir. Bunun bir diğer anlamı da, AB'nin Kıbrıs stratejisinin, Ada'daki ve Doğu Akdeniz'deki mevcut dengeleri hedef aldığıdır. İlk etapta Türkiye'nin Ada ile olan ilgisini kesmeyi hedef almış gözükken bu strateji,

müteakiben Birleşik Krallık'ın Ada'daki varlığını tehdit etmektedir (Öztürk, 05 06 2014, <http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint1.htm>).

3.3. İngiltere Üslerinin Kıbrıs'ta Deniz Yetki Alanlarına Etkisi

1877-1878 Osmanlı Rusya harbinde, Osmanlı Devleti'ne yardımda bulunmak amacıyla Kıbrıs'ın idaresini geçici olarak Osmanlı Devleti'nden devralan ve Ada'da üslenen İngiltere; uzun yıllar Kıbrıs, Malta ve Cebel-i Tarık'taki varlığıyla Doğu Akdeniz'i kontrol altında bulundurmuş; Orta Doğu'daki nüfusunun hak ve menfaatlerini etkin bir şekilde korumuş ve Hindistan'dan gelip, Akdeniz 'den geçerek İngiltere'ye ulaşan ana ticaret yolunu açık tutmayı başarmıştır. İngiltere, Zürih ve Londra Antlaşmaları gereği Kıbrıs'ın güneyinde, toplam yüzölçümü 99 milcare olan “Dikelya” ile “Agrotur” üslerini elinde bulundurma hakkını kazanmıştır. Bu üsler halen İngiltere'nin Orta Doğu'yla Akdeniz havzasındaki jeopolitik hedeflerinin, hak ve menfaatlerinin korunmasına hizmet etmektedir (Atun, 2002: s. 12).

1963'ten günümüze kadar Rumlar, Kıbrıs konusundaki İngiliz politikalarını kendi istekleri doğrultusunda etkiyebilmek için üsler konusunu koz olarak kullanmış, Kıbrıs Cumhuriyeti'ne AB üyeliği yolunu açabilmek için İngilizler nezdinde uyguladıkları taktik “Kıbrıs'ta çözüm olmasa da AB'ne üyelik” 1 Mayıs 2004 tarihinde gerçekleşmiştir.

Gelecekte bu üslerin durumu ve Doğu Akdeniz deniz yetki alanlarının belirlenmesindeki rollerinin ne olacağı konusunda çeşitli olasılıklar şöyledir:

- İngiltere'nin üsleri her şeye rağmen elinde tutmaya devam edecektir.

Çünkü İngiltere AB'ne üye olurken Kıbrıs'taki üslerini AB dışında tutulmuştur. Şimdi de gerek Kıbrıs'ın AB üyeliği görüşmelerinde gerek çözüm için ortaya konan Annan planında söz konusu üsler plan dışında tutulmuştur. Annan planının rafa kaldırılması ve GKRY'nin AB'ne üye olaması sonrasında da İngiltere üsleri kendi egemen toprağı olarak görmeye ve bunları Doğu Akdeniz ile Ortadoğu'daki çıkarları doğrultusunda kullanmaya devam etmektedir.

- İngiliz üslerinin varlığına son verilecektir.

İleride şartlar oluştuğunda Adadaki İngiliz varlığı yeniden sorgulanarak AB

üyeliği sonrasında İngiliz üslerinin işlevlerini yitirdiği gerekçesi ile varlığına son verilebilecektir.

- Üsler ABD'ye devredilecektir.

Gelecekte üsler konusunda çıkabilecek bir sorun karşısında İngiltere, halen üsleri geliştirme ve birlikte kullanma kararı aldığı ABD'ye devrederek kendisinin Kıbrıs'ta konuşlandırılacak Avrupa Gücüne dahil olması ihtimal dahilindedir.

Bölgenin, Ortadoğu'da ortaya çıkmış kriz, gerginlik ve çatışmalarda etkin roller oynadığı bilinmektedir. Örneğin, ABD, 1980'li yılların ilk yarısında yaşanan kanlı Lübnan olayları sırasında, bu ülkedeki insanların Kıbrıs Adası üzerinden tahliye edebilmiştir. Daha yakın zamanlarda, Körfez Krizinde, Birleşik Krallık, Irak'a yaptıkları hava saldırılarında Kıbrıs'taki üslerini kullanmıştır (Öztürk, 05 06 2014, <http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint1.htm>). Ayrıca, Temmuz 2006'da İsrail'in Lübnan'a saldırması ve akabinde Ortadoğu'da dengelerin değişmeye yüz tuttuğu bu dönemde Fransa'nın 1 Mart 2007'de, GKRY ile Baf kentinde bulunan "Andreas Papandreu Hava Üssü"nü kullanımını da içeren bir askeri iş birliği andlaşmasını imzalamış olması, Doğu Akdeniz'in Ortadoğu'ya hâkimiyet ve istikrarda ne kadar önemli rol oynadığının bir göstergesidir.

Ayrıca Kıbrıs'ın kara suları taleplerinden mahfuz tutulmuş deniz alanlarına sahip GKRY sınırları içindeki Ağratur ve Dikelya (Akrotiri ve Dikelya), İngiliz üslerinin durumu da incelenmeye muhtaçtır. (Başeren, 2007: s. 393)

3.4. Yargı Kararlarının Yansımaları

Deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası yargı kararlarında öncelikle, sınırlandırmada eşit uzaklık ilkesinin değil, hakkaniyet ilkelerinin uygulanması zorunlu olduğuna göre, Doğu Akdeniz'deki sınırlandırma, ister antlaşma ile isterse uluslar arası bir mahkeme aracılığıyla yapılsın, hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde ve hakkaniyete uygun bir çözüm sağlamak temelinde çözüme kavuşturulmalıdır.

İkinci olarak, hakkaniyet prensiplerinin temel olarak anakara coğrafyasına üstünlük tanıdığından hareketle, Doğu Akdeniz’de öncelikle ve temel olarak dikkate alınması gereken unsurların adalar değil, anakaraların coğrafi durumları olduğu açıktır. Bu coğrafi özelliklerin başında da ülkelerin kıyı uzunlukları ve kıyı yapısı gelmektedir. Öte yandan, oransallık ve kapatmama ilkeleri de, özellikle Meis Adası’nın kıta sahanlığına sahip olmamasını gerektirmektedir. Aksi durumda, Türkiye’nin kıyı uzunluğu ile elde edeceği deniz alanı arasında hakkaniyete açıkça ters bir orantısızlık oluşacaktır.

Meis Adası’na kıta sahanlığı verilmesi durumu, kapatmama prensibine de açıkça ters düşecektir. Zira, Türkiye kıyılarının önü kapanacak ve kendisine yakın deniz alanları bir başka ülkeye verilmiş olacaktır. Bu prensipler çerçevesinde, benzer etkiler doğuran Rodos, Kaşot, Kerpe ve Girit Adalarına sınırlı bir kıta sahanlığı hakkı tanınmalıdır. Zira günümüzde adaların Kıt’a Sahanlığına sahip olma konusunda anakaralarla eşit değerlendirilmeleri, uluslararası yargı kararlarında açıkça reddedilmektedir.

Doğu Akdeniz’de deniz tabanına ilişkin jeolojik ve jeomorfolojik verilerin, sınırlandırmada çok önemli bir rol oynamayacakları değerlendirilmektedir. Bu unsurların öneminin genel olarak azaldığı yargı kararlarında vurgulanırken, Doğu Akdeniz gibi genişliği 400 mili aşmayan denizlerde, jeolojik faktörlerin sınırlandırmadaki rolü daha da kısıtlı olmaktadır. Zira 1982 BMDHS’ye göre, kıta sahanlığının 200 mile kadar olan genişliğini, jeolojik unsurlardan ziyade, mesafe unsuru belirlemektedir.

Doğu Akdeniz’deki sınırlandırmayı etkileyecek bir diğer unsur ise, doğal kaynaklar olarak karşımıza çıkacaktır. Özellikle Kıbrıs Adası’nın güney ve güney doğusunda zengin petrol ve doğal gaz yatakları bulunduğu dair bilgiler, bu bölgedeki Kıt’a Sahanlığı ve MEB sınırlarının belirlenmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

Doğu Akdeniz’den kaynaklanan sorunların çözümünde uygulanacak şekli Uluslararası Hukuk kaynaklarını, özellikle uluslararası hukuk ve uluslararası kamu

düzenine ilişkin jus cogens (uluslararası kamu düzeni kuralları) kapsamında, başta örf ve âdet (teâmül) hukuku kuralları olmak üzere, hukukun genel ilkeleri ve uluslararası yargı kararları oluşturmaktadır.

Doğu Akdeniz'e kıyıdaş Devletlerden Türkiye, Suriye, Libya ve İsrail 1982 BMDHS'ne taraf değildiler. GKRY, Kıbrıs adına 10 Aralık 1982 tarihinde söz konusu Sözleşme'ye taraf olmuş ve 12 Aralık 1988 tarihinde iç hukukunda onaylamıştır (21 04 2014, http://www.un.org/Depts/los/referencefiles/chronological_lists_of_ratifications.htm). Diğer taraftan, İtalya 7 Aralık 1984, Hırvatistan 5 Nisan 1995, Arnavutluk 23 Ocak 2003, Yunanistan 10 Aralık 1982, Lübnan 7 Aralık 1984, Mısır 10 Aralık 1982, Tunus 10 Aralık 1982, Slovenya 16 Ocak 1995, Sırbistan ve Montenegro 12 Mart 2001, Malta 20 Mayıs 2003 tarihlerinde 1982 BMDHS'ne taraf olmuşlardır (18 03 2014, http://www.un.org/Depts/los/referencefiles/chronological_lists_of_ratifications.htm).

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

4. AKDENİZ'DE İLGİLİ ŞARTLAR

Akdeniz'in yarı kapalı (semi-enclosed) bir deniz olması, Doğu Akdeniz'le ilgili sorunları yakından ilgilendirmektedir. Burada önemli olan husus, Akdeniz'in yarı kapalı bir deniz olmasının, Doğu Akdeniz havzasında deniz yetki alanlarına (Kıta Sahaneliği, MEB) ilişkin yapılacak sınırlandırmada bölgenin niteliğine uygun olarak ve bütün ilgili durumlar dikkate alınarak özel kuralların uygulanmasını gerektirecek olmasıdır.

Uluslararası uygulamada ve öğretilerde daha önce de karşılaşılan "yarı kapalı" deniz kavramı, BMDHS'nin 122 ve 123'üncü maddelerinde düzenlenmiştir. Türkiye, bu Sözleşmeye (Pazarcı, 2006: s. 110), taraf olmamakla beraber görüşmelere

katılmış ve "yarı kapalı" denizlerle ilgili hususlarda önemli katkılarda bulunmuştur. Söz konusu 122 ve 123'üncü maddelerin sözleşme metnine Türkiye'nin katkıları sonucu girdiğini söylemek mümkündür (Başeren, 2003: s. 10).

Kapalı ve yarı kapalı denizlerle ilgili hukuki durumun belirginleştirilmesi ihtiyacı Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı öncesinde yapılan toplantılarda gündeme gelmiş, Türkiye ve Uruguay Deniz Yatağı Komitesine öneriler sunmuşlardır. Türk heyeti tarafından karasularının genişliği kapsamında yapılan ilk öneriye göre: "Her ne kadar her devletin kendi kara sularının genişliğini saptama hakkı mevcut ise de kapalı ve yarı kapalı denizler gibi özellikleri olan denizlerde devletlerden birinin kara sularını genişliğinin tespiti aynı bölgedeki diğer bir devletin hak ve menfaatlerini zedeleyecek nitelikte ise karasularının genişliği bölge devletlerinin aralarında yapacakları anlaşma ile tespit edilmelidir."

1982 BMDHS 'nin 122'nci maddesine göre yarı kapalı deniz: İki veya daha çok devlet tarafından çevrili ve diğer bir denize veya okyanusa dar bir geçitle bağlı bulunan veyahut da bütünüyle veya küçük bir bölümü ile iki veya daha çok devletin kara sularından ve MEB'den oluşan bir körfez, bir deniz havzası veya bir denizdir. (Başeren, 2003: s. 10-11).

1982 BMDHS'nin yarı kapalı denizlere bağladığı sonuçlar ise esas olarak 123'üncü maddede düzenlenmiştir. Buna göre: "Kapalı veya yarı kapalı bir denize kıyısı olan devletler, bu sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile iş birliği etmelidir. Bu amaçla, doğrudan doğruya veya uygun bir bölge teşkilatı aracılığı ile:

- Denizin canlı kaynaklarını idaresi, muhafazası, araştırılması ve işletilmesinin eş güdümünü yapmak,
- Deniz çevresinin korunması ve muhafazası konusundaki hak ve görevlerinin yerine getirilmesinin eş güdümünü yapmak,
- Bilimsel çalışma politikalarının eş güdümünü yapmak ve uygun olduğu yerlerde bölgede müşterek ilmi araştırmaları yapmak,
- Bu maddenin hükümlerini daha da geliştirmek için yerine göre ilgili

devletlerle veya milletlerarası örgütlerle iş birliği yapmak için onları davet etmek hususunda çaba sarf edeceklerdir."

Ayrıca, UAD Libya-Malta Kıta Sahanlığı Davasına ilişkin 03 Haziran 1985 tarihli kararında, kapalı ve yarı kapalı denizlerde, komşu devletler arasında deniz alanlarının sınırlandırılmasının bölgenin bu durumuyla yakından ilişkili olduğunu bildirmiş (Başeren, 2003: s. 12) ve Akdeniz'in yarı kapalı bir deniz olduğu belirtilmiştir. Bu yaklaşım, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de belirlenecek deniz yetki alanları (kıta sahanlığı, MEB) konusunda ileri sürebileceği tezlerden biridir.

Yukarıdaki ifade tarzından da anlaşılacağı üzere, kapalı ve yarı kapalı bir denize kıyısı olan devletlerin, bu sözleşmeden doğan haklarını kullanırken ve görevlerini yerine getirirken birbirleri ile iş birliği yapmaları esas olup, hüküm iş birliği yapıp yapmama konusunda devletlere bir takdir hakkı tanımamış ve böylece devletlere bir mükellefiyet getirmiştir. Bu bağlamda, Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığı ve MEB gibi deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında Akdeniz'in yarı kapalı deniz statüsünde oluşunu ve buna bağlanan sonuçları dikkate almak gerekmektedir (Kaya, 2007: s. 30).

Bölgedeki mevcut veya muhtemel sınırlar da, iki devlet arasındaki sınırlandırmayı etkileyen faktörler arasında yer almaktadır. Tunus - Libya Davası'nda UAD, taraflarla üçüncü devletler arasındaki sınırlandırma durumlarını da dikkate almıştır (Case Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya, 1992: p. 109). Yine bu davada ve Eritre-Yemen Davası'nda, tarafların balıkçılık veya petrol arama alanları gibi daha önceden belirledikleri sınırlar da dikkate alınmıştır (Eritre/Yemen Davası, p. 139-164).

4.1. Jeolojik ve Jeomorfolojik Şartlar

Adalar dışında dikkate alınması gereken bir diğer faktör, "deniz tabanının jeolojik ve jeomorfolojik özellikleridir. 1969 Kuzey Denizi Davası'nda UAD, "doğal uzantı" (natural prolongation) kavramına o derece vurgu yapmıştır ki, sınırlandırmada önemli olanın her iki tarafın doğal uzantılarının kendilerine

verilmesi olduğu gibi bir sonuç doğmuştur. Divan'ın Kuzey Denizi Davaları'nda vermiş olduğu kararına göre “herhangi bir deniz altı alanı bir kıyı devletinin kara ülkesinin doğal veya daha doğal uzantısını oluşturmadıkça, bu alan ona diğer bir devletin kara ülkesine olduğundan daha yakın olsa bile, bu deniz alanı o devlete ait olarak kabul edilemez” (ICJ Reports, 1969: s. 43).

Fakat İngiltere - Fransa Davası'nda Hakem Mahkemesi, doğal uzantı etmeninin mutlak bir rolü olamayacağını belirtmiştir. Aynı görüş, Kanada - Fransa, Tunus - Libya ve Libya - Malta davalarında da tekrarlanmıştır. Doğal uzantı faktörünün sınırlandırma çerçevesinde etkisinin azalması iki sebebe dayandırılmıştır. Birincisi, hukuki kıta sahanlığı kavramıyla ilgili hakların temelini artık doğal uzantı kavramından ziyade, mesafe etmeninin oluşturmasıdır. İkincisi ise, günümüzde sınırlandırma sürecinde çoğu kez sadece kıta sahanlığı sınırlandırması değil, tek bir sınırlandırma çizgisi ile hem kıta sahanlığının, hem de MEB'in sınırlandırılması söz konusu olmaktadır. Bu durumda, sadece kıta sahanlığı açısından bir miktar önem taşıyan, ancak MEB kavramı ile bir ilgisi olmayan jeolojik ögeler ve doğal uzantı, sınırlandırma esnasında neredeyse tamamen etkisini yitirmektedir.

Jeolojik faktörlerin deniz alanlarının sınırlandırılmasında taşıdığı önem, sadece bunlara “ilgili koşul” olarak değer atfedilmesi ile bağlantılı olarak değerlendirilemez. Nitekim jeolojik faktörler, hak kazanımı esası olarak da önemi büyük olan bir kavramdır. Jeolojinin hak kazanım esası olarak kullanılmasına, kısaca, “jeolojik anlamda doğal uzantı” veya “fiziksel anlamda doğal uzantı” demek mümkündür.

Dolayısıyla, jeolojik faktörün hak kazanımında oynamış olduğu rolün (Bu durumda ismi fiziksel anlamda doğal uzantı olacaktır), ilgili koşul olarak oynamış olduğu role göre çok daha baskın olduğu söylenebilir. Bunun yanında, Ege Denizi Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı bağlamında da, jeoloji kavramının hak kazanımı yönünden önemi yadırganamayacak ölçüdedir.

Nikaragua-Honduras Davası'nda 1958 tarihli Kararları ve Bitişik Bölge

Sözleşmesi 12. madde ile 1982 BMDHS 15. madde'nin aynı olduğunu belirten Divan, madde metninde jeomorfolojik sorunların özel koşul olarak sayılmasını önleyen bir ifade olmadığını belirtmek suretiyle, jeolojik veya jeomorfolojik faktörlerin özel koşul veya ilgili koşul olarak ele alınabilmesinin hâlâ mümkün olduğunu teyit etmiş bulunmaktadır. Sonuç olarak, jeolojik ve jeomorfolojik unsurlar sınırlandırma çerçevesinde ikincil etmenler kapsamında değerlendirilmekte ve mutlak değil, ancak nispi bir etkiye sahip olmaktadır (Acer, 2002: s. 66-67).

4.2. Ekonomik Şartlar ve Doğal Kaynaklar

Sınırlandırılacak bölgelerdeki “doğal kaynaklar” dikkate alınması gereken bir diğer ilgili etmendir. Varlığı bilinen doğal kaynakların sınırlandırmada dikkate alınacağı, yargı kararlarında kesin bir biçimde ifade edilmiştir (Case Concerning Maritime Delimitation in The Area Between Greenland and Jan Mayen, 1993: p. 73, 74). Bu kaynaklar canlı türler olabileceği gibi, madenler ve diğer mineraller de olabilmektedir. MEB sınırlandırması söz konusu olduğu zaman, akıntı ve rüzgardan enerji elde etme gibi doğal unsurlar da ilgili faktörler arasında yer almaktadır.

Uluslararası yargı kararlarından ortaya çıkan sonuç, bölgedeki mevcut doğal kaynakları orantısız biçimde paylaştıran bir sınırın, hakkaniyete uygun bir sınır olarak kabul edilemeyeceğidir. Eritre-Yemen Davası'nda, “ülkelerin balıkçılığa bağımlılıkları” Mahkemenin kararında önemli bir rol oynamıştır (Eritre/Yemen Davası, s. 103). Bu etkinin bir diğer nedeni de, balıkçılık üzerindeki tarihi hakların korunması çabasıdır. Jan Mayen Davası'nda Mahkeme, bölgedeki caplin türü balıkçılık alanlarının dengeli dağılımına büyük önem vermiş ve sınırlandırma çizgisinde bu maksatla ayarlamalar yapmıştır (Case Concerning Maritime Delimitation in The Area Between Greenland and Jan Mayen, 1993: s.. 80).

Ülkelerin birbirlerine göre nispi ekonomik gelişmişlik seviyeleri ise, sınırlandırmada dikkate alınan bir unsur değildir. Yargı kararlarında, bu gibi unsurların zamanla değişken ve oldukça göreceli kavramlar oldukları vurgulanmıştır. Ancak, adaların dikkate alındığı durumlarda, bu adaların ekonomik ve sosyal

durumları ile denize bağımlılıkları, adaların sınırlandırmadaki etkilerinin belirlenmesinde önemli bir yer tutmaktadır (Acer, 2002: s. 66).

Tunus/Libya Davasında Libya; bölgedeki petrol alanlarının varlığının potansiyel bir şart olduğunu öne sürmüş, Divan nispi ekonomik faktörleri reddederek sınırlandırılacak bölgede petrol kuyularını bütün ilgili şartların değerlendirilmesi aşamasında hesaba katılabilir olduğunu ifade etmiştir. (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: s. 77).

4.3. Deniz Ulaştırmasının Serbestliği ve Güvenlik Şartları

Maine Körfezi Davası'nda bölgedeki savunma şartlarından ziyade, ABD bölgedeki savunma ihtiyacının esas şart oluşturduğunu iddia etti. Bu davada ilgili şartlar belirtilirken; seyir, denizde güvenlik, kirlilik ve savunmayla ilgili düzenlemelere dikkat edilmiştir. Ayrıca ABD'nin II. Dünya Savaşı'nda Maine Körfezi bölgesinin savunmasında elde etmiş olduğu harekât sorumluluk da hesaba katılmıştır. Kanada, hem prensip olarak sınırlandırmayla ilgisiz olduklarını hem de bölgedeki önceki faaliyetlerin, iddiaları destekleyecek herhangi bir durumu olmadığını belirterek ABD'nin iddialarını reddetmiştir. Sonuçta Divan, "Ortak savunma düzenlemeleri politik özelliklerin geçerli şartlarının uygulanmasını gerektirmektedir" şartını esas alarak, coğrafi şartların oluşturacağı sınır savunmayla ilgili değildir ve tarafların kendi savunma faaliyetleri şart olarak hesaba katılamaz kararını almıştır. (Clain, 1985: s. 521, 553)

"Savunma ve güvenlik" unsurlarının kıta sahanlığı ve MEB kavramları ile ilgilerinin azlığı nedeni ile, sınırlandırmada sınır çizgisini değiştirecek bir etkiye sahip olamayacakları yargı kararlarında belirtilmiştir. Kuzey Denizi Davası'nda UAD, bu etmenlerin sınırlandırma çizgisini etkileyen değil, ancak destekleyen ya da güçlendiren unsurlar olacağını belirtmiştir (North Sea Continental Shelf Cases, 1969: p. 188). Divan Libya - Malta Davası'nda da, bu unsurların sınırlandırma ile tamamen ilgisiz olmadığını belirtmesine rağmen, bunların sınırı etkileyen unsurlar olabileceğinden bahsetmemiştir (Case Libyan Arab Jamahiriya/Malta, 1985: p. 51). Gine - Gine Bissau Davası'nda Mahkeme, savunma ve güvenlik unsurlarını, diğer

etmenler çerçevesinde varılan sonuçları destekleyici unsurlar olarak değerlendirmiştir (Guine/Guinea-Bissau Maritime Delimitation Case, 1985 p. 124). İngiltere - Fransa Davası'nda da, bu unsurların sınırlandırmaya negatif veya pozitif bir etkisi olmayacağı ifade edilmiştir.

İki kutuplu yapı sonrasında oluşan ve çok taraflılık olarak nitelediğimiz yeni çok taraflı dünyanın bölgesel, kıtasal ve global seviyedeki güvenlik dengesi iki ana eksen arasında yer almaktadır. Kuzey-Batı ve Pasifik eksenini olarak isimlendirdiğimiz bu yeni eksenlerin gerilimini üzerinde taşıyan orta-hat güvenlik şeridi, bir terazide denge halindeki iki kefeye benzemektedir. Doğu kefesini, Hint üçgeni olarak isimlendirdiğimiz Hindistan-Pakistan-Afganistan alanıdır. Batı Kefesi ise, Yakın Doğu ve Doğu Akdeniz olarak isimlendirdiğimiz alandır.

Akdeniz güvenlik mimarisi, Merkezi Avrasya ile Afro- Avrasya alanı arasında temel kontrol noktasıdır. Doğu Akdeniz güvenlik mimarisinin merkez üssü Kıbrıs'tır. Kıbrıs için denge noktası ise Filistin'dir. Global denge üzerinde etkili olma çabası, Doğu Akdeniz Güvenlik Mimarisi'nin tanımlanması ve Kıbrıs için konumlanma stratejisi ile doğrudan orantılıdır. Global güvenlik terazisi ve yeni global denge açısından temel belirleyici alan Ortadoğu ve Doğu Akdeniz bütünüdür. Ortadoğu güvenliğinin kurulmasında batı kanadı, çevre güvenlik yapısı açısından Doğu Akdeniz güvenlik mimarisinin temel belirleyici ögesidir (Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, 29 04 2014, <http://www.turksae.com/face/index.php?textid=103&PHPSESSID=92621fa3676f891870365097bdf6ba0e>).

Deniz ulaştırmasının deniz alanlarının sınırlandırılması ile ilgisi çok olmamakla beraber yüzeyde yapılan bir faaliyet, deniz tabanını etkilemeyecektir. Her ne kadar durum böyle olsa da deniz ulaştırmasının serbestliği birçok davada gündeme getirilmiştir.

Temel şart, deniz trafiğinde, kıta sahanlığı veya MEB sebebiyle bir kesinti olmaması hususu çok önemlidir. Bu husus esasta "Kıta sahanlığının araştırılması ve doğal kaynaklarından istifade edilmesi, ulaştırmada haksız bir kesintiye sebep

olmamalıdır.” şeklinde belirtilmiş, daha sonra 1982 sözleşmesi ile “Bir kıyı ülkesinin kendi kıta sahanlığı üzerindeki haklarının uygulanması, deniz ulaştırmasını olumsuz etkilememeli ya da haksız bir kesintiye sebep olmamalıdır.” açıklaması ile teyit edilmiştir. Herhangi bir sınırlandırmada seyredilebilir rotaların dikkate alınmalıdır.

Ulaştırma hakkı şartları, karasularının sınırlandırmasını etkileyen özel koşullar arasına dahil edilmiş; bitişik kıyılar söz konusu olduğunda ise eşit uzaklığın hakkaniyete uygun bir çözüm üretmeyeceği davalarda bahsedilmiştir. Komisyon raportörü karasularının sınırlandırması ile ilgili olsa da ulaştırmanın, kıta sahanlığı sınırlarının belirlenmesiyle ilgisinin olmadığını belirtmiştir. Bütün gemilerin genel seyir özgürlüğü ve belirli bir ülkenin seyredilebilir kanallardaki kendine özgü hakları bu düşünceyi ortaya çıkarmıştır. (Evans, 1989: s. 179) Kıyı sularının sınırlandırmasında seyredilebilir kanalların gerektirdiği çıkışların dikkate alınması esas haline getirildi. 1956’da kıyı suları, karasuları kavramına dönüştü. Sonuçta ulaştırma hakkı şartları kıta sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili ve potansiyel bir özel şart olarak kabul edildi. (Evans, 1989: s. 180)

Libya, Malta’nın deniz trafiğinin daha çok kuzeyde yoğun olduğunu belirterek, güneyde Libya’ya göre ulaştırma ve denizcilik çıkarının çok olmadığını belirtmiştir. Fakat Libya, ulaştırmanın bölgedeki öneminin esas husus olduğunu gösterir bir kanıt veremediği için bu husus yargılamada dikkate alınmamıştır. (Evans, 1989: s. 181)

5. HAKKANİYET İLKELERİNE GÖRE AKDENİZ’DE SINIRLANDIRMA

Tarafların çatıştığı durumlarda genellikle ilk akla gelen çözüm, eşit deniz alanları hukuku olmuştur. Ancak, her çatışma alanında bu tür çözüm adil olmayacaktır, “hakkaniyet prensipleri” ortadan kalkacaktır. Bu sebeple her bölgenin kendine has çözümü olacaktır, buna “özel durum” da diyebiliriz. “İlgili şartlar” ya da “özel şartlar” olarak adlandırılan bölgesel niteliklerde temel vurgu coğrafyadır: kıyı uzunlukları, kıyı şekilleri, adalar, adacıklar. (Nelson, 1990: s. 837-858)

MEB'in sınırlandırılmasını düzenleyen 74. madde ve kıta sahanlığının sınırlandırılmasını düzenleyen 83. maddenin oluşumunda Deniz Hukuku Sözleşmesi toplantılarında gerçekleşen görüşmelerin; bunun yanı sıra Manş Denizi Tahkimi, Tunus-Libya Kıta Sahanlığı Sınırlandırması Davası etkili olmuştur. "Kıta sahanlığının sınırlandırılması; karşı karşıya/yan yana olan kıyılar arasında hakkaniyet ilkelerine göre, uygun olması halinde bütün ilgili şartlar göz önüne alınarak orta veya eşit uzaklık hattı kullanılarak yapılır" şeklinde kıta sahanlığının sınırlandırılması belirlenmiştir. (Stevenson, 1975: s. 780)

Daha sonra "Kıta sahanlığının sınırlandırılması, kıyıları karşı karşıya/yan yana olan devletlerarasında uluslararası hukuka uygun antlaşmalar ile tesis edilecektir. Uygun olması halinde, orta veya eşit uzaklık hattı kullanılarak hakkaniyet ilkelerine uygun yapılacaktır." şeklinde karar alınmış; ancak karar İrlanda Cumhuriyeti tarafından tenkit edilmiştir. (Evans, 1989: s. 29)

Son olarak "Kıta sahanlığının sınırlandırılması, kıyıları karşı karşıya/yan yana olan devletlerarasında hakça bir çözüm bulmak amacıyla UAD Statüsü'nün 38. maddesinde zikredilen uluslararası hukuka göre antlaşma ile gerçekleştirilecektir." teklifini sundu. Hakkaniyet ilkeleri sözcüsü İrlanda ve eşit uzaklık ilkesi sözcüsü İspanya bu uzlaşma teklifini kabul ettiler. (Evans, 1989: s. 29)

BMDHS süresince, kıta sahanlığı ve MEB ayrı rejimler olarak muhafaza edilmiş ve birleştirilmesini teklif eden devletlere karşı gelinmiştir. (Stevenson, 1975: s. 780) Ancak yine de sorun doğmaması için deniz yatağına ilişkin MEB yetkileri kıta sahanlığı yetkileri ile birleştirilmiş, kıta sahanlığının tanımı da alanın 200 mile uzanmadığı yerlerde, alanın genişliği MEB'e uyacak şekilde yapılmıştır. 200 milin ötesinde MEB'den kıta sahanlığına geçilmesi nedeniyle, deniz yatağında izin verilen faaliyetlerin kapsamında bir değişiklik oluşmamıştır.

Ortaya çıkan iki tarif incelendiğinde; ilkinde, kıta kenarının dış sınırına kadar uzanan sualtı alanlarının toprak altı olarak jeolojik kriter; ikincisinde, doğal uzantı 200 milden daha kısa ise karasularının ölçülmeye başlandığı hattan itibaren 200 mil genişlikteki sahanın deniz yatağı olarak mesafe kriterini kapsar. (Arpat, 1997: s. 10)

Bu tanımlar sınırlandırma açısından göz önünde bulundurulması gereken önemli hususlardır (Gündüz, 1996: s. 576). Tartışılan bir diğer tanım ise, ortay hattın tek sınırlandırma metodu olmasını kabul etmeyerek, jeolojik ve diğer hakim özel koşullara önem verip hakkaniyet ilkelerine dayanarak antlaşmayla sınırlandırmayı önermiştir. (Oxman, 1981: s. 231-232)

Ancak, hakkaniyet ilkelerine dayanarak yapılan uygulama kalıcı bir çözüm bulamamıştır. Her olayın kendi koşulları içerisinde değerlendirilmesi gerekliliği, bir kurallar bütünü oluşturmayı olanaksız hale getirmiştir. Hakkaniyet ilkelerinin pratik uygulaması ile teorik düzenleme birbiriyle çatışmaktadır. (Pazarcı, 1982: s. 42-46)

Kesme etkisi, tarafların coğrafi ilişkilerinden kaynaklanmasından dolayı, metodun seçiminde potansiyel kesme etkisi değerlendirilmelidir. Kesme etkisi, bir coğrafyada bir metodun uygulanması, uygulama sonucu o metodun niçin uygulanmadığının sebebidir. Hakkaniyet esaslı bir sınırlandırma, iki ülkeyi de kendi kıyı hattının önünde bırakmakta ve uygulanabilir metodun seçimini etkileyen içbükey alan, kesme etkisine neden olmaktadır.

Başka ülkelerin kıyı uzantılarını kesmeme coğrafi alan resminin değerlendirilmesidir. Sınırlandırma hattına, sadece kıyı uzantılarına tecavüz etmeme/kesmeme şeklini belirtilen bir çizgi olarak bakılırsa, hakkaniyet sağlayacak olan diğer faktörlere bir rol tanınmamış olacaktır. Sonuçta bu ilkeler, adaların durumu dâhil olmak üzere, ilgili şartlara ne dereceye kadar etki tanınacağını belirleyen ilkelerdir.

Hakkaniyete uygun bir sınırlandırmaya varılması maksadıyla; her ne kadar coğrafya temel şart olarak sınırlandırma işleminde yer alsada diğer şartlar da sınırlandırma hattı üzerinde coğrafya kadar olmasada kısmi etkiler sağlamaktadır. Ancak, bu şartların birbirine oranla etkilerinin ne olacağı belirlenmiş değildir.

Yargı kararlarında bu konuları düzenleyen bazı usuller belirlenmiştir. Örneğin orantılılık, sınırlandırılan alanların kıyı uzunluklarına göre orantısının incelenmesi ve sınırlandırmanın bu orantıdan etkilenmesini belirtir. Sınırlandırmada iki devletin kıyı

uzunlukları arasındaki oran ile bu ülkelerin kıta sahanlıkları/MEB alanları arasındaki oranın birbirine yakın olmasıdır. Hakkaniyete uygun sınırlandırma testi kıyı uzunluklarının ölçümü yapılarak, kıta sahanlığı alanlarının çıkan orana denkleştirilmesi ile kontrol edilmiştir. (Tanaka , 2001: s. 434-442)

Üzerinde Dünya ticaretinin % 30'unun gerçekleştirildiği Akdeniz; Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birbirlerine yakın ve birleştiği, oldukça geniş ve önemli bir coğrafyayı; Kıbrıs da, Doğu Akdeniz'i kontrol etmektedir. Bu kontrolün ekonomik, politik ve güvenlik açılarından oldukça önemli bir değeri vardır (Öztürk, 05 06 2014, <http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint1.htm>).

1990 sonrasında, Hazar'ın berisinde, hammadde kaynakları yönünden de zengin, oldukça büyük bir pazar alanının ortaya çıkmış olduğu dikkate alınırsa, Doğu Akdeniz bu coğrafyaya yönelik ithalat ve ihracatta geçiş ve ulaşım güzergahının önemli bir parçasını teşkil etmektedir (Öztürk, 05 06 2014, <http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint1.htm>). Bu bölge, Ortadoğu ve Hazar Bölgesi enerji merkezleri ile buralardaki boru hatlarını kontrolünde bulundurmaktadır. Önemli ticaret yolları ile enerji merkezlerini içinde barındıran Doğu Akdeniz, Dünya'nın en kritik su yolunu oluşturmakta, doğal olarak, kendisini kontrol eden aktörlere önemli politik avantajlar sağlamaktadır.

5.1. Oransallık ve Kapatmama İlkesi

Üzerinde durulan ilkeler, sınırlandırmanın belirli bir hukuksal çerçeve içerisinde yapıldığını ve bu çerçeveye göre coğrafi unsurların sınırlandırma çizgisini temel olarak belirlediğini, bazı ilgili etmenlerin ise hakkaniyet sağlanması açısından bu sınır üzerinde kısmî etkiler sağladıklarını ortaya koymuştur. Ancak, bu hukuksal çerçeve içerisinde bazı etmenlerin birbirine oranla sınırlandırmadaki etkilerinin ne olacağı ve hakkaniyeti bozmadan ne dereceye kadar etkili olacakları net bir biçimde belirlenmiş değildir. Yargı kararlarında, bu konuları düzenleyen bazı ilkeler ortaya konmuştur. Bu prensiplerden birincisi, “oransallık” (proportionality) prensibidir. Bu etmen, kıyı uzunlukları arasındaki oranın sınırlandırmaya yansımaları önemli ölçüde değiştirecek bir etkiye sahip olmaktadır. Sınırlandırmada anakara coğrafyasının

üstünlüğü gözönüne alındığında, bunun son derece mantıklı bir sonuç olduğu ortaya çıkmaktadır.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıyılarının uzunluğu 570 mil, Kıbrıs Adası'nın Anadolu tarafındaki kuzey sahillerinin uzunluğu ise 148 mildir. Doğu Akdeniz'deki muhtemel sınırlandırma kapsamında, oransallık prensibinin yapılan sınırlandırmanın hakkaniyete uygulunu test eden bir kontrol işlevi gördüğü dikkate alınarak, Anadolu sahilleri ile Kıbrıs arasındaki eşit mesafe çizgisinin Türkiye lehine olacak şekilde 2/3 oranında güneye kaydırılması değerlendirilebilir.

Benzer bir değerlendirme Türkiye ile Mısır arasında yapıldığında; Mısır'ın Doğu Akdeniz'deki kıyı uzunluğunun 522 mil olduğu ve iki devlet arasındaki kıyı uzunlukları oranının yaklaşık 1/1 olduğu görülür. Dolayısıyla, Türkiye - Mısır Kıt'a Sahanelığı sınırı tespit edilirken, Anadolu sahilleri ile Afrika kıt'ası arasında yer alan ve ortalama olarak 33° 40' K enleminden geçen eşit mesafe çizgisinin sınır olarak kabul edilmesinin, hakkaniyete uygun sonuç doğuracağı söylenebilir.

Benzer nitelikteki bir başka ilke ise, "kapatmama" (non-encroachment) ilkesidir. Özellikle kıta sahanlığı genişliğinin tespitinde mesafe unsurunun kabul edilmesiyle birlikte, sınırlandırma çizgisinin, her ülkeye kendi kıyılarına yakın alanları bırakması gerektiği kabul edilmiştir. Dolayısıyla bir ülkenin yakınındaki deniz alanını bir başka ülkeye vermekle sonuçlanan bir sınırlandırma metodunun, hakkaniyete aykırı olduğu UAD tarafından vurgulanmıştır. Bu kapsamda, Kanada - Fransa Davası'nda Mahkeme, Fransız Adaları'na güneybatı yönünde uzanacak bir deniz alanı vermemiştir. Gerekçe olarak da bu durumun, Kanada kıyılarının deniz alanlarını keseceğini (cut-off) göstermiştir (Kanada-Fransa Davası, s. 70).

Ancak, oransallık ve kapatmama ilkeleri her zaman uygulanmamaktadır. Zira sınırlandırma çizgisi, sadece anakaraların kıyı uzunluklarını tam olarak yansıtan bir çizgi olsaydı, diğer ilgili etmenlere bir rol tanınmamış ve hakkaniyet sağlanmamış olur. Aynı şekilde, bir anakaranın deniz alanını kesmeme durumu, o bölgenin ilgili şartları bir bütün olarak değerlendirildiğinde, bazı durumlarda hakkaniyete aykırı bir sonuç doğurabilecektir. (Acer, 2002 s. 22).

5.2. Devletlerin Yetki Alanları ve Açık Deniz

Açık denizler (*High seas*) devletlerin egemenlik alanları dışında kalan ve denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin hak sahibi olduğu ortak deniz alanlarını tarif etmede kullanılmış bir kavram olup, hukukî rejiminin temelini örf ve adet kuralları oluşturur (Toluner 1996; s. 278). Açık denizlerin hukukî rejimine ait temel ilkeler ilk olarak 1958 ADS’de yazılı biçimde ifade edilmiştir. Müteakiben 1982 BMDHS’de, 1958 ADS’yi esas alarak küçük değişikliklerle bu konudaki hükümler tekrarlanmıştır.

Her iki sözleşmede açık denizin tanımında farklı bir yaklaşım sergilenmiştir. 1958 ADS’nin 1’inci maddesi açık deniz için “ *bir devletin karasularına ve iç sularına dahil olmayan bütün deniz kısımları manasına gelir*” şeklinde, açık denizin direkt bir tanımını yapmasına karşın; 1982 BMDHS’nde açık denizin tanımlanması yerine açık deniz hükümlerinin uygulanacağı deniz alanı tarif edilerek dolaylı bir yöntem izlenmiştir.

1982 BMDHS’ne göre; “Bu kısım hükümleri, bir devletin MEB’ine, karasularına veya iç sularına veya bir takımada devletinin takımada sularına dahil olmayan bütün deniz kısımlarına uygulanır. Bu madde bütün devletlerin 58’inci madde gereğince MEB’de sahip olduğu hürriyetlerinin herhangi bir şekilde kısıtlanmasını gerektirmez.” hükmü ile madde 58 ile 86 arasında karşılıklı bağlar kurularak, MEB’in denizin kısımlarına ait tanımlamalarda devletin egemenlik alanı ile açık deniz arasında bir yere oturtulduğu gözlenmektedir. Diğer bir ifade ile kıyıdaş devletin kıta sahanlığı ve MEB hakları hariç bu kesim de açık deniz statüsündedir.

Burada, açık deniz hükümlerinin uygulanacağı açık deniz kısımları dışında bırakılması ile MEB’in kıyı devletinin egemenlik alanına dâhil edildiği yorumlanabilecektir ki devletlerin karasuları ve iç suları gibi egemenliği tartışmasız deniz kısımlarında bile diğer devletler yararına getirilen serbestilerin bölgenin kıyı devletinin egemenlik alanı içinde yorumlanmasını gerekli kılar.

Açık denizlerin serbestîsi her iki sözleşmede de benzer şekilde tarif edilmiş olup, 1982 BMDHS bunu “Açık denizler denize kıyısı olsun olmasın bütün devletlere açıktır” şeklinde belirtmiştir. Açık denizler serbestisi bu sözleşmenin ve uluslararası hukukun diğer kuralları tarafından konulmuş olan şartlara göre kullanılır.

Bu serbesti hem kıyısı olan, hem de kıyısı olmayan devletler için diğerleri yanında şunları kapsar: Seyrüsefer serbestisi, uçma serbestisi, sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi, suni adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi, balıkçılık serbestisi, bilimsel araştırma serbestisidir.

Bu serbestiler diğerleri yanında, devletlerin açık denizler serbestisindeki çıkarları ve bu sözleşmede saha ile ilgili hakları dikkate alınarak tüm devletlerce kullanılacaktır. Yukarıda bahsedilen serbestilerden deniz ulaştırması konusunda her devletin gemilerini açık denizde seyrüsefer ettirme özgürlüğü olduğu ayrıca belirtilmiştir (BMDHS, 1982: mad. 90).

1982 BMDHS açık deniz serbestilerini düzenleyen 87 nci maddeyi takiben 88 inci maddede “Açık denizler barışçıl amaçlar için kullanılacaktır” cümlesi ile genel nitelikli bir kısıtlayıcı hüküm ilave edilmiştir. Burada denizin barışçıl amaçlar için kullanılması hükmü açık denizlerin askeri amaçlar ile kullanımını kısıtlayıcı anlamda anlaşılmalıdır. Açık deniz alanında devletlerin icra ettiği askeri tatbikatlar herhangi bir öze ilişkin protesto ile karşılaşmamaktadır (Pazarcı 2005; s. 370).

Açık denizler hiçbir devletin egemenlik alanı içinde değerlendirilemez ise de bu deniz kesiminde meydana gelecek muhtemel ihlal veya gayri hukukî durumların önlenmesi veya vuku bulan ihlallerin cezalandırılabilmesi amacıyla bir takım yetki ve sorumlulukların dağıtılması gerekmektedir. Böylece yönetsel ve yargısal anlamda açık denizde bir boşluk olmasının önüne geçilebilecektir. Bu kapsamda belirtilen deniz kesiminde her devlet kendi bayrağını taşıyan gemilere karşı yönetsel ve yargısal yetkilerle donatılmıştır (BMDHS, 1982: mad. 91-94). Bu kurala bayrak yasası denilmektedir.

III. AKDENİZ GÜVENLİĞİ

Deniz güvenliği yakın zamana kadar esasen Türkçe karşılığı "deniz emniyeti" olan İngilizce "maritime safety" anlamında algılanmış ve tedbirler bu kapsamda alınmıştır. Bu çerçevede, geçtiğimiz 25 yıl içerisinde deniz güvenliği, daha çok "gemi ve seyir emniyeti (vessel and navigation safety)" ve "deniz çevresinin (marine environment) korunması" konularına odaklanmış ve bu alanda çeşitli politikalar üretilmiş ve düzenleyici işlemler yapılmıştır. Geçmişte denizcilik alanında ortaya çıkan belirli olaylar, denizcilik dünyasının dikkatinin belirli sorunlara yönelmesine yardımcı olan kilometre taşları niteliğindedir. Diğer bir deyişle, 18 Mart 1967 tarihinde meydana gelen 120 bin tonluk ham petrol taşıyan süper tankerın Sicilya açıklarında kayalara çarpmasıyla oluşan Torrey Canyon kazası "deniz çevresinin korunması"; 7-8 Ekim 1985 tarihinde İtalyan yolcu gemisi Achille Lauro'nun İsrail'deki 50 Filistinli mahkûmun serbest bırakılması amacıyla Filistin Kurtuluş Örgütü tarafından kaçırılması ve bir yolcunun eylemciler tarafından öldürülerek denize atılması olayı da (Menefee, 1990: s. 43) "deniz güvenliği" konularını denizcilik dünyasının dikkatine getirmiştir. Böylece, "deniz güvenliği (maritime security) - deniz emniyeti (maritime safety)" ayrımı ihtiyacı gündeme gelmiş, fakat bu ayrım, 11 Eylül terör saldırılarına kadar net bir şekilde yapılmamıştır (Mejia, 2004: s. 27).

Her ne kadar bu iki terim farklı gibi görünse de birbirlerinden bağımsız değildir. Geniş açıdan bakıldığında, ayrım gerekebilir; ancak birbirini tamamlayıcı önlemler içermektedir. Bir bakımdan da "deniz emniyeti", kapsamlı "güvenliğin" bir parçası olup, deniz emniyet hizmetlerini, deniz çevresinin korunması, deniz seyir yardım hizmetleri, gemi ve personel emniyet hizmetlerini kapsar (Bergin ve Bateman, 2005: s. 17).

Bütün bunlar ve 11 Eylül terör saldırılarından sonra dönemin IMO Genel Sekreteri William O'Neil'in "deniz güvenliğini" IMO'nun gündeminde en öncelikli yere koyarken, örgütün teknik yapısının hâla muhafaza ediliyor olması, iki kavram arasındaki yakın ilişkinin ve ayrılmazlığın göstergesi olmuştur. (O'neil, 2002: s. 7)

Deniz güvenliği çerçevesinde denizlerde yasa dışı faaliyetlerle mücadele konusunda ilk katalizör, 1985 yılında meydana gelen Achille Lauro olayı olmuş; 11 Eylül terör saldırıları ise, bu konuda ikinci kilometre taşını teşkil ederek IMO'nun önceliklerini değiştirmiştir. Sonrasında, Ekim 2002'de patlayıcı paketleriyle doldurulan küçük bir balıkçı teknesi tarafından Yemen kıyılarından 12 mil uzaklıkta bir Fransız süper tankeri olan Limburg'a yapılan terörist saldırı ile 45 kişinin ölümüne neden olmuştur ve bu durum denizlerin kitle imha silahları (KİS)'na karşı hassasiyetini ortaya koymuştur.

"Deniz güvenliği" terimi çok sık kullanılır, fakat bu terimden kastedilenin ne olduğu tam anlamıyla pek de açık değildir. Deniz güvenliği gemilerin, limanların ve deniz ulaştırma ağlarının iç ve dış tehditlerden korunmasıdır. (Smith, 1996: s. 1). Esasen denizciliğin var olduğu dönemden itibaren ortaya çıkan deniz güvenliği, ilk dönemlerde daha çok hırsızlık, liman yangınları ve patlamalar gibi sebeplerden ötürü önem kazanmıştır. Daha sonra ortaya çıkan kargo konteynerleri (Luck, 1995: s. 21) bu sorunu büyük ölçüde azaltmıştır, ancak bu defa haydutluk, terörizm ve gemi kaırma olayları gibi yeni sorunlar ortaya çıkmıştır (Robbins, 1994: s. 1).

Diğer taraftan, gemicilik bu sayılanların dışında savaş durumlarında da tehdit altındadır. Ticaret gemileri savaş zamanlarında, karşı devlete ekonomik zarar vermek amacıyla bir hedef olarak görölmektedir; bu yüzden bazen batırılmış, bazı durumlarda ise değerli kargolarına el konulmuştur. Günümüzde, ticari gemilerin bu hedef olma durumları halen sürmektedir. Savaş durumunda ölkeler, ticari gemilerini koruma altına alabilmek için ciddi yatırımlar yapmaktadır. Barış zamanlarında ise, sorumluluk gemi sahiplerine, kaptana ve gemi personeline verilmiştir. Ancak bu bazen onların problem olarak görölmesine ve suçlanmasına, cezalandırılmasına hatta önemli miktarda tazminat ödemesine neden olmuştur (Gill, 1995: s. 47).

Tehditlere karşı mücadele, doğaldır ki tek başlarına gemi sahipleri tarafından yapılabilecek bir iş değildir; devlet desteğine ihtiyaç vardır (Parkinson, 1996: s. 199-200). Ancak, ne yazık ki, siyasi amaçlı tehditlerin, yani terörizmin yakın geçmişte ortaya çıkmasına kadar devletler bu konuya pek eğilmemişlerdir. Deniz terörizmi yakın zamana kadar pek önemsenmemiş, bazı devlet adamları tarafından denizciliğe

ve devletlere karşı tehdit olarak değerlendirilmiştir (Schiller, 1986: s. 87). Bu nedenle de "deniz güvenliği", yukarıda da belirtildiği gibi, sadece "deniz emniyeti" çerçevesinde algılanmış ve bu yönde tedbirler alınmıştır.

Geminin kendisinin de silâh olarak kullanılmaya başlanması ile mega limanlar, düğüm noktaları, kritik geçit, boğaz ve ulaştırma hatları gerek çevresel, gerekse güvenlik açısından tehdit edilir duruma gelmiştir. Bu durum, son dönemde "deniz güvenliği" kavramını ön plana çıkarmıştır. Deniz güvenliğini tehdit eden unsurlar incelenecek olursa, bunların, yalnızca terörist hareketleri ve bunların mali kaynaklarını, KİS ve konvansiyonel silâhların gemilerle naklini değil, uyuşturucu ve göçmen kaçakçılığı, haydutluk ve silâhlı soygunu da kapsadığı görülmektedir. 11 Eylül terör saldırıları bu tehditlerin, örgütlü suçlar ve terörizmle bağlantısını aşikâr hale getirmiştir. Afganistan'a müdahale sonucunda, Taliban ve Al Kaide'nin kuvvetlerinden dağılan bazı kişiler, deniz yoluyla kaçmıştır. Al Kaide'nin, terörist faaliyetlerde kullanabileceği para, mal veya bomba taşıyabileceği şileplerinin mevcut olduğu tespit edilmiştir (Roach, 2004: s. 48).

Ayrıca, Al Kaide'nin Malakka Boğazı'nda radyoaktif madde taşıyan gemilere karşı deniz haydutluğuna karıştığına dair önemli delillere ulaşıldığı iddia edilmektedir (Romero, 2003: s. 598). Bu örneği diğerlerinden ayıran en önemli unsur, anılan örgütün, sıradan bir deniz haydutluğu eylemi yapmasının ötesinde KİS yapımında kullanılacak tehlikeli maddelere ulaşma arzusu içinde olmasıdır. Denizde terörizmi, yanlış sonuçlara götürecek benzetmelerden kaçınmak için denizdeki diğer şiddet eylemlerinden ayrı tutmanın faydalı olacağı düşünülmektedir. Bu kapsamda, devletlerin denizdeki geleneksel şiddet eylemlerine karşı aldığı tedbirlerin denizde terör için de uygulanması doğru olmayacaktır (Wilkinson, 1986: s. 27-28). Terörizm, genel anlamda şiddet ve isyanla eş anlamlı değildir; şiddetin özel bir tür çeşididir. Kısaca terörizm, terör ortamı yaratmak ve geniş kitleleri terörün hedefe ulaşmasına yönelik zorlamak amacıyla cinayet, yaralama ve tahribat yapılması veya tehdidinde bulunulması olarak tanımlanabilir. Politik bir silah olarak terörizmin kullanılmasında nasıl ki yeni bir şey yoksa, bunun deniz çevresinde kullanılmasında da yeni bir şey bulunmamaktadır. Uzun yıllardır haydutluk sivil gemiciliği terörize etmiş ve fidye için rehine alınmıştır. Bu eylemlerin çoğunluğu,

politik amaçdan çok maddi kazanç gayesiyle yapılmıştır. Buna karşın, modern terörist eylemler açıkça politik veya dini-politik nedenlerle yapılmaktadır. İkisi arasındaki benzerlik eylemlerdeki vahşiliktir. Bunlardan ilki, maddi kazanç hırsına kapılarak yapılmakta, sonuncusu ise, uluslararası terörizmi dış politika aracı haline getirmektir (Ronzitti, 1990: s. 1).

8 Ekim 1985’de İtalyan yolcu gemisi Acille Lauro’nun kaçırılması olayı, modern denizcilik tarihinin ilk ciddi eylemi olarak kayda geçmiştir (Ronzitti, 1990: s. I; Bjorgo, 1991: s. 70). Bu eylemden sonra uluslararası denizcilik dünyasının dikkatleri bu konuya odaklanmış ve önlemler alınmaya başlanmıştır. IMO öncülüğünde alınan bu güvenlik önlemleri, 1970’lerin başında yoğunlaşan uçak kaçırma olaylarını engellemeye yönelik ihdas edilen tedbirlerden esinlenerek hazırlanmıştır.

Achille Lauro olayını takiben, IMO, geminin emniyeti ve yolcuların ve mürettebatın güvenliğini tehdit eden yasa dışı eylemlerin önlenmesi tedbirlerine ilişkin 584 (14) No’lu Kararı almıştır. Sonra 1986’da, Örgüt, BM Genel Kurulu’nun gemide terör probleminin incelenmesi ve uygun önlemlerin tavsiye edilmesi konusundaki talebi (BM Genel Kurulu, 24 04 2014, <<http://www.un.org/Depts/dhl/res/resa40.htm>>) de dikkate alınarak, gemide yolculara ve mürettebata karşı yasa dışı eylemlerin önlenmesine ilişkin tedbirler konusunda MSC/Circ.443 sayılı Sirküleri (Tavsiye) yayımlamıştır.

IMO, Mart 1988’de kabul edilen Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation-SUA)’nin dışında deniz güvenliğinin artırılmasına yönelik olarak ayrıca çeşitli kararlar alınmıştır (Charalambous ve Hesse, 2004: s. 123). Bunlar;

- Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunlara Karşı Üye Hükümetlere ve Denizcilik Sektörüne Tavsiyeler (MSC/CIRCS, s. 622, 623),
- Feribot Yolcularının Güvenliği Konusunda Tavsiyeler (MSC/CIRCS, s. 754),
- Gemide kaçak yolcular konusunda kararlı ve etkin önlemler alınmasına yönelik sorumlulukların belirlenmesine ilişkin Genel Kurul Kararı,

(A.871(20).)¹⁷

- Narkotik, Psikotropik Uyarıcı Kimyasalların Uluslararası Trafığe Çıkan Gemilerle Kaçakçılığının Önlenmesi ve Bastırılması Konusunda Yönergeye ilişkin karardır. (A.872(20).)

SUA Sözleşmesi doğrudan denizde terör eylemleri ile ilgilidir. Bununla birlikte, “Terörist Bombalamalarının Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme” de eylemlerin devlet ve kamu ulaştırmasının bir parçası olan gemide olması durumunda uygulanmaktadır. Bu 12 uluslararası terörizm sözleşmesi şunlardır:

- Uçaklarda İşlenen Suç ve Diğer Eylemlere İlişkin Sözleşme (Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (1963),
- Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, 1970),
- Sivil Havacılığın Emniyetine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, 1971),
- Sivil Havacılığa Hizmet Veren Hava Alanlarında Kanun Dışı Eylemlerin Bastırılması Hakkında Protokol (Protocol on the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, 1988).
- Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988).
- Diplomasi Ajanları da Dahil Olmak Üzere, Uluslararası Korunmaya Sahip Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılmasına Dair Sözleşme (Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents, 1973).
- Rehine Alınmasına Karşı Uluslararası Sözleşme (International Convention against the Taking of Hostages, 1979),

¹⁷ IMO Genel Kurulu her iki yılda bir toplanmaktadır. Genel Kurul tarafından alınan kararlar, karar numarasından önce gelen “A” harfiyle tanımlanmaktadır, ardından da kararın alındığı Genel Kurul toplantısının sayısı gelmektedir. Burada: A.871(20), Genel Kurul tarafından Kasım 1997’deki yirminci oturumunda kabul edilmiş ve 1959’daki ilk Genel Kurul’da kabul edilen ilk karardan itibaren ardışık olarak [A.1(I)] numaralanmıştır.

- Kıta Sahanelığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988).
- Nükleer Maddelerin Fiziki Korunması Hakkında Sözleşme (Convention on the Physical Protection of Nuclear Material, 1980).
- Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection (1991).
- Terorist Bombalamalarının Önlenmesine İlişkin Sözleşme (International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, 1997).
- Terorizmin Finansmanının Önlenmesine İlişkin Sözleşme (International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 1999)

1. KIYIDAŞ DEVLETLER VE DİĞER AKTÖRLER

Deniz gücü, Akdeniz ülkelerinin taktik ve stratejileri, küresel güçlerin Akdeniz proaktifliği, çok uluslu kuruluş/organizasyonların denge politikaları üzerine kurulmuştur.

1.1. Küresel Deniz Aktörü Olmanın Temelleri

Küresel çapta tesis edilecek bir kontrol zincirinin en önemli alanlarından biri deniz alanlarıdır. Küresel hegemonyanın en temel unsuru da deniz egemenliğidir. Tarihsel sürece bakıldığında, Portekiz, Hollanda, İspanya, Britanya ve ABD örneklerinde olduğu gibi, egemen olan devletlerin küresel hegemonyalarına denizlerden ulaştıkları görölmektedir. Bu ülkelerin öncelikle denizde üstünlük ile hegemonyayı tesis ettikleri ve dolayısıyla bu egemenliği küreye yayarak küresel hegemon oldukları tarihi bir vakıadır. Buna karşılık denizde başlayan kaybın da neticede küresel egemenliğin kaybedilmesine ve el değiştirmesine neden olduğu da anlaşılmaktadır.

1929 Büyük Ekonomik Bunalımının uzun sürmesinin nedeni, uluslararası sistemde önde gelen hiçbir ülkenin sistemi istikrara kavuşturacak bir role soyunacak

yetenekte ve istekte olmamasıdır. Bu dönemde hegemon olmaya Birleşik Krallık'ın gücü yetmemiş, ABD de yeterli gücü olmasına rağmen bu rolü üstlenmek istememiştir (Kindleberger, 1973: s. 305). Güç faktörü hâkimiyetin devamında önemli ama tek başına yeterli değildir. Bu yüzden birçok teorisyen hegemonyanın oluşumunda ve devamında "rıza" faktörünün önemine değinmiştir (Robinson, 2006: s. 126).

Uluslararası sisteme egemen duruma gelmek için en önemli ön koşul, bu ülkelerin dünyanın en büyük deniz ticaret filosuna ve dolayısıyla deniz kuvvetlerine sahip olmasıdır (Uzgel, 2003: s. 31). Burada kitlelerin zorla boyun eğdirilmesi değil, bir çeşit rızayla ve onayla boyun eğmelerinin sağlanması söz konusudur. Bunun sağlanmasında, sosyal, politik ve ekonomik boyutlarda etkileşim söz konusu olabilir (Cox, 1996: s. 124-125). Gramsci, devleti bu anlamda egemen sınıfın hakimiyetini sürdürme aracı olarak görmektedir (Arı, 2004: s. 309). En güçlünün diğer devletlerle ilişkilerinde gücünü hissetmesi ve hissettirmesi, egemen ve eşitlik eksenine aykırı olsa da bir gerçeği ifade etmektedir (Krisch, 2007: s. 153).

Diğerlerinden güçlü bir devletin varlığı devletlerarası ilişkileri değiştirmekte ve eşitliğin etkileyici anlamı kaybolmaktadır. (Falk, 2005: s. 26). Bu sistem iktisadi süreçte merkez-çevre ilişkisi ile betimlenmiştir. Dünya ekonomisini merkez yönetmekte, çevrenin ekonomik kaynakları merkezi beslemektedir (Yalvaç, 2004: s. 169-170).

Eleştirel teorisyen Cox, güçlü bir devletin daha az güçlü olanlarla, dominant ve düzenleme ilişkisi anlamında değil, devletler ve sosyal kuvvetler sisteminin tümüne nüfuz eden düzene ilişkin bir değerler yapısı olarak tanımlamaktadır (Bostancıoğlu ve Okur, 2009: s. 49). Cox, hakimiyetin, üretim ve sosyal ilişkilerin şekillendiği küresel sivil toplumda temellendiğini savunmaktadır (Eralp, 2005: s. 172-173).

Bir devletin devletlerarası ilişkileri yönetecek gerekli kuralları korumak için yeteri kadar güçlü olması veya istekli olması gerekmektedir (Keohane ve Nye, 1989: s. 11). Çokuluslu şirketler, bölgesel ittifaklar, sivil toplum kuruluşları vb. yapılar

aracılığı ile hegemonun kurduğu düzenin gücü doğrudan ya da dolaylı olarak diğer devletlere hissettirilir. (Gilpin, 1987: s. XII-XIV). Dünya politikası, sadece güvenlik ve askeri konulardan oluşmaz ve "konu-alanları" (issue-areas) olarak nitelendirilen ticaret, enerji, çevre, sağlık, nüfus gibi konuların artan önemine vurgu yapılmalıdır. (Keohane ve Nye, 1989: s. 354-360).

Neogramşyanlar tarafından hegemon sınıf ilişkisi, uluslararası sistem düzeyinde dünya düzeni ile hegemon devlet arasında gözlemlenmektedir. Bu bağlamda iki kavram sık sık ön plana çıkmaktadır: sermaye birikimi ve dünya düzeni (Özen, 2005-2006: s. 12). Hakim devletin öncelikle sermaye birikimini sağlaması ve sonrasında sermayenin kendini yeniden üretmesi için doğru yatırımlara yönlendirilmesi gerekir (Strange, 1987: s. 50).

Deniz kontrolünün dört boyutu bulunmaktadır. Bu boyutlar: askeri, hukuki, bilim-teknik ve ekonomidir. Herhangi bir ülkenin hak iddia etmediği o kadar boşlukta alanlar vardır ki, genelde çatışmaya girmeden önce buralara öncelik verilir ve daha sonra diğer yerlere bakılır. Örneğin, Genişletilmiş Ortadoğu ve Kuzey Afrika Projesi böyle bir düşüncenin sadece bir parçası olabilir (Posen, 2004: s. 3-44). Küresel güçler tarafından sahiplenilmeyen bu alanların ilgi çekmesinin tek nedeni o ülkenin çıkarları ve karşıda büyük savaşları göze alabilen güç olmamasıdır (Barnett, 2004: s. 44).

Deniz alaka ve menfaatleri ise bir millet ve devletin; denizlerle, denizcilikle ve denizciliği dolaylı-dolaysız ilgilendiren alanlarla kurduğu ilişkileri ve sağladığı menfaatleri ve bunların mevcut imkânları ve potansiyeli değerlendirerek denizciliğin gelişimine katkı sağlamaktır. Bu amaçla, gereken yöntemlerin ve politikanın saptanıp uygulanması ile ilgili çalışmaları da kapsayan bir süreçtir. (Bayat, 1986: s. 400-401).

BMDHS, denizlerdeki çıkarlar noktasından bakıldığında bütün anlaşmazlıkları sonlandıramadığı gibi, deniz alanları üzerinde yer alan adalar ile ilgili de özellikle devam eden tartışmaları artırmıştır (Dyke, 2000: s. 1-9). Okyanuslarda var olan ticari yaşam formları, derin su madenciliği gibi ekonomik konular özellikle ABD tarafından tartışma konusu yapılmıştır.

Buna göre dünyada çeşitli devletler deniz yetki alanları kapsamında MEB ve takımadaları kavramını ilan ederek milyon mil karelik çıkar bölgeleri oluşturmuşlardır. Bu çıkar bölgeleri;

- 2 milyon mil kareden fazla; Avustralya, Kanada, Endonezya, RF ve ABD,
- 1-2 milyon mil kare; Brezilya, Şili, Fransa (deniz aşırı sömürgeleri dâhil), Hindistan, Japonya, Meksika ve İngiltere,
- 0,5-1 milyon mil kare; Arjantin, Çin, Ekvator, Fiji, Kiribati, Madagaskar, Maritus, Norveç, Papua Yeni Gine, Filipinler, Portekiz, Solomon Adaları ve Güney Afrika şeklindedir (BMDHS, 1982: s. 208).

Mahan'ın tarihi analizlerinden çıkardığı sonuçlara göre, deniz gücünü merkeze alan, denizci stratejilere sahip devletlerin bu anlayışı bir devlet politikası olarak uyguladıkları ve böylece hâkimiyet kurabildikleri ortaya çıkmıştır. Mahan, teorisinde, denizlerde hâkimiyete, güçlü deniz ticaret filolarına ve deniz ulaşım hatlarının kontrolüne ve de bunların yanı sıra muhasım gücün yok edilmesinde güçlü ve mobilize deniz kuvvetlerine vurgu yapmıştır. Mahan'a göre deniz ticareti ve deniz kuvvetleri üstünlüğü ile sağlanan deniz kontrolü, dünyada en hâkim etki demektir. Dünya zenginliği ve güç, kaynak sıralamasında en baştadır (Seapower, 2004: s. 281).

Buna göre stratejiler; savaş ve barışta etkili bir rol oynayacak bir denizcilik gücüne sahip bulunmak, ulusal çıkarları korumak ve ulusal hedefleri elde etmek çabalarında bu denizcilik gücüne dayanarak denizlerde etkili bir deniz kontrolü ve egemenliği sağlayıp kendi deniz ulaştırmasını sürdürmek olabilir.(Bayat, 1994: s. 1).

Portekiz'in küresel ölçekte diğer devletlerden farklı olarak okyanuslara açılması ona hegemonyanın yolunu açan bir girişimdir. Portekiz'in farklı deniz yollarını keşfederek alternatifler yaratması diğer devletlerden farklılaşmasını sağlamıştır. Portekiz'e meydan okuyan diğer ülkelerin geliştirdiği her alternatif aynı zamanda bir girişimdir. Hollanda'nın gemi yapım ve seyir teknolojisine dönük yaptığı yenilikler birer girişimdir.

Britanya'nın hat gemisi sistemi ve okyanus aşırı faaliyetleri ile oluşturduğu

büyük limanlar denizlerde yaptığı girişimlerdir. ABD'nin hem askeri hem de ticari alanda yaptığı girişimler de hakimiyetine destek olmuştur. Mahan'ın oluşturduğu teorik zeminde stratejisini oluşturan ABD, 1890'larda denizaşırı bir imparatorluk haline gelerek küresel güçlere katılmıştır. Mahan, deniz alanındaki girişimleri şöyle betimlemektedir; "Devletler gelişmeleri için zenginleşmelidir. Bu da ülkenin ihtiyacından fazla mal üretilip dışarıya satmasıyla sağlanabilir. Üretilen fazla malın satılması ise deniz ticaret filoları ile sağlanır. Deniz ulaştırmasının korunması ve denizaşırı sömürgelere sahip olunması için deniz kuvvetlerine ihtiyaç vardır. Deniz kuvvetlerini desteklemek için de ülkede ve denizaşırı yerlerde deniz üsleri kurulması gerekmektedir. Böyle bir deniz gücü sistemini kurup işleten devletler dünya çapında güç ve egemenlik kazanırlar." (Wylie, 1967: s. 12).

Mahan'ın ortaya koyduğu aktif deniz kontrolünü öngören deniz gücü doktrini, ABD'nin tedarik programına esas teşkil etmiştir. Mahan'ın stratejilerini temel alan ABD deniz kuvvetleri, başlangıçta bulunduğu on ikinci sıradan 1914'e gelindiğinde üçüncü ve Mahan'ın ölümünden iki sene sonra da küresel ölçekte ikinci büyük deniz kuvveti haline gelmiştir (Baer, 1993: s. 11). Mahan'ın önemle yer verdiği deniz gücünün iki faktörü; milletin ve hükümetin karakteri, bu anlamda değerlendirilmelidir (Mahan, 1987: s. 50-88). Dünyayı yönetmeye talip olan devletlerin, zihin dünyalarında bir takım farklı düşüncelerden kaynaklanan bu motivasyona sahip olduklarını söyleyebiliriz. Bu motivasyon ile kültür-medeniyet ve inançlar arasında önemli bir bağ bulunmaktadır.

1.1.1. Devletin Denizcilik Genleri

Portekiz, yönetsel anlamda çeşitli avantajlara sahip olmuş ve bunu etkin bir şekilde kullanmıştır. Ayrıca, monarşinin ve kentte yaşayan sınıftan arasındaki ittifaka dayalı olarak uyumlu ve tutarlı bir ülke olmuştur (Modelska, 1987: s. 71-72). Portekiz'in küresel anlamda bir güç haline gelmesi yıllar süren tasarım ve gelişmenin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Kral Manuel, okyanus politikasını ortaya koyarken arkasındaki Avrupa kıtası ve Akdeniz açıklarına yönelmiş, kâşifleri bilinçli olarak Batı Afrika kıyılarına yönlendirmiştir. Bu kıyıların sonunda da Hint Okyanusuna giden bir yol bulabileceklerine inanmışlardır (Modelska, 1987: s. 72).

İngiltere'nin de yönetim süreçlerinin istikrarlı ve güçlü olması onu güçlendirmiştir. Denizde elde edilen üstünlüğün ülkeyi güçlendirdiğini fark eden II. Henry, kalıcı bir donanma için savaşa özel gemiler dizayn ettirmiştir. Bu dönemde ayrıca personel yetiştirmek için özel düzenlemeler yapılmış, o döneme kadar sadece ganimetten pay alarak geçimini sağlayan denizcilerin barış döneminde de belli bir maaşa bağlanmalarını öngörmüştür. Asıl gelişme ise Elizabeth döneminde olmuş, Fransa ve Hollanda'ya karşı büyük başarılar kazanılmıştır. Para ve hammadde kaynağı olarak Uzakdoğu'da koloniler kurulmuş, bu kolonilere yönetimde otonomi verilerek kendi kendilerini idare etmeleri sağlanmıştır. Ayrıca her koloniye belli dönemlerde belli sayıda gemiyi devlet hizmetine vermeleri ve İngiliz savaş gemilerine gerekli lojistik desteği sağlama zorunluluğu getirilmiştir. Bu uygulamalar yönetimin aldığı stratejik kararların bir göstergesidir. Koloniler bölgede İngiliz dilini ve kültürünü yayma görevini de yerine getirmiş; bu sayede İngiltere'nin küreselliği Portekiz'e oranla daha uzun soluklu olmuştur.

İngiltere'de 1640'lı yıllarda başlayan iç savaşta gemi donatan şehirler krallık vergilerinden kurtulmak için parlamentodan yana taraf olmuş, oluşturulan donanma Avrupa ülkelerinin krala destek göndermesine engel olmuştur. İç savaş, İngiltere'ye merkezden idare edilen güçlü bir donanma kazandırmıştır. Yine bu dönemde "General-at-Sea" yani denizde tam yetkili bir komutan, denizdeki askeri disiplinin artmasıyla denizde taktik formasyonların kullanılmasını sağlamıştır. Bu batıda görülen ilk düzenli donanmadır. 1651 yılında çıkarılan "Navigation Act" (Denizcilik Kanunu) donanmanın savunmadaki rolünü pekiştiren ve gücünü arttıran bir faktör olmuştur. (Modelska, 1987: s. 70-72).

İngiltere'de denizcilik zihniyetinin yerleşmesini sağlayan, denizlerde yaptığı girişimler sonucu, deniz kuvvetleri açısından küresel üstünlüğü son 500 yılın 261 yılında sürdürebilmiştir (Modelska, 1987: s. 193). 1660-70'li yıllarda İngiliz donanması çok maksatlı gemilerden harp için dizayn edilmiş standart gemilere geçmiş, aynı şekilde 1653'te uygulamaya koyduğu "savaşma talimatı", ilk yazılı eğitim ve savaşma talimatıdır.

Britanya'nın gücünü daha çok diplomasi, güç kullanımı ve ikna metoduna

dayandırdığı, buna karşın ABD'nin hakimiyetini ideoloji, kültür ve ekonomi üstünlüğü ile bağlantılı sürdürdüğü görülmektedir (O'brien, 2003: s. 120-125). Portekiz, gemi bordalarının içine top yerleştirme yeniliğini uygulamış ve deniz savaşlarında gerçek anlamda top kullanan ilk ülke olmuştur. Portekiz her yıl Hindistan'a çok sayıda gemi göndererek diğer herkesi bunun dışında tutabilmiş okyanuslarda serbest hareket kabiliyetine sahip ilk deniz gücü olmuştur. Bütün bu yeniliklerle keşif asrının küresel ihtiyaçlarına cevap verebilmiştir (Modelska, 1987: s. 72-73).

Modelska tarafından modern çağın ilk hegemonu kabul edilen Portekiz, küresellik mücadelesine, uzun bir tasarım ve strateji ile başlamıştır. Önce küresel erişim kaynak ve kapasitesini artırmış ve zamanla küresel bir güç haline gelmiştir. Portekiz'in küresel güç olma süreci, hep denizcilik ve denizlere bağlı gelişmiş, öncelikle deniz gücünü kurmuştur.

Hollanda ise gemilerinin korunması, konvoyların eskortlanması ve limanların savunması görevini üstlenen gemileri ile zaman zaman bir araya gelip çok büyük donanmalar oluşturarak İspanya'ya saldırmıştır. Aynı zamanda ticaret gemisi olarak da görev yapan Hollanda gemileri devlete yük olmadan çok büyük sayılara ulaşabilmişlerdir. 1621 yılından itibaren donanmalarının yarısını limanları korumak için ayırmış, diğer unsurları ile ulaşabildiği tüm denizlerde korsanlık faaliyetleri yürütmüştür.

1648 yılından itibaren Fransa, İngiltere ve İsveç ile savaşmaya başlayan Hollanda, kara harekâtına daha fazla önem vermiş ve denizdeki faaliyetlerinde ciddi bir gerileme yaşamıştır. Limanlarının sığılığı sebebiyle inşa ettiği ve uzun süre Hollanda'nın avantajı olan 700-800 tonluk düşük su çekimli çok maksatlı kullanılabilen yuvarlak karinalı gemiler aynı dönemde İngiltere ve Fransa'nın yeni inşa ettirdiği 2500 tonluk 110-120 civarında top ile yüksek ateş gücüne sahip savaş gemileri karşısında etkinliğini kaybetmişlerdir.

İngiltere'nin stratejisi ise; Britanya Adasının işgalinin önlenmesi için deniz kuvvetine ve denizde savunmaya önem vermek olmuştur. Kıyı kasabalarına

yönetimde kısmi özerklik ve ticari imtiyazlar sağlanması karşılığında bir gemiyi savaşa uygun donatarak 15 günlüğüne krallık emrine vermeleri sağlanmış, daha fazla ihtiyaç olması durumunda bu gemiler ve personel için krallık belli bir ücret ödemiştir. XV. YY'da bu sistem yerini hem ticari hem askeri maksatlı kullanılan krallık emrindeki büyük gemilere bırakmıştır.

Özellikle Atlantik'in diğer tarafında, Amerika kıtasındaki hâkimiyeti ve oradan Avrupa'ya getirdiği zenginlik İspanya'nın gücünü artırırken bu zenginliği taşıyan gemileri cazip hedefler haline getirmiştir. VIII. Henry'nin donanmaya getirdiği bir yenilik olan uzun menzilli ağır toplar ve Hawkins'in hızlı hafif gemileri o dönemin rampa harekâtına dayanan ve gemide çok miktarda silahlı asker bulundurmaya öngören savaş taktiklerine karşı üstünlük sağlamış ve 1588 yılında çok güçlü İspanyol armadasını yenilgiye uğratmıştır.

Deniz teorilerinin tamamı strateji ve taktiği ön planda ele almışlardır. Askeri bağlamda stratejiye vurgu yapan bu teorisyenlerden Mahan'a göre; açık denizler kıtaları birbirine bağlayan engin ovalardır ve buralarda da ulaşım istikametleri seyrüseferi etkileyen hususlar (akıntı, derinlikler, en kısa yol vs.) nedeniyle bir ölçüde sabitleşmiş durumdadır, bu yolları kontrol etmek dünya ulaşımının kontrolü anlamını taşır. Kara kuvvetleri ile dünyada ancak belirli ölçüde yer işgal edilebilir, hâlbuki dünya egemenliği veya büyük imparatorluklar kurmak için deniz aşırı nokta ve bölgelerin de ele geçirilmesi ve bunlarla anavatan arasındaki irtibatı sürdürmek için de denizlerde egemen olmak gerekmektedir. Böylece politik, stratejik ve ekonomik yönden denizlerin önemini belirten Mahan, ABD'nin deniz stratejisinde devrim yaratmakla kalmamış, İngiltere'nin zaten üstün olan deniz gücünün devam ettirilmesi düşüncesine de ivme kazandırmıştır. Mahan, "The Influence of Seapower upon History, (1660-1783)" adlı kitabının 1890 yılında basılmasıyla birlikte, başta ABD olmak üzere Almanya, Fransa, İtalya, Rusya ve Japonya gibi daha sonra I. ve II. Dünya savaşlarına yön verecek diğer güçlü ülkeleri de etkilemiştir. "Deniz egemenliği", "deniz gücü", "deniz kontrolü" gibi kavramları literatüre kazandıran Mahan'dan daha sonraki yıllarda yaşamış olan stratejistler, bu kavramları jeopolitik durum ve teknolojik gelişmelerle birlikte tekrar yorumlamışlar, ancak bu yeni tanımlar Mahan'ın deniz stratejisi konusundaki düşüncelerinin önemini

vurgulamaktan öteye gitmemiştir.

Corbett ise stratejisinde, deniz hakimiyetine değil onun yerine ticari veya askeri amaçlarla olsun deniz ulaştırma hatlarının kontrolüne ağırlık vermiştir. Deniz gücünün, harbi kazanmak için diğer ortamlarda harp eden silahlı kuvvetlerin takip ettiği üst düzeydeki stratejinin içinde yer alması gerektiğini tartışmıştır. Deniz harekâtı, daha büyük bir stratejinin parçası olmalıdır (Corbett, 1911: s. 90). Teorisini, "müdahale savaşları" ve "sınırlı alan amaçlı savaşlar" kapsamında, deniz kuvvetlerinin sınırlı harpte, dolaylı ve çevresel harekâta kullanılması ile temellendirmiştir (Baer, 1993: s. 541). Wylie, bütün biçimleri ve sonuçlarıyla ablukaya, deniz gücünden yararlanmanın başlıca aracı olarak dikkat çekmektedir. Deniz gücünden yararlanmada önemli yer olan, hassas bir kara bölgesine kara kuvvetlerinin çıkarılması ve desteklenmesi, ancak deniz hakimiyetini sağlayan devlet için mümkün olabilmektedir (Wylie, 1967: s. 18-20).

Deniz kuvvetleri önceden kontrol sağlamamış olsaydı, Portekiz ve İspanya'da Wellington ve Yorktown'da Washington kara tarafında çok zor durumda karşı karşıya kalmış olurlardı. Napolyon, öyle büyük bir sorunla karşı karşıyaydı ki bunu bütün kapsamıyla hiçbir zaman kavrayamadı ve İngiltere ile savaş fikrinden vazgeçti. Bahriye Nazırının şöyle dediği rivayet edilmektedir: "Fransızların gelmeyeceğini söylemiyorum, yalnızca denizden gelmeyeceklerini söylüyorum." (Wylie, 1967: s. 18-20).

1.1.2. Deniz Hâkimiyetinde Güç

Dünya ticaretinin çok yüksek oranının (% 90) denizlerde gerçekleştiği göz önüne alındığında bu paydan ne kadar çok elde edilebilirse ülke için büyük bir kaynak yaratılmış olur. Sivil deniz gücü bağlamında, deniz ticaret filoları, balıkçılık, gemi inşa, liman işletmeciliği, deniz kaynaklarını araştırma (petrol sondaj platformları vs.) teknolojisi, denizciliği cazip hale getirme, denizcilik tarih, sanat, kültür ve medeniyeti ve denizcilik eğitimi (kurslar, meslek okulları, üniversiteler) alanları sayılabilir.

Portekiz'in okyanusa açılması ve keşiflerle dünya ticaretinin yönünü değiştirmesi ona ticari bir zenginlik sağlamış ve küresel ticaretin organizatörü konumuna geçmiştir. Ekonomik zenginliği Portekiz'in daha güçlü savaş ve ticaret gemileri yapmasına, nitelikli denizciler yetişmesini sağlamıştır.

Silahlı kuvvetler ise, küresel hegemon olma yolunda realist paradigmanın vazgeçilmez güç kavramının yansıması olarak betimlenmiştir. Nye'in ifadesi ile silahlı kuvvetler güç çeşitliliği içinde sert olan kuvvettir.

Deniz hegemonyasının en vurucu unsuru olan silahlı (deniz) kuvvetlerin alt unsurları şöyledir; nükleer güç (takat ve silah), lojistik zincir, caydırıcı bir silaha sahip olma, istihbarat hâkimiyeti, kuvvet yapısı, uçak gemisi, deniz-hava kuvveti, deniz atış kontrol sistemleri, balistik ve uzun menzilli füzeler, insansız deniz araçları, insansız deniz firkateynleri, organik hava kuvveti ve etkin bir denizaltı filosu sıralanabilir.

Mahan, sadece coğrafyası değil, ülkenin coğrafi büyüklüğü ve kıyılarının biçimini de deniz gücünü etkileyen faktörler arasında saymıştır (Mahan, 1987: s. 25-45). Coğrafyanın deniz hegemonyası kapsamında tarihsel incelemesi ışığında küresel hegemon olmuş devletler ve coğrafya ilişkisinde; Portekiz, Hollanda, İngiltere ve ABD'nin çok uygun coğrafya avantajına sahip oldukları söylenebilir.

Hegemon ülkelerden biri olan Portekiz, coğrafyası itibariyle çok avantajlı ve önemli bir konuma sahip olmuştur. Okyanusta büyük limanlarının olması, boydan boya Avrupa ve sonra da Akdeniz'den Flanders'e kadar olan deniz güzergâhına sahip bir yarımada olması ve aynı zamanda Atlantik Okyanusuna ve Afrika kıyılarına ulaşmaya uygun bir konuma sahip olması, Portekiz'in konumunun özellikleridir. Ayrıca Portekiz, bir önceki küresel ekonomik düzenin olduğu alanın en uçta bulunan kuzey parçasıydı (Modelska, 1988: s. 71-72).

1492'de İtalyan- İspanyol denizci Kristof Kolomb tarihi seferini yaptı ve İspanya adına Batı Hint Adalarında hak iddia etti. 1494 Tordesillas Antlaşması ile Portekiz ve ona meydan okuyan İspanya arasında dünya denizleri paylaşılmış;

Portekiz dünya okyanuslarına erişimine imkan veren haliyle antlaşmayı ortaya koyarken İspanya'ya da Karayipler ve Amerika kıtasında serbestlik vermiştir. Antlaşmada Batı Atlantik'te kuzeyden güneye doğru sanal bir çizgi çekildi. Birkaç küçük istisna haricinde, Portekiz bu hattın doğusunda, İspanya'da batısında fethettiği topraklarda hakkını bu antlaşma ile teyit etti. 1515 yılına gelindiğinde Portekiz dünya genelinde bir ağa sahip olmuştu. Bu sistemde herhangi bir bölgeden diğer bütün bölgelere okyanus üzerinden ulaşılabilirdi (Modelska, 1987: s. 73).

Hollanda'nın hegemonya döneminin hukuki durumu Hugo Grotius tarafından ortaya konulan Mare Liberum'da belirtilmiştir. Denizlerin serbestliği temelli bu doktrin; Portekiz ve İspanya tarafından kapatılan denizlerin İngiltere'nin de desteği ile Hollanda tarafından herkese açılması kampanyasıdır. Bu kampanya ile özellikle ticari bağlamda Doğu Hindistan Şirketi (East Indies Şirketi)'nin faaliyetlerinin önü açılmak istenmiştir.

Küresel deniz gücü etkinliği kapsamında; küreye yayılmış üs zinciri, uygun gemiler ve silahlar ile güç aktarım yeteneği, uzun süre denizlerde kalabilmeye imkân sağlayan okyanus gücü olmazsa olmazlarıdır. Portekiz'de küresel deniz gücü etkinliği; 1494-1580 yılları arasında küresel olarak faaliyet gösteren ve yaklaşık 300 parça okyanus gemisinden oluşmaktadır. İngiltere, küresel deniz gücü etkinliği sayesinde "üzerinde güneş batmayan ülke" olarak anılmıştır. (Brezinski, 2005: s. 38).

ABD herhangi bir sömürge devletine sahip olmasa da okyanusların tamamında ve önemli denizlerde devamlı varlık göstermektedir. Dünyanın bütün denizlerinde ABD varlığı ve hâkimiyeti mevcuttur (Brezinski, 2005: s. 40). Bu durum, ABD'nin küresel hegemonyasını, dünya denizlerindeki üstün varlığıyla ve gücüyle yani deniz hegemonyasıyla desteklediğinin somut bir ifadesi olarak görülmektedir.

1.2. Akdeniz Ülkelerinin Taktik ve Stratejileri

Her devirde en uygun ulaşım hizmeti sağlayan ve yerkürenin % 70'ini

kaplayan deniz, aynı zamanda insanlar arasındaki bağların kurulmasında, her devirde değişik ağırlıkta da olsa önemli rol oynamıştır (Alsan, 1955: s. 485).

Savaşta ve barışta uluslararası ilişkilerin en canlı ve etkili şekilde sahnelendiği bir ortam olan deniz, bu önemini daima korumuştur. Teknolojinin hızlı bir şekilde gelişmesi, ekonomik gerçeklerin zorunlu kıldığı tedbirler, milletlerin menfaatlerinin çatışmasına yol açmıştır. Bu devamlı çatışma, “denizlerin serbestliği” ve denizlerde serbestçe gidip-gelme (“seyrüsefer serbestliği”) konularının, her devirde, o devrin ihtiyaçlarına göre ele alınmasını zorunlu hâle getirmiştir. Böylece, milletlerin ortak menfaati, denizlerin ve denizlerdeki seyrüsefer serbestliğinin, herkesçe kabul edilen ve uyulması zorunlu olan bir hukuk düzenine bağlanmasını kaçınılmaz hâle getirmiştir. Eski devirlerde sadece ülkeler arasındaki gidiş gelişlerde ve ticari ilişkilerde kolaylık sağlayan deniz, bugün deniz altı ve deniz üstü zenginliklerinin işletilmesi ve değerlendirilmesi bakımından da devletleri ilgilendirmektedir. Deniz altı canlı veya cansız zenginlikleri, her milletin, hatta sahildar olmayan milletlerin bile denizler üzerinde hak iddia etmelerine yol açmaktadır (Akın, 1978: s. 19-29).

Dünya ekonomisinde meydana gelen gelişmeler ve bu gelişmelerin milletlerin iç ve dış yaşantısına olan etkileri ile uluslararası ilişkiler, günden güne ağır basmaya başlamış ve devletleri buldukları coğrafyanın dışına çıkmaya zorlamıştır. Bu durum, özellikle denizci devletleri, herkes tarafından uygulanması ve kabul edilmesi gereken uluslararası deniz düzeninin kurulması gereği üzerinde durmaya sevk etmiştir. İşte bu noktada, limanların uluslararası ticarete açılması aşamasına geçilmiş; limanlarını kapalı tutmakta uzun süre ısrar eden Çin Halk Cumhuriyeti ve Japonya gibi devletler de bu uluslararası baskı karşısında boyun eğmek zorunda kalmıştır (Alsan, 1955: s. 487).

Böylece, çağlar boyunca ulusları birbirinden ayırmakla görevliymiş gibi görülen denizler, artık onları birbirine bağlayan en emin, en kısa ve en elverişli yol olmuştur. Denizin önemi, Frederic List tarafından şöyle ifade edilmiştir: "Deniz, ulusların hareket sahasıdır. Değişik toplulukların kuvvetlerinin ve görüşlerinin karşılaştığı yerdir. Dünya ekonomisi üzerinde pek geniş etkisi olan bir beslenme

ambarıdır. Deniz, kanatsız bir kuş, yüzgeçsiz bir balık, dişsiz bir aslan gibidir. Gemisi olmayan bir devlet dünya milletleri arasında zavallı mertebesindedir.” (Akin, 1978: s. 22-23).

1.2.1. Yetki Sınırlarında Hakkaniyet ve Nisfet Sorunları

➤ Türkiye

Türkiye'nin Karadeniz haricinde Ege ve Doğu Akdeniz'de ilân edilmiş “Kıta Sahaneliği” ve “MEB”i yoktur. Ayrıca, Türkiye, çevre denizlerde “Bitişik Bölge” ilân etmemiştir. Ancak, AB müktesebatına uyum kapsamında, Eşleşme Projesi (Twinning) adı altında, 4 Haziran 2004 tarihinde çalışmalarına Denizcilik Müsteşarlığı tarafından başlanılan “Deniz Emniyeti Kanunu Tasarısı”nın 3. maddesinin I. fıkrasının (e) bendinde “Deniz Yetki Alanları” tanımlanmıştır. Bu düzenlemeye göre “Bitişik Bölge”, kara sularının ötesinde, Bakanlar Kurulunca belirlenecek esas hatlardan itibaren karar verilen ve ilân edilen genişliğe kadar olan bir bölgede; gümrük, maliye, göç ve sağlık ile ilgili mevzuatın kara ülkesi ile iç sular veya kara sularında ihlâl edilmesinin önlenmesi veya buralarda meydana gelen ihlâlin cezalandırılması yetkisinin kullanılabilceği deniz alanıdır.

Türkiye, Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığına ilişkin haklarını korumaya yönelik politika izlemekte ve uygulamalar yapmaktadır. Bu uygulamalardan ilki, 2 Temmuz 1974 tarihinde 7/8594 sayılı Bakanlar Kurulu'nun çıkarmış olduğu Kararnamedir (RG, 18 07 2014). Kararname ile Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)'na Rodos Adasının güneydoğusunda belirlenen petrol arama bölgesinde, anılan bölgenin, Türk kara suları dışında ve Türk kıta sahanlığında bulunması nedeniyle ruhsat verilmiştir. Bu uygulama, Türkiye tarafından Doğu Akdeniz'de gerçekleştirilen ilk devlet uygulaması olarak önem taşımaktadır.

İkincisi ise, 2002 yılında gerçekleştirilmiştir. Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin muhtemel kıta sahanlığı sınırları içinde “PGS NOPEC” isimli bir Norveç Şirketi adına jeofizik araştırmalarda bulunan R/V NORTHERN ACCESS isimli araştırma gemisi, 33° 40' 00"D noktasında, 15 Mart 2002 tarihinde Türk Savaş Gemisi tarafından Türk Kıta Sahaneliği üzerinde araştırma yapmakta olduğu ikaz edilerek

rotasından döndürülmüş ve sahadan uzaklaştırılmıştır. Bu olay Türkiye tarafından Doğu Akdeniz’de gerçekleştirilen ikinci devlet uygulaması olarak önem taşımaktadır. Daha sonra, şirket yetkilileri Türk Kıta Sahanlığında izinsiz araştırma yaptıkları için özür dilemişlerdir. Türkiye bu davranışıyla, Anadolu sahilleri ile Afrika sahilleri (Mısır) arasındaki ortay hatta kadar uzanan Kıta Sahanlığında haklarını koruma kararlılığını ortaya koymuştur.

Bu süreç içerisinde Yunanistan, “Türkiye’nin deniz yetki alanı” ifadesini kullanarak 26 Mart 2003 tarihinde MEİS Adası’nın güneyinde araştırma yapmak için Türkiye’den izin istemiştir. Türkiye, Yunanistan’a “Türk Kıta Sahanlığı”nda araştırma yapmasına mücadele etmiştir. Böylece Yunanistan, Türkiye’nin kıta sahanlığını fiilen ve hukuken tanıdığını ve kabul ettiğini göstermiştir.

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

GKRY-Lübnan MEB Sınırlandırması Andlaşmasının imzalanmasından sonra Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından Lübnan’ın Ankara Büyükelçiliği’ne verilen bir nota ile, bu anlaşmanın Türkiye ve KKTC’nin Kıbrıs Adasının etrafındaki deniz

alanlarında mevcut hak ve menfaatlerini dikkate almadığı, GKRY'nin tek başına bütün adayı temsil etme yetkisinin bulunmadığını bildirerek böyle bir anlaşmanın yürürlüğe konulmasından kaçınılması istenmiştir. Nitekim, GKRY'nin Kıbrıs'ın tamamını temsil etme iddiası ile kıta sahanlığının sınırlandırılması için tek başına uluslararası anlaşmalar yapması 1960 Andlaşmalarına da aykırıdır. GKRY'nin ek başına Kıbrıs'ın tamamını bağlayacak anlaşmalar yapma yetkisi yoktur. Halihazırda GKRY-Lübnan MEB Sınırlandırması Anlaşması, Lübnan iç hukukunda yürürlüğe girmemiştir.

TC Dışişleri Bakanlığı'nın 30 Ocak 2007 tarihli deklarasyonunda da belirtildiği gibi, Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırması, ancak bütün ilgili ülkeler arasında ve bütün tarafların hak ve çıkarlarını gözetir şekilde yapılacak düzenlemelerle mümkün olabilecektir. Bu kapsamda GKRY tarafından ilan edilen ruhsat alanlarına itiraz edilmiştir. Diğer taraftan, TC Dışişleri Bakanlığı'nın 30 Ocak 2007 tarihli 18 No'lu bildirisi (12 05 2014, <http://mfa.gov.tr/MFAtr/BasinEnformasyon/aciklamalar/2007/Ocak/NO1830Ocak2007.htm>) ve 09 Ağustos 2007 tarihinde TC Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü tarafından GKRY'nin açtığı petrol/doğal gaz araması ihalesi hakkında yapılan açıklamada da, Türkiye'nin meşru hak ve çıkarlarını korumakta kararlı olduğu ve bunların aşınmasına yönelik teşebbüslere müsaade etmeyeceği belirtilmiştir. Böylece Türkiye, GKRY'nin Mısır ve Lübnan ile yaptığı MEB sınırlandırma anlaşmalarını protesto ederek ilgili kıta sahanlığı haklarını saklı tutmuştur (Başeren, 2007: s. 393).

GKRY'nin aceleci bir dış siyasetle ilân ettiği Petrol Arama Ruhsat Alanları, Kıbrıs sorununun çözüm sürecini de dolaylı olarak etkilemektedir. GKRY'nin tek taraflı olarak ilân ettiği 13 Petrol Arama Ruhsat Alanının sınırları göz önüne alındığında, Kıbrıs'ın kuzeyinde her hangi bir ruhsat alanı belirlemekten kaçındığı, dolayısıyla KKTC'nin varlığını dikkate aldığı anlaşılmaktadır. Bu şekliyle gerçekte GKRY dolaylı da olsa iki kesimli devlet modelini hatırlatan bir uygulama içine girmiş görünmektedir.

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

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

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

Türkiye, Doğu Akdeniz’de 21 Eylül 2011 tarihinde KKTC ile New York’ta imzaladığı kıta sahanlığı anlaşması hariç herhangi bir kıta sahanlığı veya MEB anlaşması imzalamamıştır. Çünkü Türkiye Doğu Akdeniz’deki kıta sahanlığı ve MEB alanının dış sınırını uluslararası hukuka uygun, ilgili tüm devletler ve ilgili tüm özel koşullar dikkate alınarak yapılacak hakça bir anlaşma ile belirlemek istemektedir. 2004 Turkuno DT/4739 (Mart 2004), 2005 Turkuno DT/16390 (Ekim 2005) ve UN. Doc. A/61/1011/-S/2007/456 (Temmuz 2007) sayılı notalarda açıkça ifade edildiği gibi Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki deniz yetki alanlarının paylaşımı ile ilgili tutumu buradaki sınırlandırmanın ilgili tüm devletler arasında yapılacak anlaşmalar yoluyla belirlenmesi gerektiği şeklindedir.

4 Ekim 2005 tarihinde yine BM’ye ilettiği bir nota ile GKRY’nin yukarıda ifade edilen görüşlerini reddederken söz konusu bölgedeki haklarını saklı tuttuğunu vurgulamıştır. Buna göre Türkiye; Kıbrıs Adası’nın batısında kalan sınırlandırma alanındaki deniz yatağında, deniz yatağı altındaki toprak kitlesinde ve üzerindeki sularda tüm hukuki haklarını saklı tutmakta ve saklı tuttuğu bu hakları koruyacağını da ilan etmektedir.

GKRY'nin diğer bölge devletleri ile imzaladığı sınırlandırma anlaşmalarındaki alanlar ile ilgili Türkiye'nin herhangi bir hak talebi bulunmamaktadır. Ancak bu anlaşmalar Kıbrıs Adası'nda devam eden sorunun tarafı olarak Kıbrıs Türk Toplumunu'nun haklarını yok saymakta ve adadaki müzakere sürecini olumsuz etkilemektedir. 2 Mart 2004'te BM'ye sunulan notada da açıkça ifade edildiği gibi Türkiye, Kıbrıs Adası'nda Kıbrıs Türk ve Yunan Toplumlarını birlikte bir bütün olarak temsil eden hukuki veya fiili tek bir otoritenin olmadığı düşüncesindedir.

➤ Yunanistan

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

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

4 Ocak 1932 tarihli Andlaşmanın 5. maddesinin en son cümlesinde, "Ulu Burun ile Çatal Ada civarında belirlenen noktadan sonra Türkiye ile İtalya arasında asla münakaşaya konu olmayan genel deniz sınırı"ndan söz edilmektedir. Yunanistan bu noktadan hareketle, onaylanmayan ve Milletler Cemiyeti'ne tescil de ettirilmeyen 28 Aralık 1932 tarihli Toplantı Zaptı'nın, 4 Ocak 1932 tarihli Andlaşma'nın eki olduğunu iddia etmekte ve bu metinde yer alan sınırın, Menteş

Adaları bölgesinde bir Türk-Yunan siyasî sınırı olduğunu ileri sürmektedir. Oysa, 28 Aralık 1932 tarihli Türk-İtalyan Toplantı Tutanağı, bir düzenlemenin uluslararası andlaşma olabilmesi için gerekli olan işlemlerden yoksun olup, Türkiye ve İtalya'yı bağlan bir niteliğe sahip olamamıştır. Anılan belge, 04 Ocak 1932 Türk-İtalyan Andlaşması'nın eki veya tamamlayıcısı niteliğinde bir belge de değildir. Eğer, 28 Aralık 1932 tarihli metin, 4 Ocak tarihli 1932 Türk-İtalyan Andlaşması'nın eki olsaydı, o tarihte yürürlükte bulunan Teşkilat-ı Esasiye Kanunu'nun 26. maddesi gereğince TBMM, 04 Ocak 1932 tarihli Andlaşmayı 2106 sayılı Kanunla onaylarken, 28 Aralık 1932 tarihli belgeyi de onaylaması gerekirdi (Başeren, 2007: s. 105-107).

Son dönemdeki enerji keşifleri ile birlikte Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi konusunda öteden beri yaşanan deniz yetki alanı paylaşımı sorunları Doğu Akdeniz'e de taşınmıştır. Yunanistan Doğu Akdeniz coğrafyasında Girit, Kaşot, Kerpe, Rodos ve Meis adaları hattını ilgili kıyı kabul ederek ortay hat prensibine uygun bir MEB sınırlandırma anlaşması yapmak istemektedir. Bu amaç doğrultusunda Mısır ve Libya ile temasa geçmiştir. (Başeren, 2010: s. 274)

Yunanistan ve GKRY'nin uluslararası topluma Doğu Akdeniz'de kabul ettirmeye çalıştığı deniz yetki alanları sınırlandırma çerçevesi (20.09.2014, http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CYP_1974_Law.pdf), Türkiye'nin yaklaşık 104.000 km²'lik bir deniz alanını kaybettirmektedir. Yunanistan, kıyıları birbirine karşı olan devletlerin MEB ve kıta sahanlığı sınırlandırmalarını uluslararası deniz hukukunun öngördüğü şekilde ortay hat prensibine uygun olarak yapılması gerektiğine inandığını vurgulamıştır. Aynı şekilde Yunanistan, adalara da hiç bir şarta bağlı olmaksızın kıta sahanlığı verilmesi gerektiğini ve Türkiye ile Yunanistan arasındaki kıta sahanlığının Meis Adası da dâhil olmak üzere “en yakın Yunan adaları ile Anadolu arasından geçen ortay hatta dayandırılması” gerektiğini savunmaktadır.

İleride de görüleceği gibi GKRY MEB ve bitişik bölge sınırlarını Yunanistan'ın bu görüşlerini dikkate alarak ilan etmiştir. Eğer Yunanistan ve GKRY'nin dikte ettirmeye çalıştığı sınırlar kabul edilirse, Doğu Akdeniz'de en uzun kıyısı bulunan devlet olarak Türkiye'ye Antalya Körfezi açıklarında toplam alanı

41.000 km² olan bir deniz yetki sahası bırakılmış olacaktır. Bu sahanın güneyinde yer alan ve Mısır ve Libya yetki alanlarına kadar uzanan bütün bölge ise Yunanistan ve GKRY'nin kullanımına kalacaktır. (20.09.2014, http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/cyp_2004_eez_proclamation.pdf)

Yunanistan ve GKRY'nin ileri sürüp, gerçekleşmesinde ısrarcı davrandığı bahse konu görüşlerin kabul edilmesi Türkiye açısından birkaç noktada mümkün değildir. İlk olarak, adı geçen adalar Anadolu kıyıları ile Yunanistan anakarası arasında çizilecek bir ortay hatta ters tarafta kalan adalar statüsüne haiz olacaklarından hem sınırlandırma konusunda kıyı oluşturamaz, hem de karasuları dışında kıta sahanlığına sahip olamazlar. UAD başta 1977 İngiltere-Fransa Kanal kıta sahanlığı uyuşmazlığı olmak üzere emsal teşkil edebilecek birçok davada bu hususu açıkça teyit etmiştir. (Önder, 2008: s. 87) Bu durumda Yunanistan ile Türkiye arasındaki sınırlandırma sorunu uluslararası hukukun öngördüğü hakkaniyet prensibine uygun bir başka yöntemle çözümlenmelidir. Böylesi uyuşmazlıklar için UAD'nın verdiği kararlarda öne çıkan prensip coğrafyanın üstünlüğü prensibidir. Coğrafyanın üstünlüğü prensibinden uyuşmazlığa taraf olan ülkeler arasında sınırlandırma hattının anakara coğrafyası esas alınarak belirlenmesi gerektiği anlaşılmalıdır. Nitekim UAD Kuzey Denizi davaları kararında 'coğrafyanın yeniden şekillendirilmesi söz konusu olamaz'; yukarıda anılan İngiltere-Fransa davasında "eşit uzaklık veya herhangi başka bir sınırlandırma metodunun uygunluğunu coğrafi şartlar belirler" ve Libya-Malta sınırlandırma anlaşmasında ' tarafların kıyıları başlama çizgisini oluşturur' hükümlerine vararak coğrafi prensibi vurgulamıştır. (Başeren, 2010: s. 288)

İkinci olarak, coğrafi prensibin yetersiz kaldığı yerlerde hakça bir sınırlandırma anlaşmasının yapılması için bahse konu olan alandaki diğer coğrafi unsurlara bakılır. Adalar, kıyı uzunluğu ve şekilleri başvurulmuş ilk diğer ilgili coğrafi unsurlardır. Türkiye'nin GKRY ile yapacağı sınırlandırma anlaşmasında kıyı uzunluğu, Yunanistan ile yapacağı sınırlandırma anlaşmasında ise adalar ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla Türkiye ve Rum Yönetimi arasında yapılacak sınırlandırma anlaşmasında sınır çizgisi kıyı uzunluklarıyla orantılı bir hat üzerinde belirlenmelidir.

Türkiye'nin Yunanistan ile yapacağı sınırlandırma anlaşmasında ise öne çıkan diğer ilgili coğrafi unsur adalardır. Adalara ne etki verileceğini adanın konumu, nüfusu, büyüklüğü ve coğrafi dengesi gibi özellikler belirler. Her ne kadar adaların kıta sahanlığı olsa da, bu durum adaların anakaralarla aynı statüde buldukları anlamına gelmez. (Pazarcı, 2006: s. 252-255) Sorunun çözümünde uluslararası hukukun aradığı asıl ilke hakça paylaşım ilkesidir. Bu ise; coğrafyanın yeniden biçimlendirilmemesi ya da doğadan gelen eşitsizlikleri telafi etmeme ilkesi, ilgili devletlerden birinin diğer devletin doğal uzantısını kapatmama ilkesi, ilgili bütün koşullara saygı ilkesi ve bütün devletler hukuk önünde eşit olsa ve eşit muameleye tabi tutulsalar da, hakkaniyetin mutlak eşitlik anlamına gelmediği ilkesi gibi bir dizi ilkeyi birlikte kapsar.

Doğu Akdeniz ve Ege'de hakça bir sınırlandırmanın olması için bu ilkelerin bir arada değerlendirilip sınırlandırma çizgisinin öyle belirlenmesi gerekir. Rodos gibi meskûnu bulunan adaların sınırlandırma çizgisinin belirlenmesine kısmi etkisi olsa da, bu etkinin ilgili devletlerden birinin doğal uzantısının kapatılmaması ilkesi gereğince Türkiye'nin güneye doğru uzanacak deniz yetki alanını kapatmamalıdır. Buna karşılık çok küçük olan Meis Adası'nın sınırlandırma çizgisinin belirlenmesinde ihmal edilmesi gerekir. UAD uyuşmazlık davalarında karar verirken benzer durumda bulunan adaları dikkate almamıştır. UAD'ın en son 2009 yılında Ukrayna ile Romanya arasında sorun oluşturan Serpent/Yılan Adası ile ilgili verdiği karar bu yöndeki uygulamalara bir örnek olabilir. (Başeren, 2010: s. 272-273)

1.2.2. Bölgesel Uzlaşma Yerine Azami Çıkar Elde Etme Planları

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

Yetmiş milyonun üzerindeki nüfusu ile Mısır, Doğu Akdeniz'de bölgesel güç olma iddiasındadır. Bu çerçevede, mümkün olduğunca geniş bir bölgeyi kontrol

etmek istemektedir. NATO'nun Akdeniz Diyaloğu üyesidir. NATO OAE'ye fiilen katılmak istemektedir. Mısır, GKRY ve Yunanistan ile daha yakın ilişkiler içerisindedir.

KKTC'nin geleceği ise, Ada'da uygulanacak siyasî çözüm ile şekillenecektir. Yunanistan ve GKRY, AB'den aldıkları güçle Doğu Akdeniz'de etkin olmaya, KKTC'yi ilhak etmeye ve geleneksel olarak Türkiye'nin etkin bir rol üstlenmesini engellemeye çalışmaktadırlar. GKRY, kuracağı kontrol istasyonları ve bir füzyon merkezi vasıtasıyla AB'nin NEPTÜN Projesi içinde Doğu Akdeniz'de; deniz sınırlarının korunması, deniz ticaretinin kontrolü, deniz güvenliğinin sağlanması, deniz kirliliğinin önlenmesi, denizde arama-kurtarma faaliyetlerinin icrası, hava sahası kontrol ve yönetiminin sağlanması açısından “tek merkez” olma gayretlerini sürdürmektedir. GKRY, bu girişimlerini; Türkiye'nin AB'ye tam üyelik müzakere sürecinde Avrupa Parlamentosu ve Komisyonlarında ileri süreceği şartlar, AB'nin INTERREG Projesi kapsamında sağladığı fon (2.3 milyon Euro), bu projedeki ilerlemeler (VTIMS Projesi), AB Müşterek Hava Sahası Yönetimi (EUROCONTROL) kapsamındaki kazanımlar ve son olarak, Mısır ve Lübnan ile yaptığı ikili anlaşmalar vasıtasıyla aktif olarak sürdürmektedir. Yunanistan ise, GKRY'nin bu gayretlerini hem ikili bazda sağladığı finansal ve teknik destek, hem de AB ve NATO içerisindeki faaliyetleri ile desteklemektedir.

1.2.2.1. Yunanistan'ın Uygulama ve Politikaları

Yunanistan 1931 yılında yayınladığı bir Kraliyet Kararnamesiyle (28 04 2014, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/grc.htm>) o tarihte karasularının genişliği 3 mil olduğu halde, “sivil havacılık ve hava polisliği” amacıyla karasularını 10 mile çıkararak bir düzenleme yapmıştır. 1936 yılında ise, karasuları genişliğini 6 mile çıkarmıştır (18 02 2014, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/grc.htm>). Bununla birlikte Yunan Hükümet yetkilileri, 1982 BMDHS'nin kendilerine tanıdığı hakkı öne sürerek, uygun zamanı bulduklarında karasularını 6 milden 12 mile genişleteceklerini beyan etmektedirler. Günümüzde yaklaşık 130 devlet tarafından kabul edilen 10 Aralık 1982 tarihli BMDHS'nin karasularının en fazla 12 mile kadar

genişletilebilmesi kuralı, bundan sonra genel kabul görüp teamül hukuku niteliği kazansa dahi; oluşum aşamasından itibaren kararlı ve tutarlı bir şekilde bu kurala karşı çıkan Türkiye'ye karşı uygulanamaz.

Yunanistan Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin olarak, 24 Mayıs 1977 tarihinde İtalya ile bir antlaşma imzalamış (19 03 2014, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/grc.htm>) ve bu antlaşma ile iki devlet arasındaki Kıt'a Sahanlığı sınırları belirlenmiştir.

Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'nın Denizcilere 158 sayılı bildirisini ile Piri Reis isimli araştırma gemisinin 4-28 Haziran 2001 tarihleri arasında Meis Adası'nın güneyinde Rodos'tan Kıbrıs'a kadar olan alanlarda sismik araştırmalar yapacağı ilân edilmiştir. Bunun zerine basın yayın organlarında, bu durumun yarattığı gerginliğin Türk Dışışleri Bakanı'nın Yunan Dışışleri Bakanı'na yaptığı izahat ve Yunan tarafının tatmin olmasından sonra üzüldüğüne ilişkin haberler yayımlanmıştır

Türk Dışışleri Bakanı tarafından, Piri Reis gemisinin bilimsel araştırmalar yapacağının ve Rodos'un güneyinde yer alan Yunan Kıt'a Sahanlığının tartışmalı olduğu bölgelere yaklaşmayacağının taahhüt edildiği bildirilmiştir. Yunan Dışışleri Bakanlığı sözcüsü, geminin hareketleri Yunan Kıt'a Sahanlığıyla ilgili olmadığı sürece, Ege niversitesi'nin programladığı araştırmaları yapma hakkına sahip olduğunu ve bilimsel araştırmaların Türkiye ile Yunanistan'ın ikili ilişkilerdeki davranışlarını düzenleyen 1997 Madrid Antlaşması'nı ihlal etmediğini söylemiştir (Başeren, 2002: s. 31).

Yunanistan, Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin Kıt'a Sahanlığını elinden alma politikasını diplomatik girişimlerine de yansıtımış, Kıt'a Sahanlığının sınırlandırılması için Mısır ile görüşmeler yapmaya başlamıştır. Bununla beraber, Yunanistan Meis Adası'na Kıt'a Sahanlığı açısından tam etki tanımak, yani Meis Adası ile Mısır arasında Kıt'a Sahanlığı sınırlandırması yapacak kadar Meis'e Kıt'a Sahanlığı hakkı tanımak isteyince, Mısır Türkiye'yi incitmek istemediğini bildirmiş ve görüşmeler bir neticeye ulaşmadan sona ermiştir (Gounarls, ty: s. 242). (16 07

20014, www.un.org/Depts/los/legislationandtreaties/statefiles/cyp.htm).

1.2.2.2. Mısır'ın Uygulama ve Politikaları

Mısır, 1958'den bu yana 12 mil genişliğinde karasuları uygulamasını sürdürmekte olup; 200 metre ya da işletilebilir derinliğe kadar olan bölgede Kıt'a Sahanlığı haklarını kullanacağını öngören bir düzenlemeye sahiptir (15 05 2014, http://www.un.org/depts/los/legislation_andtreaties/statefiles/egy.htm). Ayrıca, 1982 BMDHS'yi onaylarken 26 Ağustos 1983 tarihinde BMDHS Bölüm V ve VI hükümleriyle Akdeniz ve Kızıldeniz'de karasularının ötesinde yer alan kendisine ait MEB'e ilişkin haklarını kullanacağını; Sözleşme'ye göre MEB'de haklarını kullanıp yükümlülüklerini yerine getirirken diğer devletlerin hak ve yükümlülüklerine gereken saygıyı göstereceğini ve Sözleşme hükümlerine uygun hareket edeceğini; MEB'inin sınırlarını Sözleşme'de ortaya konan kurallara göre belirleyeceğini beyan etmiştir. (Özkan, 2012: s. 376)

Mısır'ın Lefkoşe Büyükelçisi basına sık sık beyanatlar vererek, kendi ülkesi ile GKRY'nin doğal gaz sahasında ortak işletmeler oluşturmasının söz konusu olduğunu, henüz bu konuda bir anlaşma bulunmamakla beraber, bir düzenleme yapılabileceğini, BMDHS'ye taraf iki devlet arasında çıkabilecek uyuşmazlıkların kolayca çözülebileceğini, Kıt'a Sahanlığı ve MEB'in belirlenmesi konusunda işbirliği yapmaya hazır olduklarını beyan etmiştir. Mısır, müzakere açısından tanınan tek bir Kıbrıs olduğunu ve onu muhatap alacağını bildirmiştir. (Başeren, 2002: s. 109).

15 Şubat 2003 tarihinde Türk Dışişleri Bakanlığı yetkilileri Ankara'daki Mısır Büyükelçisi ile bir görüşme yaparak, Türkiye'nin konuya ilişkin tutum ve endişelerini dile getirmişlerdir. Bu çerçevede; GKRY'nin Kıbrıs Adası'nın tamamını temsil etmediği, Kıbrıs adına deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına yönelik sözleşme imzalamayacağı, böyle bir gelişmenin Kıbrıs'ta barışa yönelik çabaları da olumsuz etkileyebileceği, öte yandan konunun Türkiye ve diğer bölge ülkelerinin hak ve çıkarlarını da doğrudan ilgilendirdiği, bu nedenlerle Mısır'dan GKRY ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda bir anlaşma yapmaktan

kaçınmasının beklendiği yinelenmiştir.

Türkiye tarafından yapılan girişimlere rağmen, GKRY ile Mısır arasında MEB sınırlandırmasını öngören antlaşma, GKRY Sanayi, Ticaret ve Turizm Bakanı Nikos Rolandis ve Mısır Dışişleri Bakanı Ahmed Maher tarafından 17 Şubat 2003 tarihinde imzalanmıştır. GKRY ve Mısır basınında, söz konusu antlaşmaya “Ortak Ticaret Bölgesi” Antlaşması olarak atıfta bulunulmuştur. Bu antlaşma ile iki ülke arasındaki MEB sınırları, Kıbrıs Adası ile Afrika sahilleri arasındaki eşit uzaklık çizgisi esas alınarak tespit edilmiştir.

Arap Baharı ile ülkede meydana gelen yönetim değişikliğinden sonra iktidara gelen Mursi döneminde, Mısır-GKRY MEB sınırlandırma anlaşmasının askıya alınabileceği gündeme gelmiştir. Fakat Temmuz 2013 tarihinde yönetimin tekrar el değiştirmesiyle Ekim- Aralık 2014 tarihlerindeki görüşmeler dışında bu hususta henüz herhangi bir gelişme kaydedilememiştir.

1.2.2.3. GKRY'nin Uygulama ve Politikaları

GKRY karasularının genişliği 12 deniz mili olup; 200 metre derinlik ya da işletilebilirlik esasında Kıt'a Sahanlığına sahip olduğunu öngören bir yasaya sahiptir (21 03 2014, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/cvp.htm>). Ayrıca Başsavcılık tarafından 1972'de verilen bir mütalaada UAD'nin 1969 Kuzey Denizi Kıt'a Sahanlığı uyuşmazlığında verdiği kararın ışığında, 200 metre derinliğin ötesindeki deniz alanlarının, eğer Kıbrıs'ın deniz altında doğal uzantısını oluşturuyorlarsa Kıt'a Sahanlığı olarak görülebileceği bildirilmiştir. Anılan yasada, Kıbrıs ile sahilleri karşılıklı olan devletler arasındaki Kıt'a Saharlığı dış sınırının, Kıbrıs ile ilgili devlet tarafından aksine karar verilmedikçe, orta hattın ötesine geçmeyeceği hüküm altına alınmıştır.

Ocak 2001'den itibaren GKRY basınında geniş şekilde yer almaya başlayan Kıbrıs'ın güneyinde petrol bulunduğuna ilişkin haberler, bölgeye olan ilgiyi arttırmaktadır. Türkiye ve Yunanistan'ın yanı sıra; İsrail, Suriye, Mısır ve Lübnan'ın da petrol yataklarıyla yakından ilgilendikleri görülmektedir.

Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması ile ilgili en önemli sorun GKRY ile yaşanmaktadır. Rum Yönetimi, 5 Nisan 2004’te resmi gazetede yayınlanan bir yasa ile 24 mil genişliğinde bitişik bölge ve 200 mil genişliğinde MEB ilan etmiştir. Rum Yönetimi, bunu yaparken KKTC ve Türkiye ile anlaşma yoluna başvurmamış ve tek taraflı hareket etmiştir. Bu nedenle Yönetim, hem uluslararası hukukun öngördüğü karşılıklı sahili bulunan devletlerle anlaşarak hakça bir sınırlandırma yapılması ilkesini, hem de KKTC ile Türkiye’nin hak ve görüşlerini dikkate almamıştır. (20,07,2014, www.un.org/Depts/los/legislationandtreaties/pdf/treaties/egy-cyp2003EZ.pdf).

Türkiye hariç uluslararası toplumun ve hukukun da Kıbrıs Adası’ndaki statüyü bu şekilde kabul ettiğini vurgulamaktadır. Buradan hareketle, Rum Yönetimi Kıbrıs’ın 1964’te kabul edilen bir yasa ile 12 millik karasuları ilan ettiğini, 1993’te BM’e karasuları genişliğinin ölçülerini gösterir koordinatları resmen ilettiğini ve bu koordinatların BM tarafından 1996 yılında onaylandığını söylemektedir. Ayrıca Kıbrıs’ın 1988’de BMDHS’ni imzaladığını ve 2004’te Sözleşme’nin hükümlerine ve Uluslararası Hidrografi Örgütü’nün kabul ettiği metotlara uygun bir şekilde MEB alanı ilan ettiğini dile getirmektedir. Rumlar ancak bu gelişmelerden sonra, 26 Ocak 2007’de Adanın güneyinde on üç adet hidrokarbon arama ruhsat sahası ilan ettiklerini belirtmektedir.

Rum Yönetimi Türkiye’nin Kıbrıs Adası’nın batısında kalan bölge için önerdiği, ilgili devletler arasında hakkaniyet prensibine uygun bir anlaşmayla MEB ve kıta sahanlığı sınırlandırması yapılması yöntemini uluslararası hukuka göre temelsiz bulmaktadır. GKRY söz konusu prensip gereğince akdedilecek bir anlaşmanın Kıbrıs’ı deniz alanlarından yoksun bırakacağını, bu durumun ise BMDHS’ne ve UAD’ın kararlarına aykırılık teşkil edeceğini ileri sürmektedir. GKRY, BMDHS’nin 74 ve 83. maddelerinin, UAD Statüsü’nün 38. maddesine aykırı olmayacak şekilde kıyıları karşılıklı veya bitişik devletler arasında hakkaniyete uygun bir kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırması yapılabileceğini öngördüğünü belirtmektedir. Rumlar söz konusu maddelere uygun şekilde Mısır ile 2003’te, Lübnan ile 2007’de (Lübnan Meclisi anlaşmayı hala onaylamamıştır) ve İsrail ile 2010’da ortay hat prensibini temel alarak anlaşmalar yaptıklarını

vurgulamaktadır. Rum idareciler, Türkiye'nin Sözleşme'nin bahse konu maddelerine önyargı ile yaklaştığını ve bu tutumuyla 'sınırlandırmanın Uluslararası Hukuka uygun olarak anlaşmalarla gerçekleştirilmesi yükümlülüğünü kasten ortadan' kaldırdığını ileri sürmektedir.(Özkan, 2012: s. 375)

GKRY, Türkiye'nin Kıbrıs Cumhuriyetini resmen tanımadığını ancak uluslararası deniz hukukunun genel prensiplerinden biri olan Akdeniz gibi kapalı veya yarı kapalı denizlerde sahili bulunan devletler, haklarını kullanır ve sorumluluklarını yerine getirirken birbirleriyle işbirliği yapmak mecburiyetindedirler ilkesini kabul ettiğini; bu kabulün Rum Yönetimi'nce Türkiye'nin Kıbrıs Cumhuriyeti'ni uluslararası kamu hukukunun yerleşik kurallarına göre zımnen bir devlet olarak tanıdığı şeklinde yorumlandığını ifade etmektedir. Bu nedenle Rum yönetimine göre Türkiye, Kıbrıs'taki meşru hükümetle kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırma anlaşması imzalamak için yapıcı bir tutumla görüşmelere başlamalıdır. (Başeren, 2010: s. 280)

Son olarak GKRY'nin Türkiye'yi Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda uluslararası hukuku ihlal ederek tek taraflı davranmakla suçladığı belirtilmelidir. Türkiye'nin 1958 Cenevre Sözleşmelerini ve 1982 BMDHS'ni imzalamadığını, Akdeniz'de MEB ilan etmediğini, kıta sahanlığı anlaşması yapmadığını ve GKRY ile deniz yetki alanlarını sınırlandırmak üzere bir anlaşma istemediğini uluslararası toplantılarda sürekli gündeme getirmektedir. Türkiye'nin TPAO'ya verdiği hidrokarbon yatağı arama ruhsatları ile GKRY'nin MEB ve kıta sahanlığını açıkça ihlal ettiğini, bölgede yanlı hareket ettiği hakkında şikayet etmektedir.

1.2.2.4. KKTC'nin Uygulama ve Politikaları

KKTC Cumhurbaşkanı Rauf Denktaş konunun taşıdığı önem karşısında KKTC'nin konu ile ilgili tutumunu ortaya koymuştur. Cumhurbaşkanı Denktaş, GKRY basınına göre, üçüncü taraflarla yapılan görüşmelerde kendisinin de görüşmeci olması gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, temasta bulunduğu petrol şirketlerinin yetkililerine ve yabancı temsilcilere, bölgede petrol veya doğal gaz

yatakları bulunması durumunda, KKTC'nin bu kaynaklardan % 50 pay alması gerektiğini bildirmiştir.

Kıt'a Sahanlığı sınırlandırması ile ilgili GKRY-Suriye ilişkileri karşısında Denктаş, KKTC'nin pozisyonunu daha ayrıntılı olarak ortaya koymuştur. Suriye Doğal Kaynaklar ve Petrol Bakanı'nın GKRY'ye gerçekleştirdiği ziyaret sırasında yapılan açıklamalar üzerine, KKTC Cumhurbaşkanı Denктаş bir açıklama yaparak; "Kıbrıs Adası'nın MEB ve Kıt'a Sahanlığının sınırlandırmadığını, her şeyden önce bu sınırlandırmanın uluslararası hukuka uygun olarak, Türkiye de dahil bölgedeki tüm ilgili ülkelerle yapılacak karşılıklı anlaşmalarla gerçekleştirilmesi gerektiğini, bu sınırlandırmanın öncelikle KKTC ile bir anlaşmaya varılmadan mümkün olamayacağını, güneydeki Rum İdaresinin tek başına sınırlandırma anlaşması akdetme yetkisi bulunmadığını ve KKTC ile birlikte hareket etme mecburiyeti olduğunu, aksi halde KKTC'nin haklarını gerektiği gibi savunacağını, Rum İdaresi'nin bölgede yeni bir kriz kaynağı olabilecek sorumsuz davranışlar içine girmeyeceğini ve ilgili devletlerin buna fırsat vermeyeceklerini ümit ettiğini" beyan etmiştir.

KKTC, ayrıca uygulamada da Kıt'a Sahanlığına ilişkin haklarını kullanmakta ve korumaktadır. NIMA (National Imagery & Mapping Agency, Maritime Safety Information Center) tarafından yayınlanan Hydrolant Mesajı ile Türk bayraklı MTA SİSMİK-I gemisinin, 11-16 Kasım 2002 tarihleri arasında 36° 02' K - 032° 48' D, 36° 34' K - 035° 24' D, 34° 42' K - 034° 55' D, 34° 53' K - 034° 27' D, 35° 07' K - 034° 16' D, 35° 12' K - 033° 54' D, 35° 12' K - 033° 54' D, 35° 24' K - 032° 55' D koordinatları arasında sismik araştırma yapacağı ilan edilmiştir. Araştırma, Türkiye Cumhuriyeti adına ve KKTC ile işbirliği halinde yapılmıştır (Başeren, 2002: s. 180).

1.2.2.5. Suriye'nin Uygulama ve Politikaları

Suriye'nin, 200 metre ya da işletilebilir derinliğe kadar Kıt'a Sahanlığına sahip olduğunu hüküm altına alan 28 Aralık 1963 tarihli bir düzenlemesi bulunmakta olup, 16 Ağustos 1981 tarihinde de karasularının genişliğini 35 mile çıkarmıştır (28 03 2014, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/syr.htm>).

Ancak, bu konu ile ilgili olarak ‘‘Suriye’nin Karasularında Ulusal Egemenliğinin Belirlenmesi’’ne ilişkin yasanın, 8 Kasım 2003 tarihinde Suriye Halk Meclisi tarafından kabul edildiği ve 19 Kasım 2003 tarihinde Devlet Başkanı tarafından onaylandığı öğrenilmiŐtir. Söz konusu yasada; Suriye karasularının esas hatlardan itibaren 12 deniz mili olduğu ve 200 deniz milinin dışına çıkmayacak Şekilde aÇık denizlere doğru uzanan bölgenin MEB olarak belirlendiği ifade edilmiştir (www.un.org/Depts/los/legislationandtreaties/statefiles/syr2003e.pdf, 17.07.2014).

Suriye, bu yasa ile 35 mil olarak ilân ettiği karasularını sadece 12 mile indirmekle kalmamış; ayrıca sınırları belirtilmemiş olmakla birlikte, Bitişik Bölge, Kıt’a Sahanlığı ve MEB ilân etmiş ve bu alanlar bakımından çeşitli müeyyideler koymuş bulunmaktadır. Yasanın baŐlıĐında belirtilenin ötesinde, yalnızca karasularını değil, aynı zamanda İç Sular, Bitişik Bölge, Kıt’a Sahanlığı ve MEB’e ilişkin rejimi de düzenlediği görölmektedir. Bu alanların sınırlarıyla ilgili olarak ise, esas hatlardan itibaren ölçülecek mesafeler verilmek suretiyle dış sınırlarının tespit edildiği; komşu bir ülkeyle yan sınırların tespiti sorununa değinilmediği dikkat çekilmektedir.

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

Aynı zamanda, Suriye Doğal Kaynaklar ve Petrol Bakanı, Suriye Petrol Şirketi Genel Müdürü ve ABD’nin Veritas Şirketi yetkilisi arasında 29 Kasım 2003 tarihinde, Suriye’nin Karasuları ve MEB’i olarak iddia ettiği sahada, sismik araştırmalar yapılması ve jeolojik bilgilerin toplanması amacıyla bir protokol imzalanmıştır. Anılan protokolde; araştırma neticesine göre bölgedeki petrol ve

doğal gazı çıkarmak üzere uluslararası petrol şirketlerine duyuru yapılmasının amaçlandığı, araştırmaların 4.700 km²'lik bir sahada yapılacağı, protokolün tahmini maliyetinin 4 milyar ABD dolarına ulaşacağı ve araştırma şirketine 10 yıllık bir sismik araştırma yetkisi tanındığı bildirilmiştir.

Diğer taraftan, Suriye Doğal Kaynaklar ve Petrol Bakanı ile GKRY Ticaret Bakanı arasında yapılan görüşmelerden sonra, 2001 yılı sonunda Suriye ile GKRY'nin Kıt'a Sahanlığı ve MEB sınırlandırılmasına ilişkin antlaşmayı imzalamayı umut ettikleri açıklanmıştır (Kathimerini, 07 08 2001). Bununla beraber, Filistin meselesinin İsrail, Hatay konusunun da Suriye ile yapılacak Kıt'a Sahanlığı sınırlandırmalarını etkilemesi ve GKRY'nin girişimlerini sonuçsuz bırakması olasılığı yüksektir. Zira GKRY'nin, Akdeniz'e kıyısı olan Filistin Yönetimi ile de müzakerelerde bulunması gerekmektedir. Bu durum ise, İsrail ile GKRY arasındaki görüşmelerin durmasına neden olmuştur (Fileleftheros, 13.03.2002).

Suriye, deniz kullanım alanlarını 19 Kasım 2003 tarihinde kabul ettiği 'Suriye Karasularında Ulusal Egemenliğin Belirlenmesi' yasasıyla düzenlemiştir. (<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SYR.htm>, 18.07.2014) Kabul edilen yasayla Suriye, BM'e karasularının esas hatlardan başlamak suretiyle 12 mil, bitişik bölgesinin 24 mil ve 200 mili aşmayacak şekilde MEB'sinin bulunduğunu bildirmiştir. Suriye bildiri ile birlikte Akdeniz'de sismik araştırmaların yapılmasına izin vermiştir. Bu çerçevede son olarak Suriye Doğal Kaynaklar ve Petrol Bakanlığı belirlenen üç ayrı bölgede altı ay süreyle (Mart-Ekim 2011) petrol arama ve çıkarma maksadıyla ihaleye gidileceğini duyurmuştur. Ancak ülkedeki kriz dolayısıyla herhangi bir gelişme yaşanmamıştır. Suriye'nin ilan ettiği petrol arama alanlarının kuzey bölümlerinin Türkiye'nin yetki alanları ile çakıştığını da belirtmek gerekir. (Yaycı, 2012: s. 26)

1.2.2.6. Lübnan'ın Uygulama ve Politikaları

Lübnan 12 mil genişliğinde karasularına sahiptir. (05. 04. 2014, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/lbn.htm>) Lübnan'ın 1970-1975 yılları arasında Rus, İngiliz ve ABD'li uzmanlara denizde ve karada

petrol yatakları ile ilgili çalışmalar yaptırdığı, etüt sonuçlarına göre petrol çıkarma maliyetinin petrolden elde edilecek gelirden fazla olması nedeniyle, petrol arama faaliyetlerine son verdiği; 1975-1990 yılları arasında da iç harp ile uğraştığı için hiçbir petrol arama faaliyetinde bulunmadığı ve başka ülkelerin faaliyetlerine de katılmadığı görülmektedir. (Başeren, 2002: s. 113).

1990 yılından itibaren, gerek dini cemaatler esasına göre oluşturulan koalisyon hükümetlerinin başarısızlığı, gerekse İsrail işgali ve bu nedenle teşkil edilen silahlı örgütlerin varlığı gibi istikrarı olumsuz etkileyen nedenlerle, stratejik kararlar alınmadığı ve devletin ekonomik gücünün büyük yatırımlar için yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca istikrarsızlık ortamından endişe duyan büyük şirketlerin de yatırımdan ziyade ticarete yönelmesi nedeniyle, petrol arama gibi uzun zaman ve büyük finansa ihtiyaç gösteren girişimlerde bulunulamadığı görülmüştür. İzah edilen zafiyetler ve Suriye'nin enerji alanında Lübnan'ı kendisine tâbi kılma istekleri nedeniyle, Lübnan'ın Suriye'den bağımsız hareket etmesi beklenmemelidir. Bu durum karşısında, Suriye - GKRY Kıt'a Sahanlığı sınırlandırmalarını etkileyen siyasi faktörlerin, dolaylı olarak Lübnan'ı da etkileyeceği düşünülebilir (Başeren, 2002: s. 190).

Lübnan'ın da Doğu Akdeniz'de hidrokarbon yatakları arama ve MEB ilan etme girişimleri vardır. Bu amaçla 17 Ağustos 2010 tarihinde Lübnan Meclisi denizlerde petrol ve doğal gaz aranmasını düzenleyen bir kanun kabul etmiştir. (Yaycı, 2012: s. 28.) Kanunun kabulüyle Lübnan Akdeniz'de iki ve üç boyutlu sismik araştırmalarda bulunmuştur. Lübnan Türkiye'nin itirazlarına rağmen 17 Ocak 2007'de GKRY ile MEB sınırlandırma anlaşması imzalamıştır. (http://www.mfa.gov.tr/no_18---30-ocak-2007_-guney-kibris-rum-yonetimi_nin-dogu-akdeniz_deki-ulkelerle-deniz-yetki-alanlarini-igilendiren-ikili-anlasmalar-yapma-gayretlerini-hk_-tr.mfa, 20.08.2014) Ancak Lübnan Meclisi, muhtemelen Türkiye'nin itirazları nedeniyle söz konusu anlaşmayı henüz onaylamamıştır.

2010 yılında GKRY-Lübnan MEB sınırlandırma anlaşmasının durumunu etkileyecek önemli bir gelişme yaşanmıştır. Lübnan, 19 Ekim 2010 tarihinde deniz yetki alanlarını belirleyen bir haritayı BM'e sunmuştur. Bildiri ile ilan edilen MEB

sınırları Lübnan'ın Rum Yönetimi ile imzaladığı sınırlandırma anlaşmasının koordinatlarını da kapsamaktadır. Bu nedenle Lübnan'ın GKRY ile imzaladığı anlaşmayı onaylayıp onaylamamasının somut bir hükmü kalmamıştır denilebilir. Ayrıca Lübnan'ın ilan ettiği MEB ile İsrail'in ilan ettiği MEB alanlarının 9 km²'lik bir bölümde çakıştığı ve bu çakışmanın son dönemde iki ülke arasında gerginlik oluşturduğunu da not etmek gerekir.

1.2.2.7. İsrail-Filistin'in Uygulama ve Politikaları

İsrail'in karasularının genişliği 12 mil olup, ülkesinin karasuları dışında üzerindeki suların derinliğinin doğal kaynakların işletilmesine izin verdiği yere kadar, sahillerine bitişik deniz yatağı alanlarını ve toprak altını içeren bir Kıt'a Sahanlığına sahip olduğunu bildiren bir yasaya sahiptir (24. 04. 2014, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/isr.htm>).

İsrail, 2010 yılında Tamar ve Leviathan sahalarında tespit ettiği doğal gaz yataklarından sonra 12 Temmuz 2011'de MEB koordinatlarını gösteren bir listeyi BM'ye sunarak MEB ilanında bulunmuştur. İsrail devleti bunu yaparken GKRY hariç Doğu Akdeniz'e sahildar hiç bir devletle MEB sınırlandırma anlaşması imzalamamıştır. Rum Yönetimi ve İsrail 17 Aralık 2010 tarihinde imzaladıkları MEB sınırlandırma anlaşmasında ortaya hat kuralını dikkate almışlardır. (http://www.mfa.gov.tr/no_-288_-21aralik-2010_-israil-ile-gkry-arasinda-imzalanan-meb-anlasmasi-hk_.tr.mfa, Erişim: 20.08.2014) İsrail Tamar ve Leviathan bölgelerinde tespit ettiği hidrokarbon sahalarında üretim yapacak aşamaya gelmiş durumdadır. GKRY ile buradan elde edilecek doğal gazın tüketici pazarlara ulaştırılması için ortak projeler geliştirmeye çalışmaktadır.

1.2.2.8. Libya, Malta, Tunus, Cezayir, İtalya, Arnavutluk, Karadağ ve Bosna-Hersek Politikaları

18 Şubat 1959 tarihli Kara Suları Kanuna göre Libya'nın kara sularının genişliği 12 mildir. Libya, 1 Nisan 2005 tarihinde kara sularının dış sınırından

itibaren 62 mil genişliğinde bir balıkçılık koruma alanı ilân etmiştir. Libya bu ilânı hakkında BM'e bildirim yapmıştır. (<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LBY/1959/Act.pdf>, 17.11.2013)

Libya'nın hem Tunus Cumhuriyeti, hem Malta ile arasında Kıta Sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin olarak iki adet uluslararası yargı kararı bulunmaktadır. Libya'nın 1968, Tunus'un 1972 yılından itibaren kendilerine ait kabul ettikleri, ancak Libya-Tunus deniz sınırında yer alan deniz alanları üzerinde araştırma ve işletme ruhsatları vermeleri; iki Devletin birbirlerini protesto etmelerine ve karşılıklı protestolar sonucunda uyuşmazlığın çözümü için UAD'ye gitmeyi öngören 10 Haziran 1977 tarihli tahkimnameyi imzalamalarına sebebiyet vermiştir. UAD'ye başvurmak üzere yapılan tahkimname sonucunda Tunus, 25 Kasım 1978'de, Libya ise 14 Şubat 1979 tarihinde Divana başvurmuştur. İki Devlet UAD'ye üye olmadıklarından, Devletler "ad hoc" yargıç atamışlardır. UAD, hakça ilkelere dayanan bir sınırlandırmaya gitmiştir. (<http://www.ici-cii.org/iciwww/icases/itl/itl-ismmary-19810414.htm>, 18.01.2014) Ancak, hakça ilkelerin tespitinde farklı alanlar ve koşullar olması itibarıyla, değişik durumlar ortaya çıkmıştır. Sınırlandırma kara sınırının devamına göre yapılmış ve adaların konumu Manş Denizi Kıta Sahanlığı davasında olduğu gibi hakça ilkeler kapsamında kısmen değerlendirilmiştir.

Doğal uzantı uygulamasında, Divan bu davada oldukça farklı bir yaklaşım içine girerek, doğal uzantının tek başına yeterli olmadığı ve hatta uygun bir esas olmadığı sonucuna varmıştır. UAD'nin kararında değindiği ve zaten tarafların talebine istinaden değerlendirmeye aldığı 1982 tarihli BMDHS'de ortaya çıkan yenilikler ile ilgili olarak, Kıta Sahanlığının coğrafi temelini oluşturan doğal uzantı ilkesinden sapılmış olduğuna dikkat çekilmiş ve Konferans'ta öngörülen Kıta Sahanlığı dış sınırı ile ilgili bir talep bulunmadığından, genişlik kriterine göre karar verilemeyeceği belirtilmiştir.

Libya ve Malta Kıta Sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin uyuşmazlıkları konusunda UAD'ye başvuru tarihi 23 Mayıs 1976 olmasına rağmen, UAD ancak, 3

Haziran 1985 tarihinde uyuşmazlığı karara bağlayabilmiştir. Akabinde, 10 Kasım 1986 tarihinde Libya ve Malta arasında Kıta Sanlığının sınırlandırmasında özel düzenlemeye ilişkin bir andlaşma akdedilmiş ve koordinatlar tespit edilmiştir. Divan, ülkelerin çoğunluğunca tarafından kabul edilmiş olan BMDHS'nin büyük öneme sahip olduğunu, dolayısıyla taraflar istemde bulunmasalar dahi, bu Sözleşmenin maddelerinin Uluslararası Teamül Hukuku kuralı olarak tarafları bir ölçüde bağlayıcı nitelikte olduğunu belirtmiştir. (<http://www.ici-cii.org/iciwww/icasess/ilm/ilm-issummaries/ilm-issummary-19840321.htm>, 17.08.2013.)

Malta'nın "Kara Suları ve Bitişik Bölge" ye ilişkin 10 Aralık 1971 tarihli bir Kanunu bulunmaktadır. Bu Kanunun 3. maddesine göre kara sularının genişliği 12 mildir. Aynı Kanunun 4. maddesi II. fıkrasına göre "Bitişik Bölge", kara sularının ölçülmeye başlandığı düz esas hatlardan itibaren 24 mildir. (http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT_1971_Act.pdf, 27.11.2013.)

2 Ağustos 1973 tarihli Kara Suları Kanununa göre Tunus'un kara sularının genişliği 12 deniz mili olarak tespit edilmiştir. Tunus ve İtalya Hükümetleri arasında Kıta Sahanlığının sınırlandırmasına ilişkin 20 Ağustos 1971 tarihli ikili bir andlaşma mevcut olup konuya ilişkin detaylı bilgi metindedir. (<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ITA.htm>, 25.06.2014) Ayrıca, Tunus ve Cezayir arasında Batı Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırmasına ilişkin 11 Şubat 2002 tarihli ikili andlaşma mevcuttur. (<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ITA.htm>, 18.11.2013.) İtalya, kara sularının genişliği 12 mil, Bitişik Bölge genişliği 24 deniz milidir. İtalya 816 sayılı 1977 Başkanlık Kanununa göre kara sularının sınırlandırmasında "düz esas hatlar"ı benimsemiş ve koordinatlarını tespit etmiştir. (http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_1977_Decree.pdf, 23.03.2014.)

İtalya'nın Akdeniz'e kıyıdaş Devletlerle ve özellikle Doğu Akdeniz'in bir kolu olan Adriyatik Denizi'ne kıyıdaş tüm Devletlerle deniz alanlarında sınırlandırmaya gittiği görülmektedir. İtalya, Mayıs 1989'da Fransa ile Batı

Akdeniz’de kara sularının sınırlandırmasına ilişkin bir andlaşma akdetmiştir. Kasım 1980’de Yunanistan ile kıta sahanlığına, 10 Kasım 1975’te Yugoslavya ile kara sularının sınırlandırmasına ve 20 Ağustos 1971 tarihinde Tunus ile kıta sahanlığına ilişkin birer andlaşma akdetmiştir. Tunus ile yapılan sınırlandırma andlaşmasında yaklaşık yirmialtı nokta seçilmiş ve koordinatları belirlenmiştir. (http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Italy.doc, 12.12.2013)

Ayrıca, İtalya, Yugoslavya ile 8 Ocak 1968 (<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ITAYUG1968CS.PDF>, 08.11.2013) ve Arnavutluk ile 18 Aralık 1992 tarihinde (<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ALBITA1992CS.pdf>, 08.11.2013.) kıta sahanlığının sınırlandırmasına ilişkin birer andlaşma yapmıştır, bunlar halen yürürlüktedir.

Arnavutluk 4650 sayılı ve 9 Mart 1990 tarihli “Devlet Sınırlarının düzenlenmesine ilişkin bir kanuna sahiptir. Bu kanunun 1. maddesine göre kara suları, kıyı şeridinden itibaren 12 deniz milidir. (<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ALB19907366.pdf>, 15.11.2013.) Karadağ ve Bosna-Hersek’in ise hâlihazırda kara sınırı problemleri devam etmektedir. Bosna-Hersek’in denize açılan tek limanı kendi kontrolünde değildir.

1.2.2.9. Hırvatistan ve Slovenya Arasındaki Sınır Anlaşmazlığı

1991 yılında Yugoslavya’dan ayrılarak bağımsızlıklarını ilan eden Slovenya ve Hırvatistan arasında o tarihten beri devam eden kara ve deniz sınırı sorunu iki ülke açısından da hassasiyetini hala koruyor.

Problemin temelinde Sosyalist Federal Yugoslavya Cumhuriyeti zamanında federasyonun denizel sınırlarının çizilmemiş olması ve kara sınırının da bağlı bulunan cumhuriyetlere göre değil yerel belediyelere göre kayıt defterlerine geçirilmiş olması yatıyor. Bu defterlerdeki bazı kayıtların çelişiyor olması,

Yugoslavya'nın dağılmasından sonra Slovenya ve Hırvatistan arasında iki tarafın da kendi egemenliğinde olduğunu iddia ettiği 4 köy ile ilgili kara sınırı sorununu doğurdu. Yugoslavya'nın denizel sınırları ile ilgili tek antlaşmasının İtalya ile imzaladığı Osimo Antlaşması olması da federasyonun dağılmasından sonra ortaya çıkan ve Adriyatik Denizi'ne kıyısı olan bağımsız devletlerin bu konuda da sorun yaşamalarına neden oldu. (22 05 2014, <http://www.mzz.gov.si/nc/en/tools/news/cns/news/article/141/8471/>).

Yarı kapalı bir deniz olan ve Akdeniz'e Otranto Boğazı ile bağlanan Adriyatik Denizi'ne kıyıda devlet sayısı 1991'den önce Arnavutluk, İtalya ve Yugoslavya olmak üzere üçtü. Yugoslavya'nın dağılmasıyla beraber bu sayı altı oldu (Bosna-Hersek, Hırvatistan, Karadağ, Slovenya, Arnavutluk ve İtalya). Bu devletlerden İtalya dışındakiler Adriyatik'in doğusunda bulunuyor. Hırvatistan, bu altı devletten Adriyatik'in en uzun sahiline sahip olanı (tüm sahil uzunluğunun yaklaşık %75'i). Buna rağmen denizden ticari anlamda en çok yararlanan devlet İtalya. Adriyatik Denizi, hem Akdeniz'in balıkçılık açısından en elverişli yerlerinden biri hem de önemli bir taşıma güzergâhı olması dolayısıyla bu devletler açısından büyük önem arz ediyor. (24.04.2014, <http://www.setimes.com/cocoon/setimes/xhtml/tr/features/setimes/features/2007/08/27/feature-01>).

Hırvatistan ve Slovenya arasında kara sınırından daha da çözülmez hale gelen deniz sınırı sorunu, Slovenya'nın Hırvatistan ve İtalya karasularından geçmek zorunda kalmadan uluslararası sulara çıkabilmek istemesi ve Hırvatistan'ın bunu kabul etmeyerek kendi iç hukukunda ona göre düzenlemeler yapmasından kaynaklanıyor. Bu sınır anlaşmazlığının düğümlendiği nokta Adriyatik kıyısında küçük bir toprak parçası olan Piran Koyu. İki devlet de bu koy üzerinde hak iddia ettiği için sınır anlaşma yoluyla çizelemiyor. Sınırları belirlenemeyen bu bölge özellikle iki devletin balıkçıları açısından büyük sorun oluyor. (24 04 2014, www.unicankara.org.tr/docpdf/denizhukuku.pdf).

Bu konuda 1991'den bugüne kadar her iki taraf da kendi iddiası doğrultusunda bir çözüme varılması için direniyor. Hırvatistan, bu bölgede karasuları

sınırının her iki ülkeye aynı mesafede olacak orta çizgi (median line/equidistance principle) esas alınarak belirlenmesini isterken Slovenya bunu reddediyor ve bu yöntemin her durumda uygulanamayacağını söylüyor. Hırvatistan bu iddiasını desteklemek için BM Deniz Hukuku Sözleşmesi Madde 15'e dayanırken Slovenya yine bu sözleşmede Madde 74'te bu konuyla ilgili olarak yer alan "hakkaniyet" kelimesine vurgu yapıyor ve bu çerçevede bir çözüm olmasını istiyor. Tarafların argümanlarını desteklemek için referans gösterdikleri diğer temel dayanaklar ise şunlar:

- Mutabakat Zaptı: 1954 yılında İtalya, ABD, İngiltere ve Yugoslavya tarafından Londra'da imzalanan zapta göre Trieste Serbest Bölgesi'nin Trieste'yi de içine alan kısmının (Zone A) yönetimi İtalya'ya, Piran Koyu'nu içine alan kısmının (Zone B) yönetimi ise Yugoslavya'ya veriliyordu.
- Osimo Antlaşması: 1975 yılında İtalya ve Yugoslavya arasında imzalanan ve 1977'de yürürlüğe giren bu antlaşma ile Trieste Serbest Bölgesi kesin bir şekilde bölündü. Buna göre Trieste'nin İtalya'da kalmasıyla beraber Yugoslavya'nın Trieste limanına serbest giriş hakkı oluyordu. Bu antlaşmayla iki devlet arasında kara ve deniz sınırları çizilmiş oluyordu.
- Badinter Komisyonu Kararları: Avrupa Ekonomik Topluluğu tarafından Yugoslavya'nın dağılması konusu ile ilgilenmek üzere 27 Ağustos 1991'de kurulan komisyon, temel hukuki problemlerle ilgili 15 karar verdi. Bunlardan özellikle 3 nolu karar Slovenya ve Hırvatistan arasındaki sınır sorununu da ilgilendiriyor. Bu karara göre, bağımsızlıklarını ilan eden cumhuriyetlerin sınırları sadece tarafların anlaşmaları ile değişebilecektir ve eğer bu şekilde anlaşmaya varılamazsa önceden var olan idari sınırlar korunacaktır (11 Ocak 1992, Karar No.3).
- Racan-Drnovsek Antlaşması: 2001 yılında Hırvat Başbakanı Ivica Racan ve Sloven meslektaşı Janez Drnovsek tarafından imzalanan bu antlaşmaya göre, Hırvatistan deniz sınırını doğuya kaydırarak Piran Koyu'nun %80'ini Slovenya'ya bırakacak ve böylece Slovenya uluslar arası sulara çıkabilecekti. Slovenya da kara sınırı probleminde konu olan dört köyü Hırvatistan'a bırakmayı kabul edecekti. Ayrıca ortak bir polis karakolu kurulması ve balıkçılar açısından çıkabilecek hadiselerin önlenmesi için bir kanun

hazırlanması da öngörülüyordu. Slovenya açısından kesinlikle tatmin edici olan antlaşma Hırvatistan'da çok yoğun tepkilere maruz kaldığı ve parlamento tarafından onaylanmadığı için hiçbir zaman yürürlüğe giremedi. (http://en.wikipedia.org/wiki/Badinter_Commission#Opinion_No._7_.28Slovenia.29, 18 03 2014)

Var olan karasuları sınırı sorununa, Hırvatistan'ın 2003 yılında MEB ilan etmesi yeni bir boyut ekledi. Aslında bu yönde ilk adım, Hırvatistan Parlamentosu'nda 2001 yılında "Hırvatistan'ın Adriyatik Denizi'nde MEB İlan Etmesi Hakkında Karar"ın kabul edilmesi için sunulan önergeydi. 2003 yılında Hırvatistan'ın bunu kesin bir şekilde ilan etmesiyle Slovenya ve İtalya sert tepki gösterdiler. Tepkilerin özünde ise Hırvatistan'ın bu kararı tek taraflı alamayacağı çünkü ilan ettiği bölgenin Sloven ve İtalyan karasularını da etkilediği iddiası vardı. Şubat 2003'te AB üyeliği için başvuru yapmış olan Hırvatistan bu iki devlet dışında AB tarafından da MEB ilan etmemesi için uyarılara maruz kaldı. Tüm bu uluslararası baskıya rağmen halktan bu konuda büyük talep ve destek gören Hırvatistan, hem AB, İtalya ve Slovenya'dan gördüğü tepkiyi azaltmak hem de attığı adımdan vazgeçmemek için MEB yerine "Koruma Altında Ekoloji ve Balıkçılık Bölgesi" ismini kullanarak BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde MEB başlığı (BMDHS, 1982: mad. 55-75) altında sayılan hakların tamamından olmasa da bazılarında faydalanma hakkını elinde tutmak istedi. (21 06 2014, http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin56e.pdf).

2006 yılında da ilan edilen bu bölgeye ilişkin uygulamaların yürürlüğe girmesi için 1 Ocak 2008 tarihi kararlaştırıldı. Bu tarihin seçilmesinin iki nedeni vardı. Birincisi, bu tarihten çok kısa bir süre önce (Kasım 2007'de) Hırvatistan'da seçimlerin yapılacak olması. İkincisi de bu tarihte Slovenya'nın AB dönem başkanlığını devralacak olması. Yani bu tarih seçilerek hem seçimlerde oy kazanmak hem de Slovenya'nın, dönem başkanlığı süresince kendi meselelerini AB gündemine taşıyamayacağından faydalanmak isteniyordu. Fakat Hırvatistan, 15 Mart 2008'den itibaren AB üyesi ülkelerin (Slovenya ve İtalya) bu uygulamadan muaf olacağını açıkladı.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HRV_2003_Decision.pdf, 21 06 2014)

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 2. maddesine ve 15. maddesinin ilk paragrafını referans göstererek ilan ettiği sınırların uluslararası hukuka uygunluğunu kanıtlamaya çalışan Hırvatistan'a karşı Slovenya söz konusu sözleşmenin 15. maddesinin ikinci paragrafına ve 70. maddesine atıfta bulunarak kendisini savunuyor. Yoruma açık olan bu maddelerin öne sürülmesi ise sorunu maalesef daha da karmaşıktırıyor.

http://www.mzz.gov.si/fileadmin/pageuploads/Novinarsko_sredisce/Sporocila_za_javnost/AIDE_MEMOIRE-ang.pdf, 22 06 2014)

Zira 15. maddenin ilk paragrafında “İki devletin sahilleri bitişik veya karşı karşıya olduğunda, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bu devletlerden ne birinin ne de diğerinin kendi karasularını, bütün noktaları bu iki devletin her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatmaya hakkı yoktur.” derken aynı maddenin ikinci paragrafında “Bununla beraber bu hüküm, tarihi hakların veya diğer özel durumların varlığı nedeniyle, her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasının gerekli olduğu durumlarda uygulanmaz.” diyor. Hırvatistan orta hat kavramını benimserken Slovenya da Piran Koyu'nda tarihi hakları olduğunu, madde 70'e (coğrafi bakımdan elverişsiz devletlerin hakkı) dayanarak coğrafi bakımdan elverişsiz bir ülke olduğunu ve madde 74'e (sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında MEB'in sınırlandırılmasında hakkaniyete uygun bir çözüm bulunması) dayanarak da hakkaniyet kavramına uyulması gerektiğini iddia ederek uluslar arası sulara çıkma hakkına sahip olduğunu ve Hırvatistan'ın bu hakka saygı göstermesi gerektiğini söylüyor.

<http://www.mzz.gov.si/nc/en/tools/news/cns/news/article/141/9656/?type=98>, 23 06 2014).

Slovenya, Federasyon'un sahip olduğu uluslar arası sulara çıkma hakkının mirasçısı olduğunu öne sürüyor. Fakat bu argüman, Yugoslavya dağılmadan önce kara sınırları bile çizilmemiş olan cumhuriyetlerin bağımsız olduktan sonra deniz

üzerinde sırf bu devletin ardılı olmakla bir hak iddia edemeyecekleri yönündeki düşünce, bu durumu saf dışı etmiş durumdadır. Nitekim UAD'nin benzer birçok sorun karşısında (örneğin Katar v. Bahreyn olayı) verdiği kararların özünde 'the land dominates the sea' prensibi olduğu görülüyor. Yani Slovenya'nın ardıl olarak bu hakka sahip olduğunu iddia edebilmesi için Yugoslavya zamanında kara ve deniz sınırlarının belli olması gerekirdi. (22 06 2014, http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=990183; 22 06 2014, <http://balkaninsight.com/en/main/news/15143>).

Piran Koyu bölgesinde çok yoğun bir Sloven nüfus yaşamakta ve bu nüfusun en önemli geçim kaynaklarını balıkçılık ve turizm oluşturuyor. Aynı zamanda uluslar arası sulara ulaşmasının Slovenya'nın gemi endüstrisine büyük katkı sağlayacağı düşünülüyor.(24 06 2014, <http://www.setimes.com/cocoon/setimes/xhtml/tr/features/setimes/features/2008/12/2/feature-02>). Eğer sınır Piran Koyu'nun tam ortasından geçerse Sloven karasuları İtalyan ve Hırvat karasuları arasında kalıyor. Bu yüzden Slovenya orta çizgi/ eşit mesafe yöntemine kesinlikle karşı çıkıyor. Hırvatistan'ın çekincesi ise sınırın Slovenya'nın istediği gibi çizilmesi halinde İtalya ile dolayısıyla da AB ile coğrafi bağlantısının kesilecek olmasıydı. Fakat 2004 yılında Slovenya'nın da AB üyesi olmasıyla Hırvatistan'ın bu iddiası ortadan kalkmış oldu. (22 06 2014, <http://www.isn.ethz.ch/isn/Current-Affairs/Security-Zatch/Detail/?id=53176&lng=en>; 22 06 2014, <http://www.fni.no/doc&pdf/FNI-R1208.pdf>).

Benzer türde sorunlar için uluslararası hukuk aslında ne hakkaniyete göre bir çözümü ne de orta çizgi yöntemini zorunlu kılıyor. Hakkaniyet bir yöntem olarak değil daha çok gözetilmesi gereken bir amaç olarak belirtilirken orta hat da her durumda uygulanması söz konusu olmayan bir yöntem olarak geçiyor. Bu yüzden iki taraf da kendi iddialarını destekleyecek kısımları ele alıyor. Bu da çözümü daha da zorlaştırıyor. (22 06 2014, <http://globalawandpolitics.org/2008/12/19/catch-the-thief-or-how-slovenia-purportedly-defies-the-very-founding-fathers-of-europe.aspx>; 22 06 2014, http://www.axisglobe.com/print_article.asp?article=773).

Hırvatistan, Slovenya'ya uluslar arası sulara çıkabilmesi için gemilere seyir yolu sağlayacağını, Slovenya ise sorunun en doğru çözümünün 2001 yılında imzalanan ama yürürlüğe girmeyen Racan-Drnovsek Antlaşması çerçevesinde sağlanabileceğini belirtiyor. İtalya'nın da desteklediği bir çözüm olan Adriyatik'te tek ortak bir bölge oluşturma fikri de kabul görmemiştir.(22 06 2014, http://www.isn.ethz.ch/isn/Current-Affairs/Security-Watch/Detail/?ots591=4888CAA0-B3DB-1461-98B9_E20E7B9C13D4&lng=en&id=93521 ;22 06 2014, <http://www.iht.com/articles/ap/2008/12/19/europe/EU-EU-Croatia.php>).

Hırvatistan ile Slovenya arasındaki sınırında bulunan Şkudelini, Mlini, Şkrili ve Buzin köylerini içeren ve iki ülke arasında tartışmaya neden olan sınır sorunu, 2004'ten bu yana AB üyesi olan Slovenya'nın, 2005'te AB'ye katılım müzakerelerine başlayan Hırvatistan'ın 2009 yılında müzakerelerin bazı fasıllarını bloke etmesine de neden olmuştu. 4 Aralık 2009 tarihinde ise, Hırvatistan eski Başbakanı Jadranka Kosor ile Slovenya'nın eski Başbakanı Borut Pahor, sınır sorununun uluslararası mahkeme konseyinin kurulması ile çözülmesini öngören antlaşmayı imzalamıştı.

İki ülke arasındaki "sınır sorunun" çözülmesi için uluslararası beş uzmandan oluşan mahkeme konseyi kuruldu. İki ülke arasındaki deniz sınırı sorununu, uluslararası hukuk uzmanların desteğiyle çözülmesini öngören antlaşmaya göre, 3 yabancı hakimin yanı sıra, Slovenya ve Hırvatistan'ın da önereceği birer uzman olmak üzere, sorunun 5 kişiden oluşan mahkeme konseyi tarafından çözülmesi öngörülmüştü.

Her iki ülkede de yapılan referandumlarla halkın desteği alınarak çözümün büyük oranda sağlandığı söylenebilir (24 06 2014, <http://www.usak.org.trmakale.aspx?id=1690>). Slovenya hükümetinin Hırvatistan ile imzaladığı sınır anlaşması 6 Haziran 2010 tarihinde yapılan ulusal referandumda az farkla da olsa kabul edildi. Avrupa Komisyonu Başkanı José Manuel Barroso, referandum sonucunun Slovenya ve Hırvatistan arasındaki ilişkiler bağlamında ileriye dönük çok önemli bir adım teşkil ettiğini belirtti.

Referanduma taşınan anlaşmada Tahkim Kurulu, Hırvatistan ve Slovenya'nın

kara ve deniz sınırlarının ayrılmasını ve Slovenya'nın açık denizlerle bağlantısını ve deniz ticareti ile ilgili alanları kullanması gerektiğini öngörüyor. Referandum sonucuna ilişkin olarak Slovenya Hükümeti, Zagreb'in AB'ye üyelik talebiyle ilgili veto politikasına geri dönmeyeceğini taahhüt etti. (24.06.2014, <http://www.ikv.org.tr>).

1.2.2.10.Cebelitarık Sorunu (İspanya-Fas-İngiltere)

İspanya, Cebelitarık'ın İngiltere'ye veraset savaşları sonucunda 1713 Utrecht Antlaşması ile bırakılmak zorunda kaldığını, ancak antlaşmada boğaz ve karasularıyla ilgili bir hüküm olmadığını savunmaktadır. Buna karşılık İngiltere ise İspanya'nın Cebelitarık'ı şehri, kalesi, limanı dâhil olmak üzere bir bütün olarak İngiliz yönetimine bıraktığını belirtmektedir. İspanya, dönem dönem yükselen Cebelitarık krizlerinde BM'nin toprak bütünlüğü ilkesine ve dekolonizasyon sürecine atıf yaparken, İngiltere kendi kaderini tayin ilkesi temelinde her halkın siyasi statüsünü belirleme hakkına sahip olduğunu savunmaktadır (Barford, 2013). Cebelitarık ise temel sorunun İspanya'nın toprak talebi olduğunu dile getirmekte; egemenliğin İngiltere'den İspanya'ya geçme olasılığına karşı çıkarken, BM'nin özerk olmayan ülkeler listesinden çıkartılarak bağımsız ülke statüsü elde etmek istemektedir. (26 06 2014, <http://www.un.org/News/Press/docs/2013/gaspd530.doc.htm>).

Sonraları tekrar tartışılmalı hale getirilmiş; 1950'li yıllarda ise İspanyol Diktatör Franco, Cebelitarık'ın İspanya'nın egemenliğinde olduğunu savunmuş ve 13 yıl boyunca İspanya'nın Cebelitarık sınırını kapatmıştı. 1960'lı yıllardan itibaren yapılan oylamalarda İspanyol egemenliği reddedilmiştir. İki yıl sonra Cebelitarık halkının yaptığı oylama ile İngiltere'ye bağlı özerk bir yönetim kabul edilmiştir.

BM Genel Kurul'u 1960 yılında, BM Şartı'nın 1. maddesine¹⁸ dayanarak sömürgelerin hangi ilkeler doğrultusunda bağımsızlıklarına kavuşacaklarını

¹⁸ Madde 1: Birleşmiş Milletler' in amaçları: 1. Uluslararası barış ve güvenliği korumak ve bu amaçla: barışın uğrayacağı tehditleri önlemek ve bunları boşa çıkarmak, saldırı ya da barışın başka yollarla

belirleyen 1514 sayılı kararı kabul etmiştir. Cebelitarık'ın statüsünün belirlenmesi amacıyla BM bünyesinde, İspanya, İngiltere ve Cebelitarık'ın görüşlerini alarak durumu analiz etmek üzere bir Özel Komite (Yirmi Dörtler Komitesi) kurulmuştur. BM 1965 ve 1966 yıllarındaki 2070 ve 2231 sayılı kararlar uyarınca, İspanya ve İngiltere'nin Cebelitarık'ın statüsünü belirlemek üzere müzakere etmelerini ve sonucu Özel Komite'ye bildirmelerini talep etmiştir. BM'nin 2231 sayılı kararında "Cebelitarık halkının çıkarları gözetilerek" müzakere edilmesi gerektiği ibaresinin bulunduğunu not etmekte fayda vardır. Zira ilerleyen yıllarda Cebelitarık bu ibareye uyulmadığına dair şikâyetlerini dile getirecek, dekolonizasyon sürecinde müzakerelerin dışında bırakılmasını ve anayasal düzenlemelere rağmen kendi kaderini tayin hakkından faydalanamamasını sıklıkla eleştirilecektir. (Lincoln, 1994: s. 294-296).

İngiltere, Cebelitarık üzerindeki egemenlik hakkında ısrar ederek sorunun çözülmesi maksadıyla 1966 yılında UAD'ye başvurmayı teklif etmiş, ancak İspanya buna karşı çıkmıştır. BM kararları uyarınca İngiltere Cebelitarık halkının iradesini hangi yönde kullanmak istediğini öğrenmek amacıyla bölgede 1967 yılında referanduma gitmiştir. Referandum sonucunda Cebelitarık halkının İspanya ile yakınlaşmak yerine İngiltere ile mevcut bağlarının devam etmesini istediği ortaya çıkmış, ancak bu referandum BM tarafından 2353 sayılı kararla geçersiz ilan edilmiştir. İngiltere ise referandum sonucuna dayanarak 1969 yılında Cebelitarık ile ilgili bir yasa kabul ederek, halkın egemenliğin İngiltere'den başka bir devlete devrini reddetme hakkını tanımıştır (Lincoln, 1994: s. 297-298). Ayrıca İngiltere aynı yasa ile Majesteleri hükümetinin Cebelitarık halkının demokratik olarak ifade ettikleri arzuları dışında hiçbir devletle müzakereye girmeyeceğini kabul etmiştir (Barford, 2013). Bu yasayla İngiltere bir yandan Cebelitarık halkının kararlarına saygı duyacağı ve haklarını savunacağı mesajını verirken, diğer yandan da

bozulması eylemlerini bastırmak üzere etkin ortak önlemler almak; ve barışın bozulmasına yol açabilecek nitelikteki uluslararası uyuşmazlık veya durumların düzeltilmesini ya da çözümlenmesini barışçı yollarla, adalet ve uluslararası hukuk ilkelerine uygun olarak gerçekleştirmek; 2. Uluslar arasında, halkların hak eşitliği ve kendi geleceklerini kendilerinin belirlemesi ilkesine saygı üzerine kurulmuş dostça ilişkiler geliştirmek, ve dünya barışını güçlendirmek için diğer uygun önlemleri almak; 3. Ekonomik, sosyal, kültürel ve insancıl nitelikteki uluslararası sorunları çözüme, ve ırk, cinsiyet, dil ya da din ayrımı gözetmeksizin herkesin insan haklarına ve temel özgürlüklerine saygının geliştirilip güçlendirilmesinde uluslararası işbirliğini sağlamak; ve 4. Bu ereklere ulaşılması yolunda ulusların giriştikleri eylemlerin uyumlaştığı bir odak olmak.

İspanya'ya karşı mevcut düzende kendi egemenliğinin geçerli olacağı hususunu vurgulamıştır. İspanya bu gelişmeye Cebelitarık sınırını kapatmak, burada çalışan 4.666 işçisini geri çekmek ve telefon ve telgraf iletişimini kesmek suretiyle cevap vermiştir.

İngiltere'nin 1973 yılında AET'ye üye olmasıyla, bağımlı toprak statüsüyle Topluluğa taraf olan Cebelitarık kendi talebiyle AET'nin ortak dış tarifelerinden, ortak tarım politikasından ve katma değer vergisinden bağışık tutulmuştur. Söz konusu bağışıklığın sebebi Cebelitarık'ın kendi parlamentosuna sahip olduğu halde, statüsü gereği dış ilişkilerinde İngiltere'nin sorumluluğu altında bulunmasıdır. İlerleyen bölümlerde göreceğimiz üzere Cebelitarık'ın yatırım ve ticari açılardan avantajlı bir konum elde etmesi ve jeoekonomik statüsünün değer kazanmasının başlıca nedenleri bu bağışıklıklardır. Bunun yanında Cebelitarık'ın statüsüyle ilgili krizin ve krizin tetiklediği serbest dolaşım ilkesiyle ilgili tartışmaların canlanmasında AB ile geliştirilmiş olan ilişkilerin payı önem arz etmektedir. Foreign Policy Center uzmanlarından Adam Hug'a göre, yaşanan son gelişmeler sırasında İngiltere, nadir görülür bir şekilde, bir krize AB ilkeleri uyarınca çözüm bulunmasını istemiştir. İngiltere'nin bu şekilde hareket etmesinin en büyük nedeni elbette ki BM'nin dekolonizasyon süreci ile Cebelitarık'a bağımsızlık kazandırma veya toprak bütünlüğü ilkesi gereği İspanyol tezlerine destek verme ihtimalidir.

İspanya 1980'de reelpolitik bir tercih yaparak Birleşik Krallık ile Lizbon Anlaşmasını imzalamış ve 1982'deki NATO ile 1986'daki Avrupa Topluluğu üyeliklerinin yolunu açmıştır. 1984 yılında ise Lizbon Anlaşmasının uygulanmasını garanti altına alan Brüksel Bildirisi yayınlanmıştır. Lizbon Antlaşması'na göre İspanya'nın Cebelitarık'a uyguladığı kısıtlamaları kaldırması, düzenli ve devamlı diyalogun sürdürülmesi öngörülmekteydi. Buradaki en önemli husus Cebelitarık'ta yaşayan İspanyollar ile İspanya'da yaşayan Cebelitarıklılar arasında mütekabiliyet ve eşitlik esasları temelinde kişilerin, araçların ve malların Cebelitarık ile "komşu toprak" arasında serbest dolaşımının sağlanacak olmasıydı. Egemenlik konusunun ise ilerleyen süreçte müzakere edilmesi öngörülmüştü. Antlaşma hükümlerine tarafların uyacaklarını garanti eden Brüksel Bildirisi ile başlayan süreç 1991 yılında sınırın

açılmasına kadar ilerlemiş, ancak egemenlik konusu herhangi bir platformda görüşülmemiştir (O'Reilly, 1999: s. 71).

Lizbon Antlaşmasından sonra İspanya 1969'da kapattığı Cebelitarık sınırını kontrollü bir şekilde açmıştır. Sınırdan sadece Britanya pasaportuyla Cebelitarık'ta ikamet eden veya İspanya vatandaşı olan yayalar geçebilmekteydi; Cebelitarık'tan ihracat yapmak ise yasaklanmıştı. 1984 yılında imzalanan Brüksel Anlaşması İspanya'nın kısıtlamaları kaldırması ve egemenlik için görüşmelere başlanması noktalarında kapıyı aralamıştır. Nitekim İspanya 1985 yılında sınırları tamamen açmış ancak 1969 yılında durdurduğu feribot seferlerini başlatmamış ve uçuşa yasak bölge uygulamasını kaldırmamıştır. (Cebelitarık Hükümeti resmi internet sitesi, 24 06 2014, <https://www.gibraltar.gov.gi/political-development>).

İspanya'nın Utrecht Antlaşması'nda kanalın statüsüyle ilgili bir hüküm bulunmadığını iddia etmesine rağmen, İngiltere 1938 yılında Cebelitarık'ın kanal kısmına askeri üs olarak kullanılmak üzere bir havalimanı inşa etmiştir. İngiltere 1987 yılında bahse konu havalimanını İspanya ile paylaşmayı kabul etse de Cebelitarık egemenlik haklarının İspanya ile İngiltere arasında paylaşılmasına karşı çıkmıştır. Bunun üzerine Avrupa Topluluğu, üyeler arasında uçuş kısıtlamalarını kaldırmayı öngören Hava Hizmetleri Direktifi'ni Cebelitarık'a uygulamama kararı almıştır. Buna karşılık Cebelitarık Avrupa Adalet Divanı'na başvurarak söz konusu uygulamanın Avrupa Topluluğu Antlaşması'nın kişilerin ve malların serbest dolaşım ilkelerine dayandığını ve aksi uygulamaların hukuk dışı olduğunu savunmuştur. Ancak Divan, Cebelitarık'ın AT üyesi olmadığı gerekçesiyle AT Antlaşması'nı öne süremeyeceği kararına vararak başvuruyu reddetmiştir (Lincoln, 1994: s. 300-305).

1991 yılında Lüksemburg'da AT'nin dış sınırlarının belirlenmesi için düzenlenen toplantılar sırasında İspanya Cebelitarık'ın AT dış sınırına dâhil edilmesine karşı çıkmıştır. Britanya ise Cebelitarık'ın Roma Antlaşması'nın 227/4 maddesi uyarınca AT'nin bir parçası olduğunu savunmuş ve dışarıda bırakılmasının Cebelitarık'a verilmiş statüye aykırı olacağını savunmuştur (Cebelitarık Hükümeti, 24 06 2014, <https://www.gibraltar.gov.gi/political-development>)

Cebelitarık pek çok kez BM Yirmi Dörtler Komitesi'ne kendi kaderini tayin hakkının tanınması yönünde başvuruda bulunmuştur. 1997 yılında yapılan başvuruda bir halkın kendi kaderini tayin hakkından, bir devletin (İspanya kastedilerek) topraksal talepleri sonucu mahrum bırakılmasının mümkün olup olmadığı sorgulanmış ve Cebelitarık'ın kendi kaderini tayin hakkının çiğnenemez olduğunun açıkça tanınması istenmiştir. Cebelitarık halkının, kendi kaderini tayin hakkından faydalanmasına yöneten devletin dahi itirazı bulunmazken, üçüncü bir devletin Cebelitarık halkını bu haktan mahrum bırakma çalışmalarının kabul edilemez olduğu bilhassa vurgulanmıştır. Bu çerçevede Cebelitarık 2000 yılından itibaren sömürgeciliğin tamamen ortadan kalkmasını talep etmiştir. Cebelitarık'ın gelişmesi ve ilerlemesi isteniyorsa Komite'nin Cebelitarık halkının arzularına öncelik vermesi ve çözüm görüşmelerinde kendi kendini temsil etmesi gerektiği vurgulanmıştır (Cebelitarık Hükümeti, 24 06 2014, <https://www.gibraltar.gov.gi/political-development>).

Cebelitarık, 2000 yılında BM Özel Komitesi'ne yaptığı başvuruda ise BM'yi eleştirmiş ve Cebelitarık'ın dekolonizasyon sürecinin neden İspanya ve İngiltere arasındaki müzakerelere bağlı tutulduğunu sorgulamıştır. Cebelitarık, kendi geleceğini ilgilendiren bu konuda taraf olarak sürece dâhil edilmeyi talep etmiştir. 2001 yılında İspanya ve İngiltere müzakere sürecine ivme kazandırmak amacıyla görüşmelere yeniden başlamıştır. Ancak 2002 senesinde Cebelitarık'ta düzenlenen referandumda oy kullananların %99'u İngiliz-İspanyol ortak egemenliğini reddetmiştir (Cebelitarık Hükümeti, 24 06 2014, <https://www.gibraltar.gov.gi/political-development>). Cebelitarık halkı 1960 yılında Birleşik Krallık tarafından kendilerine verilmiş olan kendi kaderini tayin hakkının, BM Şartı tarafından da tüm eski sömürgelere tanınan bir hak olduğunu savunmaktadır (Barford, 2013).

Görüşmelerin düşük seviyede devam ettirildiği ve egemenlik ilkesi konusunda anlaşmaya varılamadığı bir ortamda, 2010 ve 2011 yıllarındaki hükümet değişiklikleri sonucu İngiltere ve İspanya arasındaki Cebelitarık görüşmeleri askıya alınmış, Üçlü Diyalog Forumu bloke edilmiştir. 2012 ve 2013 yılları boyunca, Cebelitarık, İspanya ile 1999 yılında imzalanmış balıkçılık anlaşmasını uygulamayı

durdurmuş ve Temmuz 2013'te tek taraflı bir kararla denize yapay resifler inşa etmiştir.

19 Şubat 2014 tarihinde İspanyol savaş gemisinin Cebelitarık sularında İngiliz donanmasının tatbikatına engel olduğu bildirilmişti. Denizde tatbikat yapmakta olan İngiliz paraşütçüleri, yaklaşan İspanyol devriye gemisi yüzünden tatbikatı yarıda bırakmak zorunda kaldı. Tatbikata engel olan İspanyol devriye gemisi SPS Vigia'nın sahte isim ve çağrı işareti kullandığı belirtildi.

Daha önce bu tür karasuları ihlalleri yüzünden İspanya'nın Londra Büyükelçisi İngiltere'nin Dışişleri tarafından geri çağrılmıştı. İki ülke arasında yaşanan gerilim, Cebelitarık Özerk Yönetimi'nin karasularına yapay resif inşa etmeye başlamasıyla tırmanışa geçmişti. Balıkçılara engel olduğunu savunan İspanyol hükümeti, sınırdaki kontrolleri artırarak bu adıma karşılık vermişti.

İspanya hükümeti, İngiltere'ye ait "deniz aşırı bir bölge" olan Cebelitarık Özerk Yönetimi'nin İspanyol balıkçılara karşı takındığı haksız tutumu gerekçe göstererek bu anlaşmazlığı BM ile Lahey'deki UAD'ye götürmeyi düşündüklerini dile getirdi. Buna karşılık İngiltere, Cebelitarık sınır kontrollerini sıkılaştıran İspanya'yı mahkemeye verebileceklerini açıkladı ve AB'ye gözlemci göndermesi çağrısında bulundu.

Yarımadadaki tansiyon, Cebelitarık Özerk Yönetimi'nin 24 Temmuz 2013 tarihinde tartışma konusu karasularına dikenli tellerle bağlanmış yetmiş civarında dev beton blok yerleştirerek denizdeki doğal hayatı korumaya yönelik olduğu iddia edilen yapay bir resif inşa etmeye başlamasıyla artmıştır. Kendi balıkçılarının avlanmasına engel olduğunu savunan İspanyol hükümeti, uzun gecikmelere neden olan sınır kontrollerini sıkılaştırarak bu eyleme karşılık vermiş ve 26 Temmuz 2013 tarihinden itibaren Cebelitarık sınırında çok sıkı polis kontrolü başlatmıştır. Gecikmeleri protesto eden İngiltere Dışişleri Bakanlığı, Madrid'in kontrollerini "orantısız" bulduğunu, bunların "haksız ve kabul edilemez" olduğunu ve "AB üyeleri arasındaki sınırlarda yeri olmadığını" belirtmiştir. İspanya ise "kaçakçılığı önlemek

için kuralları sıkı uyguladıklarını”, asıl kanunları ihlal edenin denize beton blok bırakan Cebelitarık yönetimi olduğunu savunmuştur.

Gerginlikle ilgili AB Komisyonu, İspanya'nın Cebelitarık'taki sınır kontrollerinin AB müktesebatına aykırı olmadığını bildirmiştir. Diğer taraftan bir İspanyol gemisinin 18-19 Kasım 2013 tarihlerinde Cebelitarık karasularında etüt çalışmaları yapması Londra'nın sert tepkisine neden olmuştur. “Bu provokatif ihlali şiddetle kınıyorum ve İspanyol hükümetini bunun tekrarlamamaya çağırıyorum” diyen İngiliz Dışişleri Bakan Yardımcısı Lidington, “Cebelitarık'ın egemenliğinin, ekonomisinin ve güvenliğinin korunması için ellerinden gelen her şeyi yapmaya hazır olduklarını” vurguladı.

İspanya ve İngiltere arasındaki diğer bir ekonomik sorun ise “vergilendirme” ile ilgilidir. Birçok İngiliz deniz aşırı sömürgeleri gibi Cebelitarık da bir vergi cennetidir. Birçok AB vatandaşı kendi ülkelerinde yüksek vergi ödememek için paralarını Cebelitarık'taki bankalarda tutmaktadırlar. Uzmanlar burada çok miktarda İspanyol kara parasının bulunduğunu da aktarmaktadır. Madrid bu küçük güney komşusunun İspanyol vergi kaçakçılara kucak açtığını ve onları koruduğunu belirterek İspanya'nın maddi kaybına yol açan bu yasadışı durumun Cebelitarık tarafından bilinçli ve profesyonelce organize edildiğini iddia etmektedir. Gerçekten de ekonomisi, ağırlıklı olarak off-shore bankacılığı, internet üzerinden kumar ve turizmden oluşan Cebelitarık yönetimi, özellikle Hedge fonlarını ve ülkelerinde yüksek vergi ödemek istemeyen zengin Avrupalıları çekmek için olağanüstü çaba harcamaktadır. Katma Değer Vergisi (KDV) almayan ve sadece yıllık belli bir miktar vergi alan bu İngiliz sömürgesine 2006'dan beri gelen Hedge fon sayısı yirmiden yüz elliye çıkmış, yönetilen para miktarı üç milyar Avroya yükselmiştir. Yaklaşık 6,7 km² yüzölçümü, 35.000 nüfusuyla ülke olarak bayrağı ve marşını olan Cebelitarık için bu miktar azımsanmayacak bir değerdir.

Yine Cebelitarık orijinli veya oraya giden araçlardan bir nevi “trafik vergisi” alınması ve İspanya'da oturumu olan 7.000 civarındaki Cebelitarık vatandaşına vergi kaçakçılığı incelemesi başlatılması planlanmaktadır. İspanyol hükümeti, bir önceki hükümet zamanında İngiliz kolonisine verilen 60.000 telefon hattını yeniden gözden

geçirmenin yanı sıra Cebelitarık havalimanına ulaşımı zorlaştırmak için AB nezdinde ki kararlığını sürdüreceğinin altını çizmiştir. Madrid'in bu girişimleri Cebelitarık başbakanı Picardo tarafından sert eleştirilmiş ve İspanya'nın bu tutumu Kuzey Kore'nin davranışına benzetilmiştir.

İngiltere'nin Avrupa kıtasındaki tek sömürgesi olan bu yarımada etnik olarak çoğulcu bir yapıya sahiptir. Seçmen kütüklerindeki orijinal isimlerine bakıldığında yarımadada yaşayan halkın %27 Britanyalı, yani İngiliz, %24 İspanyol, %20 İtalyan, %20 Portekizli, %8 Maltalıdır. Her ne kadar limanı ile İngiltere'nin savaş gemilerine ev sahipliği yapsa da, yarımada stratejik açıdan eski askeri önemini yitirmiştir. XIX. YY'da güneş batmayan ülke konumunda olan İngiltere'nin Hindistan yolunda önemli bir durağı olan Cebelitarık, Akdeniz ile Atlantik Okyanusu'nu birbirine bağlayan Cebelitarık boğazını kontrol etmektedir. Her ne kadar askeri önemini yitirse de Cebelitarık istihbarat yönünden Londra için hala stratejik bir öneme haizdir. Nasıl ki İngiltere, Kıbrıs'ta bulunan iki hava üssü sayesinde Doğu Akdeniz'de istihbarat sağlıyorsa, Cebelitarık sayesinde de İber yarımadasında ve Kuzey Afrika'nın batısında bunu gerçekleştiriyor. (Devoir ve Penser, 2013 s. 58).

En son 2002 yılında yapılan referandumla Cebelitarık halkına “İngiliz egemenliğinde kalmak isteyip istemedikleri” sorulmuş ve çoğunluk İngiliz egemenliğini tercih etmiştir. Diğer taraftan İspanya'nın Kuzey Afrika'da Fas toprakları üzerinde bulunan Ceuta ve Melilla adlı şehirleri Fas tarafından talep edilmektedir. İngiltere'nin Brüksel Süreci'ni, İspanya'nın ise Diyalog Forumu'nu bloke etmesiyle görüşme kanalları şu an kapalı durumdadır. İngiltere ayrıca BM'nin dekolonizasyon talebini de reddetmektedir. Burada hatırlanması gereken bir husus 2006 yılı anayasasında Cebelitarık halkının kendi kaderini tayin hakkının tanınmış olmasıdır (Galvez, 2013: s. 1-2). (26 06 2014, <http://www.turksam.org/tr/haberin-yorumu-detay/982-cebelitarik-sorunu-hakkinda-uzman-degerlendirmesi>).

Bir öneri ise Andorra veya Monako gibi uluslararası bir şehir statüsüyle İspanya'ya bağlı bir belediye olarak kabul edilmesidir. Ancak böyle bir çözümün de Fas'ın Ceuta ve Melilla üzerindeki taleplerine karşılık verilmesini gerektireceği için İspanya açısından ciddi bir risk taşıdığı vurgulanmalıdır (Galvez, 2013: s. 3).

1.3. Küresel Güçlerin Akdeniz Proaktifliği

ABD'nin bu girişimler ile uluslararası sistemde istikrar sağlayıcı temel güç olduğu ve mutlaka bu misyonunun devamını sağlamasına dönük teoriler geliştirmesine rağmen ABD'nin güç odaklılığına dönük tartışmalar bulunmaktadır. Güç odaklılığı sabit bir olgu değildir. Hatta inşa edilmiş bir olgu olduğundan yeniden inşa edilebilir (Arrighi, 2000: s. 120). Bu nedenle, ABD'nin küresel ekonomideki gelişmeler, teknolojik değişimler ve uluslararası sistemi etkileyen büyük olaylar karşısında kendisine yeni bir yön çizme arayışında olduğu; yeniden inşa etme arayışına girdiği söylenebilir (Jervis, 2006: s. 11).

ABD şuanda dünyadaki bütün önemli gelişmeleri yönlendirebilme güç, yetenek ve iradesine sahip olarak konumunu sürdürmektedir, fakat tarihsel süreç bu gücün konumunu sürekli olarak koruyamadığını, çünkü gücünün önemli bir kısmını yapıyı korumak için harcayarak kendisini tükettiğini, sonuçta ona karşı meydan okuyan güçlerin ortaya çıktığını göstermektedir (Uzgel, 2003: s. 31).

ABD'nin uluslararası ilişkilerde giderek askeri güç kullanımını ön plana çıkarması ve buna bağlı olarak zor kullanma yöntemiyle üstünlük tesis etmesi “güç odaklılığını devam ettirme çabası” olarak değerlendirilmektedir. Ancak ikna ve uluslararası işbirliği kavramlarından ABD hızla uzaklaşmakta ve aşırı enerji sarfetmektedir (Eralp, 2005: s. 180). Bununla beraber bu enerji kayıplarının temel sebepleri diğer proaktif devletlerdir. Bununla ilgili tüm güçler hakkında oluşturulan “Askeri Gemi Yoğunluğu” Tablo-2’de sergilenmiştir.

Akdeniz'in güvenliği ve kullanımı NATO için hayati önemi haizdir. Yoğun ticari trafiğin yanında sadece enerji açısından bakıldığında Batı Avrupa’da tüketilen petrol ve doğal gazın % 65’i Akdeniz’den geçen Libya-İtalya ve Fas-İspanya arasındaki boru hatlarından iletilmektedir (Combating Terrorism at Sea, 2004: s. 2; 08 05 2014, http://www.nato.int/docu/briefing/terrorism_at_sea2004/terrorisematsea2004-e.pdf).

Yıllık 50 milyon ton (günde 1 milyon varil) kapasitesi olan BTC boru hattının açık denizlere çıkışı olmayan Hazar bölgesinin petrol kaynakları için ana ihraç güzergâhı olması öngörülmektedir. Hazar ham petrolü, Avrupa'ya Ortadoğu bölgesinden bağımsız alternatif bir kaynak sağlayarak, AB üyesi devletlerin kaynak ve güzergâh çeşitlendirme hedefini gerçekleştirmelerine yardımcı olacaktır. Bu boru hattı, Güney Kafkasya'yı ve Orta Asya'yı Türkiye'ye ve buradan Batı pazarlarına bağlayacak olan "Doğu-Batı Enerji Koridoru"nun başarıyla tamamlanmasında önemli bir mihenk taşıdır (TC. Dışişleri Bakanlığı, 28 04 2014, http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/guncel/btctnot.htm).

BTC petrol boru hattının resmi açılışı 13 Temmuz 2006 günü Ceyhan'da gerçekleşmiştir. Böylece, Doğu Akdeniz, Dünyanın en önemli "Doğu-Batı-Kuzey-Güney Enerji Koridoru" haline gelmiş ve birçok asimetrik risk ve tehditlere karşı hassas bir bölge niteliğine bürünmüştür. (TC Genelkurmay Başkanlığı, 28 04 2014, http://www.tsk.mil.tr/bashalk/konusma_mesaj/2005/tmmmacilis_28062005.htm).

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de Doğu Akdeniz bölgesine, kıyısı olan ve olmayan devletlerin büyük bir önem verdiği görülmektedir. Bu kapsamda Doğu Akdeniz, bu deniz alanına kıyısı olan devletlerin deniz kuvvetleri, sahil güvenlik unsurları ve NATO'nun diğer destekleyici görev kuvvetleri veya görev gruplarına ev sahipliği yapmaktadır. Akdeniz'e kıyısı olmayan diğer güçler de Akdeniz'de bulunmaktadır. Örneğin, Doğu Akdeniz'de son 10 yılda, 5'i sahilgar ve 11'i sahilgar olmayan deniz kuvvetleri dahil, günlük ortalama 16 savaş gemisi faaliyetlerini görmektedir. Bu durum Doğu Akdeniz'i daha karmaşık yapmaktadır (Kaya, 2007: s. 28). 2014 yılı için bu konuyla ilgili olarak oluşturulan Tablo-2 dikkatlice incelenmelidir.

AB, temelde enerji kaynakları konusunda birliğe üye ülkelerle birlikte hareket etme hedefi doğrultusunda oluşturulmuştur. Ancak bugün itibarıyla AB ihtiyaç duyduğu enerjinin yarısını dışarıdan ithal etmek zorunda kalmaktadır. Yine AB'nin kullanmış olduğu petrolün % 80'i ve doğal gazın ise % 40'ı ithalat yoluyla gelmektedir. Bu nedenle AB, tüketiminde herhangi bir sorunla karşılaşmamak ve mevcut kullanım kaynaklarına bir alternatif sağlamak düşüncesiyle yeni enerji

kaynaklarına sahip olma konusunda bir strateji takip etmektedir (Mutioğlu ve Özdemir, 2008: s. 106.).

AB, 1990'a kadar Akdeniz bölgesiyle sınırlı ilgileniyordu. 1992 yılından itibaren, Sovyetler Birliği'nin çöküşünden sonra AB yasama organı niteliğindeki AB Konseyi, Akdeniz politikasında değişikliğe gitti ve Akdeniz politikasına daha çok ağırlık vermeye başladı. Bu kapsamda, Avrupa Konseyinin sırasıyla, Lizbon, Corfu ve Essen toplantılarında gelişerek, nihayet 1995 Cannes toplantısında, Avrupa Komisyonu tarafından sunulan "Avrupa-Akdeniz Ortaklığı"nın benimsenmesiyle son hâlini almıştır (Kaya, 2007: s. 30).

Barselona Konferansı'yla 1995 yılında başlatılan yeni Avrupa-Akdeniz Ortaklığı'yla bir istikrar ve güvenlik kuşağı kurulması ve Akdeniz ülkelerinde kalıcı ve sürdürülebilir ekonomik kalkınmanın koşullarının yaratılması için destek verilmesi amaçlanmıştır (Yıldız ve Yaşar, 2012, s.98).

AB, Bölgesel Danışma Konseyi'nin önerisi ile İspanya'nın Seville Üniversitesine Akdeniz deniz yetki alanlarını sınırlandıran MEB haritası hazırlatmıştır. Harita incelendiğinde, AB'nin GKRY'ni kullanarak bölgenin çok büyük bir kısmını kendi kontrolü altına almak istediği açıkça görülebilmektedir. Kıbrıs Adası'na, ortay hatlar sınır kabul edilerek çok geniş MEB / kıta sahanlığı verilmiş, Yunanistan da, Girit, Kaşot, Kerpe, Rodos, Meis hattını ilgili kıyı kabul ederek bu hattın güneyindeki deniz alanında MEB / kıta sahanlığını Mısır ile paylaşmış sonra Meis'ten Kıbrıs Adası'nın MEB'ine bir hat çekilerek Kıbrıs ile Yunanistan sınır komşusu haline getirilmiştir. Türkiye ise, Antalya Körfezi açıklarında dar bir deniz alanına mahkum edilmiştir. Harita incelendiğinde Türkiye'nin kıta sahanlığı, Türkiye'ye en yakın Doğu Ege adalarıyla Anadolu kıtası arasından geçen bir hatla sınırlandırılmış, yani Türkiye denizden kopartılmıştır (Başeren, 2007: s. 30)

Kıbrıs Cumhuriyetinin Kurulmasına Dair Antlaşma ile İngiltere'nin egemenliğine bırakılan bölgelerin bütünlüğüne saygı gösterme yükümü altına giren üç devlet (Türkiye, İngiltere, Yunanistan) aynı zamanda söz konusu antlaşmanın,

İngiltere'ye sağladığı hakların kullanılmasını da garanti etmişlerdir. İngiltere'nin etkisinin hissedildiği bu madde ile İngiltere, tam egemen durumda bulunduğu bölgelerin statüsüne ilişkin düzeni ve bu düzenin kendi lehine sağladığı hakları, Antlaşmanın adına uygun olarak bir kere daha garanti altına almıştır. 11 Şubat 1959 Zürih Antlaşması'nda dört maddeden oluşan Garanti Antlaşması, 19 Şubat 1959 Londra Konferansında imzalanan "Garanti Antlaşmasına Konacak Ek Madde" bildirisi ile beş maddeye çıkarılmıştır. 16 Ağustos 1960 Lefkoşa Antlaşması'nda imzalanan Garanti Antlaşması'nın 3. maddesini oluşturan bu ek madde, İngiltere'nin egemenliği altındaki bölgelerle ilgilidir (Özarlan, 2007, s.57).

16 Ağustos 1960'da imzalanan Kurucu Antlaşmanın ilgili hükümleri, Kıbrıs Cumhuriyeti'ne, iki egemen İngiliz üssü Akrotiri ve Dikelya topraklarından çizilen dört çizgi arasında kalan deniz sahasının, kendi karasularının bir parçası olduğunu ileri sürmeme mükellefiyeti getirmektedir. Antlaşmanın bitişik iki ülke arasındaki karasularını sınırladığını ileri sürmek yanlış olmayacaktır. Çizgiler arasındaki suların İngiliz karasuları mı yoksa açık deniz mi olduğu belli değildir. İngiltere adadaki Akrotiri ve Dikelya üslerini Irak savaşında da kullanmıştır (Başeren, 2007: s. 32). İngiliz donanmasına ait HMS Enterprise isimli oşinografi gemisi 7-10 Şubat 2005 tarihleri arasında Akrotiri ve Dikelya üsleri arasında petrol ve doğal gaz araştırmaları yapmıştır (Yıldız ve Yaşar, 2012, s.69).

NATO'nun Akdeniz'deki ilişkileri üç döneme ayrılabilir. Birinci dönem Washington Antlaşması'nın onaylanmasıyla başlamıştır NATO'nun bu kurucu yasasının 6. Maddesi, "Fransa'nın Cezayir Büroları"nın Kuzey Atlantik sahası içinde olduğunu özellikle belirtmektedir. Cezayir'in bağımsızlığını kazanması üzerine 1963 yılında Washington Antlaşması'na eklenen ikinci bir dipnot ile bu durum ortadan kalkmıştır. Ancak bu tarihe kadar iki Akdeniz ülkesi Türkiye ve Yunanistan NATO'ya katılmışlardır. İkinci dönem, sömürge devrinin sona ermesinden Soğuk Savaşın sonuna kadar uzanan dönemdir. Bu dönemde Akdeniz'den NATO'nun "Güney Kanadı" olarak söz ediliyordu. Varşova Paktı ve Sovyetler Birliği'nin dağılması Avrupa'nın jeopolitik konumunu değiştirmiş ve NATO'nun Akdeniz'deki angajmanının üçüncü dönemini başlatmıştır. NATO'nun Akdeniz politikası üç ayak

oluşturacak şekilde bölünmektedir: Akdeniz Diyalogu, İstanbul İşbirliği Girişimi ve İttifak'ın Irak'taki angajmanı (Masala, 2005).

1994 yılında oluşturulan NATO'nun Akdeniz Diyalogu, Akdeniz Bölgesi'nin bütününde barış ve istikrara katkıda bulunulmasını, bölge ülkeleri ile NATO arasında ortak anlayışın geliştirilerek İttifak hakkında oluşabilecek yanlış anlama ve algılamaların giderilmesini amaçlamaktadır. Halihazırda Cezayir, Mısır, İsrail, Ürdün, Fas, Moritanya ve Tunus Diyaloga katılmaktadır.

Terörizme karşı mücadele bağlamında Akdeniz Diyalogu ülkelerinin Akdeniz'de sürdürülmekte olan OAE'ye katkıları üzerinde yapılan çalışmalara da devam edilmektedir. Bu ülkelerden bazıları NATO operasyonlarına katkıda bulunmaktadırlar İstanbul İşbirliği Girişimi çerçevesinde İttifak, Orta Doğu bölgesindeki ülkelerle güvenlik ve istikrarın artırılmasına yönelik ilişkiler geliştirmeyi hedeflemektedir. Girişime bu aşamada Kuveyt, Bahreyn, Katar, Birleşik Arap Emirlikleri iştirak etmektedir.

2011 senesinde özgürlük ve sosyal adalet çağrıları ile ilk olarak Tunus'ta gerçekleşen Arap Baharı devrimleri, Mısır'a kısa bir süre sonra da Libya'ya sıçramıştır. 2011'de, önce Fransa ve İngiltere'nin sürüklemesi ve ABD'nin katılımı ile başlayan, ardından da NATO komutası altında yürütölen Libya operasyonu, doğrudan bir Ortadoğu ülkesinde gerçekleşen ilk operasyondur. (Diriöz, 2012: s. 52-57.).

Dünyada tüketilen enerjinin yüzde 23'ünü tek başına tüketen ABD, bu tüketimin yüzde 27'sini ithal kaynaklardan elde etmektedir. Daha da önemlisi, ABD Enerji Bakanlığı tahminlerine göre, enerji tüketiminde ithalata bağımlılık oranı 2025 yılında yüzde 38'e yükselecektir. ABD, dünyada tüketilen ham petrolün de yüzde 25'ini tüketmektedir (Pamir, 2012). Gün geçtikçe artmakta olan global enerji ihtiyacının karşılanmasında temel kaynaklar arasında yerlerini koruyacak olan petrol ve doğal gazın temini konusunda arz bölgeleri, tüketim bölgeleri, transit bölgeler daha fazla stratejik öneme sahip olacaklardır. Ayrıca mevcut doğal gaz rezervlerinin üretim kapasitesi 2030 yılında yarı yarıya düşecektir. Bu yüzden yeni doğal gaz

sahaları ve üretime ihtiyaç vardır. Akdeniz bu bağlamda ABD gibi küresel aktörlerin mücadele sahasıdır (Sevim, 2011: s. 53-72.)

Büyük Ortadoğu Projesi (BOP) ile Doğu Akdeniz de içine alan geniş bir coğrafya'yı yeniden şekillendirmeye çalışan ABD'nin Doğu Akdeniz'deki çıkarları hayati çıkarlardır. Ancak Doğu Akdeniz sadece kendi enerji ihtiyacı için değil aynı zamanda enerji merkezlerini kontrol ederek küresel güç dengesi içindeki güçlü konumunu sürdürmek açısından da ABD için çok önemli bir bölgedir. Doğu Akdeniz'de egemen bir ABD enerji ihtiyaçlarını bu bölgedeki enerji merkezlerinden karşılayan ülkeler üzerinde de dolaylı olarak etkili olma ve bu ülkeleri de kontrol etme olanağı bulunmaktadır. ABD'nin Doğu Akdeniz'e özgü temel stratejisini ekonomik çıkarlarının ve stratejik ilişkilerinin devamı ile Ortadoğu ve Avrupa'daki güç dengelerini kendi lehinde tutma çabaları oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz bölgede ABD ile birlikte hareket eden İsrail ve diğer bazı Arap ülkelerinin güvenliğinin sağlanması açısından da ABD için büyük önem taşımaktadır (Yıldız ve Yaşar, 2012, s.28-68).

ABD, uzun vadeli jeostratejik girişimleriyle Doğu Akdeniz'in güç mücadelelerinin merkezinde olacağı Avrasya'ya odaklanacaktır. Rekabetçi jeopolitik etkenler, siyasi iktidar ve ekonomik dinamizm bu bölgeyi dünya meselelerinin merkezi arenası yapmaktadır. Bu bölgeyi domine eden güç, dünyanın en gelişmiş ve ekonomik anlamda en verimli bölgelerinden birisini kontrol edebilecektir. Uzun vadeli stratejik girişimler bu bölgeye odaklanacaktır (Brzezinski, 2012, s.153).

Dünyada ispatlanmış ham petrol rezervlerinin % 6.1'ine sahip olan Rusya Federasyonu dünyanın yedinci büyük petrol rezervine sahiptir. Global enerji dengelerini, bilhassa doğalgazda alt-üst edebilecek güce sahip en önemli aktörler arasındadır. Rusya Federasyonu, dünyanın en büyük doğal gaz üreticisi ve ihracatçısı olup OECD-Avrupa bloğu gaz ihtiyacının 1/4'üne yakını sağlamaktadır. Aynı zamanda Suudi Arabistan'ın ardından dünyanın ikinci en büyük petrol üreticisi ve ihracatçısı konumuyla enerji arenasındaki stratejik gücünü her geçen gün biraz daha yukarıya taşımaktadır (Pala, 2007; s. 52).

1990'lı yıllarda Rusya'da yaşanan gerilemeye paralel olarak çöküş içerisine giren Rus Deniz Kuvvetleri, 1990'ların ortasına gelindiğinde yarı yarıya azalmıştır. Nükleer deniz altılarının çoğunluğu devre dışı kalmıştır. 2000 yılında Kursk nükleer deniz altısının batışı, Putin'in ilk başkanlık döneminin ve Rus deniz kuvvetlerinin çöküşünün bir simgesi haline gelmiştir. Putin'in başkanlığı devamında deniz kuvvetlerindeki çöküş trendi kırılmış, atılımlar gerçekleştirilmiştir. Bu atılımlar, doğal gaz üretiminde en büyük, petrolde de Suudi Arabistan'dan sonra ikinci büyük ülke konumunda olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca bu durumu, AB'ye doğal gaz temin ederek bunu jeopolitik etki aracı olarak kullanmaktadır. (Lacoste, 2008, s.156).

Dünyanın 2. büyük silah ihracatçısı olan Rusya'nın Arap devrimleri süresince 2011 yılının ilk yarısında silah ticaretinden kaybı 5,9 milyar \$'a ulaşmıştır. Bu rakamın ise yaklaşık 4 milyar \$ kadarı Libya'yla imzalanmış olan anlaşmalardan kaynaklanmaktadır. Öte yandan, İran ve Libya'ya uygulanan ambargolardan sonra Suriye, Rusya'nın silah ihracatı için daha önemli bir pazar haline dönüşmüştür. Bu açıdan da, Suriye'ye silah ihracatında yaşanabilecek bir aksaklık Moskova'yı tedirgin etmektedir. İlişkilerin diğer bir yanını da Suriye'nin Tartus limanındaki Rus askeri deniz üssü oluşturmaktadır. Ülkenin Lazkiye'den sonra 2. büyük limanı olan Tartus 1971'den beri Sovyet/Rus deniz üssüne ev sahipliği yapmaktadır. 2008'deki Rusya-Gürcistan Savaşı sonrası üsse konuşlanan Rus donanmasının durumu iyileştirilmeye başlanmış ve Akdeniz'deki tek Rus askeri deniz üssü olarak önemi artmıştır.

Çin'in Afrika'daki Ekonomik ve ticari ilişkileri ile güçlenen varlığı, AB ve ABD'nin ilgisinin Doğu Akdeniz'e yoğunlaşmasının başlıca nedenleri olarak öne çıkmaktadır. Çin, ABD'den sonra Afrika petrolünün ikinci büyük ithalatçısı durumunda bulunan bir ülkedir. Afrika, bu konumu ile ABD ve Çin arasında kalan bir çekişme alanı özelliği göstermektedir. Çin 2012 yılının başında GKRY ile petrol ve doğal gaz iletim hatları konusunda ikili ilişkiler kurmuştur. Çin, bölgede ticari bir adımla stratejik bir konum yaratmaya çalışmaktadır. Bu hamleleri Çin'in Doğu Akdeniz'e ilgisinin artacağına göstergesi olmaktadır (Yıldız ve Yaşar, 2010, ss.76-77).

Çin dünyanın en çok petrol ithal eden 2. ülkesi olmakla birlikte büyüyen ekonomisine enerji tedarik etme sıkıntısı çekmektedir. Dünyanın en çok enerji tüketen ülkesi olan Çin'in petrol ithalatı Uluslararası Enerji Ajansı verilerine göre, 2015'te yaklaşık 310 milyon tona çıkması beklenmektedir. Enerjide dış bağımlılığın artması, kaynaklara güvenli ve sürekli ulaşım sorununu da beraberinde getirmektedir. Çin'in Ortadoğu enerji kaynaklarına bağımlılığının gelecekte daha da artması ve bu rakamın 2015 yılında %70'lere çıkması beklenmektedir. (Karaçin, 2009).

1.4. Çok Uluslu Kuruluş/Organizasyonların Denge Politikaları

Yeni tehdit algılamaları ve değişen uluslararası ortam, NATO'nun komuta ve kuvvet yapılanmasının bölgesel çatışmalar ile kolektif güvenlik gereksinimlerine cevap verebilecek şekilde daha esnek ve fonksiyonel bir yapıya kavuşturulmasını gerekli kılmış, bu çerçevede müşterek operasyonların etkin bir şekilde yapılabilmesini temin için Birleşik Müşterek Görev Kuvveti Konsepti geliştirilmiştir.

NATO güvenlik ortamı açısından, doğu bölgesinin soğuk savaş sırasındaki durumuyla karşı karşıya kalmıştır. Aradaki farklar tek bir tehdit yerine; sınırlara yönelik birden fazla tehdit, kamuoyu güvenliği üzerine daha kapsamlı bir yöneliş ve ABD ile ilişkiler dahilinde güç intikali imkanlarının merkezileştirilmesi hususlarıdır. Güvenliğe yönelik bu bakış açısı ittifakın güney ve kuzey ülkeleri arasında uzun dönemli farklılıkların ortadan kaldırılması açısından önemli bir rol oynamıştır.

NATO'nun genişleyerek daha etkin ve kapsayıcı bir örgüt haline getirilmesi düşüncesi ve buna göre belirlenen yeni strateji, üyelerin Akdeniz, Orta Doğu, Kafkaslar ve Güneydoğu Asya'daki çıkarlarını garanti altına alma hedefini içermektedir (Yavuz, 2004: s. 54). NATO, dış adaptasyon bağlamında genişlemeyi hedeflemekte, bu çerçevede "Açık Kapı" politikası uygulamaktadır. BİO programı ve Akdeniz Diyalogu ile ittifak dış adaptasyonunu geliştirmektedir (Kanbolat, 2004: s. 16).

1994 yılında hayata geçirilen Akdeniz Diyalogu ile İsrail, Mısır, Tunus,

Cezayir, Fas, Moritanya ve Ürdün ile ittifak arasında anlayış birliği sağlanması, güven ve iş birliğinin tesisi hedeflenmiştir. Akdeniz'in güvenliğinin sağlanabilmesi, özellikle Hazar petrolünün BTC petrol boru hattı ile dünyaya pazarlanması ve Orta Doğu'daki güvenlik endişeleri göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye'nin bu diyalogun yaşatılması ve daha da geliştirilmesine daimi taraftar olması kaçınılmazdır (Yıldızoğlu, 2004: s. 16-17).

1.4.1. Küresel/ Yenileştirilmiş Akdeniz Politikası

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

AB, başta enerji merkezlerini kontrol olmak üzere, Kıbrıs Adası'nın Doğu Akdeniz'de sunduğu bütün avantajlarından yararlanmaya ve bu bağlamda, Ada'yı AB'ye dahil etmeye yönelmiş ve bunda da başarılı olmuştur. GKRY'nin AB üyeliğine kabul edilmesi, AB'nin Doğu Akdeniz'e vermiş olduğu önemin bir göstergesidir. Bu yöneliş, 1990'lı yılların başından itibaren, Kıbrıs konusundaki insiyatifin, yavaş yavaş BM'den AB'ye kaymasına sebebiyet vermiştir.

Ada'nın, bir bütün olarak AB'ye girmiş olması, Doğu Akdeniz'in kontrolünün de, AB'nin eline geçmiş olduğu anlamında yorumlanabilir. Ancak Doğu Akdeniz'in kendisi ve kontrol ettiği coğrafya, diğer büyük aktörler için de oldukça önemlidir. Son olarak, doğal gaz ve hidrokarbon potansiyeli yüksek olduğu değerlendirilen Doğu Akdeniz'de Kıbrıs'ın kendisi uyuşmazlık konusu iken GKRY'nin, Kıbrıs'ın tümünü temsil etme savıyla günümüze kadar Doğu Akdeniz'de henüz belirlenmemiş Kıta Sahaneliğini ve MEB'i sahiplenmeye yönelik olarak (MEB'e ilişkin anlaşma yaptığı Mısır ve Lübnan'ın haklarını da erozyona uğratarak yapmış olduğu girişimler, Doğu Akdeniz'in önemini bir kez daha ortaya koymaktadır. Bölgede yaşanan son gelişmelerden sonra Ege ve Doğu Akdeniz sorunları iç içe girmiş bulunmaktadır.

AET için önemli bir pazar olan Akdeniz ülkeleri ile düzenli bir ilişki kurma gereği ve ikili ticaret anlaşmalarının bölge ülkeleri arasında eşitsizlik ve istikrarsızlık yaratabileceği düşüncesi Genel Akdeniz Politikası'nın (GAP) oluşumunda önemli rol oynamıştır. Akdeniz ülkeleri ile yapılan ikili anlaşmaların, söz konusu dönemde Sovyetler Birliği'nin Akdeniz bölgesindeki etkisini sınırlandırma yönündeki çalışmaların bir parçası olduğu da söylenebilir. (Ülger, 2003: s. 40)

Akdeniz ülkeleri ile ilişkilerin ortak bir temele oturtulması gereğinin yanı sıra, uluslararası alandaki ekonomik ve siyasi gelişmelerin de etkisiyle ortaya çıkan Genel Akdeniz Politikası; temelde taraflar arasında ticaretin geliştirilerek serbestleştirilmesini, bunun yanı sıra ekonomik, sosyal ve teknik alanlarda işbirliğinin gerçekleştirilmesini hedef almaktadır. (Oğuz, 1991: s. 38-39) Bu çerçevede, GAP kapsamında Akdeniz ülkeleri ile yapılan anlaşmalar mali protokolleri de içermiştir. Söz konusu mali protokoller, AET mali kaynaklarından kredi ve hibe yardımları sağlamak suretiyle, Akdeniz ülkelerinin Topluluk karşısında rekabet gücü kazanmasına yardımcı olunmasına yönelmiştir. (Kutlu, 1997: s. 4)

Ancak; Genel Akdeniz Politikası, hedeflerine tam anlamıyla ulaşamamış ve AET ile Akdeniz ülkeleri arasındaki ilişkilerde beklenen ölçüde bir gelişme sağlayamamıştır. Ancak, söz konusu yaklaşımın, Topluluğun Akdeniz ülkelerine yönelik bölgesel bir politika uygulama iradesini ortaya koyması ve ikinci bölümde incelenecek olan Avrupa-Akdeniz Ortaklığı'na zemin hazırlaması açısından önemli olduğu söylenebilir.

Birliğin ekonomik ve sosyal bakımdan aldığı mesafeye karşılık, Akdeniz ülkelerindeki gelişmenin yavaş seyretmesi, iki grup arasında büyüyen ekonomik ve sosyal farkın endişe verici sonuçlar doğuracağı hususu, Yenileştirilmiş Akdeniz Politikası'nın geliştirilmesine ortam hazırlamıştır. (Kutlu, 1997: s. 6)

AET ile Akdeniz ülkeleri arasındaki ilişkilerin geliştirilip işbirliğinin arttırılmasını amaçlayan Yenileştirilmiş Akdeniz Politikası (YAP), Akdeniz ülkelerinde; ekonomik reformların desteklenmesi ve ekonomik diyalogun güçlendirilmesi, özel yatırımların teşviki ve yatırımların daha geniş bir ölçekte içinde

gerçekleştirilmesi, üretilen mallara AET pazarlarının açık tutulması, Akdeniz ülkelerinin AET gelişme süreci ile daha yakın bir şekilde ilişkilendirilmesi hususlarını kapsayan bir çerçeve çizmektedir. (Çeşmecioğlu, 2003: s. 18-19.)

Yenileştirilmiş Akdeniz Politikası kapsamında yatay işbirliğini öngören proje ve programlar MED ya da Akdeniz Programları adıyla anılmaktadır. Bu programlar, sivil toplumdaki en önemli grupları (yerel yönetimler, üniversiteler, iş çevreleri ve medya gibi) harekete geçirme ve aralarındaki işbirliğini geliştirme amacını gütmektedir. Programlar hükümetler kanalıyla değil, bölgesel veya yerel düzeyde, çok taraflı ademi merkezîyetçi (desantralize) işbirliğine yöneliktir. Ortak çıkarlara ve amaçlara sahip kişiler, gruplar ve kuruluşlar arasında doğrudan bağlantılar kurulmasını sağlayan MED Programları, Topluluk ve Akdenizli ortakları arasında bilgi-beceri ve deneyim alışverişine dayalı, ademi merkezîyetçi işbirliği ağlarının yaratılmasına mali destek sağlamaktadır. (<http://www.deltur.cec.eu.int/kitap/kmeda.rtf>, 10.08.2013)

Genel Akdeniz Politikası gibi Yenileştirilmiş Akdeniz Politikası da, Akdeniz ülkeleri açısından ekonomik getirisi düşük bir girişim olmuştur. Ancak yine de AB'nin Akdeniz ülkelerine yönelik yardımlarını artırması ve burada desteklemeyi istediği ekonomik ve siyasi modellere ilişkin daha tutarlı bir tablo çizmesi itibarıyla, YAP ile geçmişteki politikalara oranla biraz daha ilerleme kaydedildiği söylenebilir. (Kurtbağ, 2003: s. 80)

1.4.2. Barselona Konferansı/Avrupa-Akdeniz Ortaklığı

Bu girişim bölgedeki faaliyetler içinde tarafların katılımında en fazla istek sergiledikleri iş birliği faaliyeti olmuştur. Girişim; geniş katılımlı olmuş, ve serbest ticaret, güvenlik konuları, kültürel faaliyetler ile sivil toplum konularını içermiştir. Bu kapsamda, geniş sayıda Avrupa-Akdeniz semineri, konferansı, araştırmaları gibi faaliyetler gerek hükümet temsilcilerinin gerekse zaman zaman dışişleri bakanlarının katılımıyla gerçekleşen toplantılar aracılığıyla koordine edilmiştir. Bu faaliyetlere enerji alışverişi konusunda uzmanların yaptıkları çalışmalar da dahil edilebilir. Bu

ortaklık faaliyeti iş birliği anlayışını temel aldığından, güvenlik ve ekonomik konularla ilgili geleceğe yönelik beklentiler de ilk ve temel sıraları almıştır.¹⁹

Ayrıca, AB Komisyonunun 07 Haziran 2006 tarihinde kabul ettiği "Birliğin Gelecekteki Denizcilik Politikasına Doğru: Okyanuslar ve Denizlere Yönelik Avrupa Vizyonu" başlıklı Yeşil Belge, AB'nin gelecekteki denizcilik siyasasını oluşturmaktadır. Söz konusu belgede Karadeniz dâhil, Akdeniz, Baltık ve Adriyatik'te deniz emniyeti ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik alınması öngörülen tedbirlerden bahsedilmekte, bu hususta EMSA ve AB Dış Sınırları Yönetimi Ajansı (FRONTEX) tarafından planlanan ve yürürlükte olan projelere değinilmekte, bu kapsamda Akdeniz, Baltık, Adriyatik ve Karadeniz bölgesinde uygun konumdaki AB üyesi ülkelerden birinin yetkilendirilerek, ticaret gemilerinin hareketlerinin kontrol edilmesi konusunda görevlendirileceği belirtilmektedir. Belgede yer alan düzenlemelerin doğrudan Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilik siyasasını da etkileyeceği değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan söz konusu belgede anılan "Deniz Emniyeti Sistemi- Safe Sea Net System", "Avrupa Küresel Denizcilik Uydu Sistemi-European Global Navigation Satellite System (GNSS)", "Ulusal Balıkçılık İzleme Merkezleri-National Fisheries Monitoring Centers" projelerinin Ege ve Akdeniz'de hayata geçirilebileceği kıymetlendirilmektedir. Söz konusu projeler gerçekleştirildiği takdirde, AB'nin 2015 yılına kadar Karadeniz'i ve Akdeniz'i kapsayacak şekilde kesintisiz bir gemi takip mekanizmasına sahip olacağı düşünülmektedir.

Söz Konusu belgede sık sık 1982 BMDHS'ye atıf yapılmakta, AB Komisyonu uygulamakta olduğu ve uygulayacağı denizcilik politikalarını bu sözleşmeye dayandırmaktadır. Bilindiği üzere, Türkiye Cumhuriyeti 1982 BMDHS 'ye taraf değildir. Avrupa Topluluğu (AT), 1998 yılında verdiği bir deklarasyon ile 1982 BMDHS'yi ve bu sözleşmenin deniz yatağının işletilmesine ilişkin bölümünün uygulanmasına dair 1994 Anlaşmasını resmen teyit (formal confirmation) ederek taraf olmuştur. AT'nin de 1982 BMDHS 'ye taraf olması ile anılan sözleşmenin aday devletler için de bağlayıcı hale gelerek, kuvvetle muhtemel olarak AB

¹⁹ Avrupa Akdeniz Ortaklığı Bildirisi.

müktesebatının bir parçası haline geldiği çeşitli çevrelerce ifade edilmektedir. Zira Müzakere Çerçeve Belgesi'nin 'Müzakerelerin İçeriği' başlığı altında yer verilen maddesinde de "Topluluğun yaptığı anlaşmaların AB müktesebatına dahil olduğu" ifadesine yer verilmiştir.

Bunun bir diğer anlamı da, AB'nin Kıbrıs stratejisinin, Ada'daki ve Doğu Akdeniz'deki mevcut dengeleri hedef aldığıdır. İlk etapta Türkiye'nin Ada ile olan ilgisini kesmeyi hedef almış gözükken bu stratejinin, müteakiben İngiltere'nin Ada'daki varlığını da hedef alacağı düşünülebilir (05 03 2014, www.stradigma.com).

1.4.3. Akdeniz Birliği Önerisi

1982 BMDHS'yi esas alan AB'nin denizlere yönelik politikaları, Türkiye'nin denizcilik siyasasını etkileyen faktörlerin başında gelmektedir. AB Komisyonu, 2006-2007 dönemi içerisinde "Birliğin Gelecekteki Denizcilik Politikasına Doğru: Okyanuslar ve Denizlere Yönelik Avrupa Vizyonu" konulu taslak bir doküman hazırlamış ve söz konusu belge üye ülkelerin olumlu görüşleri doğrultusunda nihai taslak haline getirilmiştir. (11.07.2014, http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/ulastirma_2.pdf)

Bahse konu çalışma ile AB, deniz alanlarını belirlemeye yönelik girişimlerde bulunmakta, deniz ticaret yollarını ortaya koymakta, bu yolların istinat edeceği ana limanlarını belirlemekte ve bu limanların entegrasyon çalışmaları ile denizde emniyet ve güvenlik faktörlerini de sağlayarak, kendisine yönelik enerji ve ticaret akışını güvence altına almaya çalışmaktadır. Söz konusu yeni deniz politikası doğrultusunda AB tarafından geliştirilen projelerde, Türkiye ile azaltılmış işbirliği öngörülerek, birçok plan ve projede Türkiye'nin dâhil olmadığı "Avrupa Tek Deniz Sahası" yaratılması hedeflenmiştir.

Bu kapsamda, AB tarafından denizlere yönelik olarak yürütülen mevcut yedi önemli projeden, sadece ulaştırma altyapı ihtiyaçlarının değerlendirilmesi projesi olan "TINA" hariç, Türkiye kapsam dışında bırakılmıştır. AB'nin tüm politikalarında sürekli olarak 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne atıf yapılmaktadır. Bu

bağlamda, Türkiye'nin AB üyelik sürecinde mevcut politikasını gözden geçirmesi talep edilebilecektir. Ayrıca AB, bu politikalarını desteklemek üzere, kendi bünyesindeki kurum ve kuruluşlar ile bilimsel merkezlere değişik konularda haritalar hazırlatarak, Ege'ye ilaveten Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı ve muhtemel MEB'in önemli bir kısmını Yunanistan ve GKRY'ye dolayısıyla AB'ye ait olarak göstermektedir.

AB Bölgesel Danışma Konseyi adı altında Sevilla Üniversitesi tarafından hazırlanan ve AB MEB sahasını gösteren haritada, AB'nin söz konusu görüşleri aynı şekilde yansıtılmıştır. Söz konusu harita, her türlü faaliyetin arkasında bir anlamda bilinçaltından atıf yapılan bir kaynak haline gelmiştir. Örneğin, AB kurumlarından biri olan Avrupa Deniz Emniyet Ajansı, EMSA tarafından yayımlanan Avrupa Deniz Alanları haritasında tüm Akdeniz'de deniz yetki alanları Türkiye'nin hak ve menfaatlerine aykırı olarak söz konusu harita paralelinde çizilmiştir. (BOUN, 2007)

Yunanistan, AB içerisinde oluşturulmaya çalışan "AB Deniz ve Tek Hava Sahası Politikası"nı kullanarak Ege sorunlarını kendi ulusal tezleri doğrultusunda çözmeye ve Doğu Akdeniz'de büyük deniz alanlarını GKRY ile birlikte sahiplenmeye, AB desteğiyle uyguladığı bu politikayla da, Türkiye'yi bölgesinde dar bir deniz ve hava sahasına hapsedmeye çalışmaktadır. AB'nin Yunanistan'ın istismar edici faaliyetlerini desteklemesiyle; Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanları konusu, GKRY ve AB'yi de içine alacak şekilde, Ege sorunlarına ilave bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. (<http://www.mfa.gov.tr/akdeniz-icin-birlik.tr.mfa>, 16.09.2014)

Ayrımların sembolü haline gelmiş olan Berlin Duvarı'nın 1989 yılında yıkılmasına ve iki Almanya'nın birleşmesine yol açan politik değişimler, AB'yi stratejik ve jeopolitik önceliklerini yeniden gözden geçirmeye zorlamıştır. (Koç, 2008: s. 13-16) AB'nin dış politika penceresinde güneye doğru derinleşme seçeneğini açan bu gelişme, Akdeniz bölgesiyle ticari ve iktisadi ilişkilerde yaşanan karşılıklı bağımlılıklar ve bölge ülkeleri ile AB ülkeleri arasındaki yüksek gelir farklılıkları göz önüne alındığında, bölgenin barışı, güvenliği, evrenselleşen ekonomiye eklenerek artan refahtan pay alması açısından, AB ve Akdeniz ülkeleri arasında daha yakın ve güçlü ilişkilerin kurulmasını zorunlu kılmıştır. Bu ortaklık

fikri, Avrupa Konseyi'nin sırasıyla, 1992 Lizbon, 1994 Corfu ve Essen toplantılarında gelişerek, nihayet 1995 Cannes toplantısında, Avrupa Komisyonu tarafından sunulan “Avrupa-Akdeniz Ortaklığı” önergesinin benimsenmesiyle son halini almıştır. (Koç, 2008: s. 17-22)

Bundan sonraki aşama, AB ve Akdeniz ülkelerinden (Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas, Suriye, Tunus, Türkiye, Filistin Yönetimi) 27 dışişleri bakanının Kasım 1995'te Barselona'da bir araya gelerek, bölgenin refahı, barışı, güvenliği gibi ana amaçların yanı sıra, bu amaçlara hizmet edecek bir çalışma programını da içeren Barselona Bildirgesi'ni imzalaması olmuştur. Barselona Süreci Avrupa Akdeniz Ortaklık projesinin ortaya çıkmasını sağlamıştır.(ASAM, 2008: Akdeniz Birliği)

13 Temmuz 2008 tarihinde AB'nin 27 ülkesinin ve Akdeniz'le bağlantılı 16 ülkenin (Arnavutluk, Cezayir, Bosna- Hersek, Hırvatistan, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Moritanya, Fas, Karadağ, Monako, Filistin, Suriye, Tunus ve Türkiye) hükümet ve devlet başkanları Paris'te bir araya gelerek, “Barselona Süreci: Akdeniz İçin Birlik” sürecini başlatmıştır.

Bölgenin yapısal özelliklerini Akdeniz'deki kuzey-güney arasındaki farklılardan çıkarmak mümkündür. Yapısal açıdan Akdeniz'in kuzey ile güneyi arasındaki siyasi, ekonomik ve demografik dengesizlikler Akdeniz'de AB için yeniden yapılanma sistemini gerekli kılmıştır. Fransa, İtalya ve İspanya'nın AB içindeki göreceli gücünü artıracak girişim, 23 Ekim 2007 tarihinde Fransa Cumhurbaşkanı Sarkozy'nin tüm Akdeniz ülkeleri liderlerini 2008 Haziran ayında yapılacak bir toplantıya davet etmesiyle başlamıştır.

Kesin eşitlik ilkeleri temelinde siyasal, ekonomik ve kültürel birlik oluşturmanın temellerinin atılmasından amaçlanan bir “Akdeniz Birliği”dir. AB'nin bazı ülkeleri ve Avrupa Komisyonu, bu girişime karşı çıkmış, 2008 yılının Şubat ayında, “Akdeniz Birliği” ifadesi yerine, “Akdeniz İçin Birlik” ifadesi kullanılmaya başlanmıştır. 13 Temmuz 2008 tarihindeki toplantı, bir süredir etkisi zayıflamış olan Barselona Sürecinin daha kapsamlı bir biçimde canlandırılması, AB gücünün

Akdeniz havzasındaki çabalarının yoğunlaşmasına yönelik kararlarla sona ermiştir. (Koç, 2008: s. 22-26)

AB'nin deniz güvenliğiyle ilgili bir başka kurumu, AB üyesi ülkelerin komşularıyla olan sınırlarının korunmasının ve güvenliğinin sağlanması için oluşturulmuş olan Frontex'tir²⁰. Frontex'in ortak operasyonlarından olan HERA 1 ve 2, Senegal, Moritanya, Cape Verde ve Kanarya Adaları'nda yasadışı göçü izlemek amaçlı devriye gezen üye ülkelerin gemileri arasında koordine sağlamaktadır.

Frontex'in ortak operasyonlarından bir diğeri olan Natilus ile, hava ve deniz temelli devriyeler kullanılarak, merkezi Akdeniz deniz sınırları gözlenmektedir. Frontex'in deniz güvenliği ile ilgili bir başka faaliyeti EUROSUR'dır. EUROSUR, üye devletlerin dış sınırlarında farkındalık oluşturmak ve uydu teknolojisi kullanarak kolluk kuvvetlerinin tepki verme kapasitesini artırmak için destek sağlamaktadır. Özü itibariyle EUROSUR ortak bilgi değişimi çerçevesi sunmakta ve üye devletler ile Frontex arasında işbirliği sağlamaktadır. Deniz sınırları olan üye devletler şimdiden kendi ulusal sınır gözetimi koordinasyon merkezlerini oluşturmuşlardır. Denize kıyısı olmayan devletlerin ulusal koordinasyon merkezlerinin 2013 yılında bu sisteme bağlanması planlanmaktadır. Frontex ayrıca, EUROSUR'un uydudan alınan imgeler gibi algılama ve gözetleme kapasitesi dahil diğer bileşenlerini de geliştirmeye çalışmaktadır. Bu kapsamda EUROSUR, AB Uydu Merkezi, EMSA ve EUROPOL ile işbirliği içinde çalışacaktır.

Avrupa'daki mevcut mali ve ekonomik kriz şimdiden Avrupa savunma bütçelerine çok zarar vermiştir. Avrupa'da stratejik hava ikmal, deniz ikmal, havada yakıt ikmali, havadan gözetleme, lojistik intikal, insansız hava aracı, KBRN savunması, hassas savaş gereçleri gibi birçok alanda belirgin bir kapasite eksikliği bulunmaktadır. Avrupa Savunma Ajansı'nın bir havuzda toplamak ve paylaşmak (pooling and sharing) konsepti, Avrupa'nın savunma kapasitesini artırmayı

²⁰ Avrupa Birliği Üye Ülkelerinin Dış Sınırlarının Yönetimi için Operasyonel İşbirliği Ajansı, ya da Avrupa Birliği Sınır Güvenliği Birimi (Frontex), Avrupa Birliği üyesi ülkelerin komşularıyla olan sınırlarının korunmasını ve güvenliğini sağlamak amacıyla oluşturulmuş bir Avrupa Birliği kurumudur. Avrupa Birliği'nin birliğe üye olmayan komşu ülkelerle olan sınırlarının güvenliğinin sağlanması, ulusal sınır muhafızları arasında işbirliği yapılmasını ve sınırlarla ilgili risk analizleri oluşturulması amacıyla kurulmuştur.

amaçlamaktadır. Ancak, bu konuda henüz somut sonuçlar alınabilmiş değildir. Avrupa Savunma Ajansı, deniz güvenliği ile ilgili olarak 2006 yılında 17 üye devletle birlikte Deniz Gözetleme Ağı (MARSUR) girişimini başlatmıştır. Bu projenin önümüzdeki aylarda tam olarak uygulanması beklenmektedir. Avrupa Savunma Ajansı, aynı zamanda Uzun Vadeli Taktiksel İnsansız Hava Araçları Sistemi ile Deniz Mayınlarına Karşı Önlemler adlı iki projeyi daha başlatmıştır.

Bunlara ilave olarak, AB'nin bir havuzda toplama ve paylaşma konseptine uygun birçok alt bölgesel ve iki taraflı gayreti söz konusudur. Bunlar arasında Fransa-İngiltere güvenlik ve savunma işbirliği anlaşması öne çıkmaktadır. Yeteneklerin ortak kullanılmasına ilişkin bir başka alt bölgesel işbirliği örneği ise, Kuzey Ülkeleri Savunma İşbirliği (NORDEF) girişimidir. Kuzey ülkelerinin savunma kapasitesini artırmayı amaçlayan söz konusu girişim, deniz kapasitesini artırmaya yönelik Baltık Denizi'nde Deniz Gözetleme İşbirliği (SUBSAC) projesini yürütmektedir. Avrupa Amfibi Girişimi (EAI) ise, İtalya-İspanya, İngiltere-Hollanda ve Fransa amfibi güçleri arasında yakın ilişkiler oluşturmak, AB ve NATO operasyonlarında görevlendirilecek söz konusu güçlerin yeteneklerini geliştirmek için 2000 yılında başlatılmıştır. Avrupa Müşterek Çalışabilir Taşıyıcı Grup Girişimi (ECGII), Avrupa'nın amfibi harekât ve nükleer operasyonlarda birlikte çalışılabilirliğini artırmayı hedeflemektedir. Bu eylemlerin temel gerekçesi AB ve NATO görevlerinde daha hızlı ve etkili mevzilenme imkânı sağlamaktır.

AB'nin NATO ile askeri işbirliği, 1999 yılında Vaşington Zirvesi'yle başlamıştır. 17 Mart 2003 tarihinde NATO ve AB arasında "Berlin Plus" olarak tanımlanan işbirliği anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmayla AB, kendi kriz yönetimi görevlerinde NATO'nun operasyonel planlaması dahil, ortak yetenek ve varlıklarını kullanabilecektir. Ancak belirtmek gerekir ki pratikte AB-NATO işbirliği pek çok alanda iyi yürümektedir.

2. DENİZ ALANLARINDA GÜVENLİK UYGULAMALARI

Denizlerde emniyet ile ilgili ilk uluslararası girişim 1912 yılında vuku bulan Titanic gemi kazasının ardından 1914 yılında yapılmış ve daha sonra bu düzenleme

1929, 1948 ve 1960 yıllarında revizyona tabi tutulmuş; kapsam ve detayları genişletilmiştir. Deniz güvenliği ve deniz politikaları konusunda uluslararası düzenlemeler ve standardizasyon üretimi ihtiyacına cevaben BM tarafından 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre’de IMO kurulması kararlaştırılmış ve Örgüt 1958 yılında 21 üye olarak Japonya’nın katılımıyla resmi olarak çalışmalarına başlamıştır (Agustín, 2004: s. 259-263).

Denizlerde emniyet sorunlarının başında gemi adamları ve yolcuların denizlerdeki tek sığınağı olan gemilerin dayanıklılıklarının ve güvenilirliklerinin artırılması ve gemi adamlarının eğitim ve tecrübe seviyelerinin yükseltilmesi gelmektedir (Philippe, ty: s. 45-49). Bugün materyal veya personel yetersizliklerinden dolayı oluşabilecek emniyet zafiyetlerini gidermek için birçok tedbir alınmıştır.

Türkiye’nin bu kuruluşa olan üyeliği de 1958 yılına rastlamaktadır. Örgütün kuruluş adı olan Hükümetler arası Denizcilik İstişare Örgütü (IMCO), 1982 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir (Agustín, 2004: s. 263-265). Günümüzde IMO, uluslararası alanda denizcilik politikalarını belirleme ve standardizasyon sağlama konusunda en etkin ve en işlevsel kuruluş olarak varlığını sürdürmektedir. Merkezi İngiltere’de olan IMO, bugün 300 uluslararası çalışanı ile 169 tam üye ve 3 gözlemci üye devleti temsil etmektedir. Bu bağlamda IMO, üyesi olan dünya denizciliği ile ilgili bütün devletler ile dünya denizlerinin tamamını kapsamaktadır.

IMO bir “icra” organı değil “danışmanlık” kuruluşudur. IMO’nun kuruluşunu belirleyen BM’nin IMO kuruluş sözleşmelerinde IMO’nun işlevi kendisine bildirilen sorunları incelemek ve tavsiyelerde bulunmak; antlaşma, sözleşme ve diğer uluslararası belgelerin taslaklarını hazırlayıp bunları hükümetlere ve sivil toplum kuruluşlarına tavsiye etmek ve gerektiğinde konferanslar düzenlemek; üyeler arasında danışma ve hükümetler arasında bilgi alışverişi için gerekli mekanizmaları kurmak şeklinde tanımlanır (Allen, 2009: s. 274-281).

Görüldüğü üzere, IMO kararlarının kanuni bağlayıcılığı yoktur. IMO kararları

üye devletlere tavsiye niteliğinde olup, kararların üye devletlerce ulusal kanun olarak düzenlenmesi halinde kanuni bağlayıcılık kazanmaktadır. Üye devletler herhangi bir IMO kararını kabul etmekle bu karar kendi iç hukuk düzenlemesi olarak tıpkı diğer ulusal kanunları gibi uygulamayı da kabul etmiş olmaktadır.

IMO'nun teşkilat yapısı Genel Kurul (Assembly), Konsey (Council), Ana Komiteler (Main Committees) ve Alt Komiteler (Sub-Committees) den oluşur. Genel Kurul, IMO'nun en üst yönetim organı olup tüm üye devletler tarafından oluşturulur ve her iki yılda bir toplanır. Genel Kurulun toplantıları arasındaki sürede Genel Kurul tarafından seçilen 40 üyeden oluşan Konsey, Genel Kurul adına IMO'nun idare organı olarak faaliyet gösterir. IMO'nun çalışma programını ve genel olarak idaresini Konsey belirlemektedir, bu bakımdan örgütün izleyeceği politikayı belirleyen organ durumunda olması nedeniyle oldukça önemlidir. Konsey üyeleri genel kurul tarafından iki yıllık dönem için seçilir ve A, B ve C grupları olmak üzere üç gruba ayrılır. Bunlardan A Grubu üyeleri; deniz taşımacılığı alanında çıkarları en geniş olan 10 ülkedir.

IMO teknik bir örgüt olup, yapılan çalışmaların büyük çoğunluğu IMO bünyesindeki komiteler ve alt komitelerce yürütülür. IMO'yu beş ana komite teşkil etmektedir. Deniz Emniyeti Komitesi (Maritime Safety Committee-MSC), IMO'nun en önemli komitesi olup, IMO'nun kurulmasına esas teşkil eden emniyet ve güvenlik sorunlarına çözüm aramaktadır. Komite birçok alt komiteden oluşmaktadır. Bu alt komiteler; Seyir Güvenliği (Safety of Navigation), Radyo-Telsiz İletişimi ve Arama Kurtarma (Radio Communications and, Search and Rescue), Gemi Adamları Eğitim ve Gemi Nöbetleri Standartları (Standards of Training and Watch Keeping), Gemi Dizaynı ve Donanımı (Ship Design and Equipment), Yangından Korunma (Fire Protection), Denge, Yük Hattı ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği (Stability, Load Lines and Fishing Vessel Safety), Bayrak Devleti Uygulamaları (Flag State Implementation), Tehlikeli Maddeler, Katı Kargolar ve Konteynerler (Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers), Sıvı ve Gaz Kargolar (Bulk Liquids and Gases) alt komiteleridir (Allen, 2009: s. 274-281).

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee- MEPC), Genel Kurul tarafından Kasım 1973’de kurulmuş olup 1985 yılında ana komite statüsüne kavuşmuştur. Gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirliliğinin kontrolü ve önlenmesi çalışmalarından sorumludur. Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee-TC), 1969 yılında oluşturulmuş olup üye devletlere (özellikle gelişmekte olan) denizcilik alanında teknik yardımların sağlanması konusunda koordinasyon çalışmalarından sorumludur.

Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee-FAL) Mayıs 1972’de oluşturulmuş olup, uluslararası denizciliği zorlaştıran bürokratik formalitelerin kolaylaştırılması çalışmalarından sorumludur. Hukuk Komitesi (Legal Committee-LEG), döneminde dünyanın en büyük süper tankerlerinden bir tanesi olan 120,000 ton ham petrol taşıma kapasiteli Torrey Canyon tankerinin 18 Mart 1967’de navigasyon hatası nedeniyle İngiltere açıklarında karaya oturarak 120,000 ton petrolün denize dökülmesine sebep olması neticesinde ortaya çıkan yasal problemler ile ilgilenmek üzere kurulmuştur (Allen, 2009: s. 274-281). Daha sonra daimi bir komite haline getirilmiş olup, görev alanı içerisindeki her türlü yasal meselelerin incelenmesinden sorumludur (Özman, 2006: s. 141-147).

IMO, ilk konferansını 1960 yılında denizlerde can emniyeti ile ilgili düzenlemiş ve bu konferansta “Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi’ni (SOLAS)” kabul edilmiştir. IV. bölümünde radyo, telgraf ve radyo telefonla ilgili gemilerde bulunması gereken minimum standartları içermektedir. Aynı zamanda üye devletlerin radyo iletişimi hususunda sağlaması gereken hizmetleri de içerir. Uluslararası Telekomünikasyon Birliğinin (ITU) radyo mevzuatıyla paralel olarak hazırlanmış olan bu bölüm Global Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi (GMDSS) ile ilgili genel hükümleri, uluslararası seyir yapan tüm yolcu gemileri ve 300 gross ton üzerindeki tüm kargo gemilerinin deniz kazaları sonrası kurtarılma ihtimalini kazazede geminin pozisyonunun arama kurtarma birimlerine ulaştırmak suretiyle arttıran Acil Uydu Pozisyon Belirleyici Radyo Vericisi (EPIRBs) ve Arama Kurtarma Vericisi (SARTs) cihazlarıyla donatılmasına dair hükümleri içerir.

1959 yılında başlayan aktif çalışmalarından bugüne kadar IMO, uluslararası

platformda denizcilikle ilgili her türlü faaliyette standardizasyonun sağlanması ve dünya denizlerinin emniyetli ve güvenli bir şekilde kullanılabilmesi için 51 sözleşme ve yüzlerce kod, tebliğ ve yönerge kaleme alarak yürürlüğe koymuştur. Bu çalışmada incelenen IMO'nun deniz emniyeti ve güvenliği konularında yapmış olduğu sözleşmelerin dünya genelinde uygulanma oranları dikkate alındığında IMO'nun etkinliği daha net anlaşılmaktadır. IMO tarafından hazırlanan ana sözleşmeler ve bunların uygulanma oranları şu şekilde özetlenebilir:

- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974), 159 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 99.04'ü tarafından uygulanmaktadır.
- Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (LOADLINES 1966), 159 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 99.04'ü tarafından uygulanmaktadır.
- Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi 88 Protokolü (LOADLINES 88 Protokolü), 90 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 94.25'i tarafından uygulanmaktadır.
- Gemilerin Tonaj Ölçümü Uluslararası Sözleşmesi (TONNAGE 1969), 150 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 98.99'u tarafından uygulanmaktadır.
- Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesi (COLREG 1972), 153 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 98.36'sı tarafından uygulanmaktadır.
- Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78), 153 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 99.01 'i tarafından uygulanmaktadır.
- Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (SAR 1979), 96 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 59.48'i tarafından uygulanmaktadır.
- Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Sözleşmesi (SUA 1988), 156 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 94.73'ü tarafından uygulanmaktadır.
- Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasa Dışı

Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol (SUA Protokol 1988), 145 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 89.56'sı tarafından uygulanmaktadır.

- Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi (INMARSAT 1976), 94 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 94.71 'i tarafından uygulanmaktadır.
- INMARSAT Operasyonel Değişiklikler (OA 1976), 89 devlet tarafından imzalanmış olup, dünya ticaret filosunun % 91.63'ü tarafından uygulanmaktadır.

Yukarıda verilen oranlar göz önüne alındığında dünya denizlerinin genelinde emniyet (Kiriaki, 2004: s. 50). ve güvenliğin IMO'nun almış olduğu kararlara paralel olarak sağlandığı ve bu hususta IMO'nun en etkin ve aktif uluslararası örgüt olduğu sonucuna ulaşmak yanlış olmayacaktır.

Uluslararası denizcilik faaliyetlerinde emniyet ve güvenlik ile ilgili hususlarda en etkin kuruluş IMO olmakla beraber, denizcilikle ilgili birçok uluslararası kuruluş ve organizasyonlar denizlerde emniyet ve güvenlik gibi tüm denizcilik ile uğraşan örgütleri ilgilendiren önemli konulara direk ya da dolaylı katkılarda bulunmaktadır. Bu kuruluşlara aşağıda kısaca değinilecektir.

➤ DENİZ KAZALARI ARAŞTIRMA UZMANLARI
ULUSLARARASI FORUMU (MAIIF- MARINE
ACCIDENT INVESTIGATORS INTERNATIONAL
FORUM)

MAIIF, 1992 yılında 17 katılımcı ülke tarafından kurulmuştur. Amacı, bir forum oluşturma yolu ile deniz kazaları araştırma uzmanları arasındaki iletişim ve işbirliğini arttırmak ve deniz kazaları araştırmalarını geliştirmek ve iyileştirmektir. Bu forum kazaların incelenmesi, kaza nedenlerinin belirlenmesi suretiyle deniz kazalarından ders çıkarılmasını sağlayarak dolaylı olarak deniz emniyetine destek olmaktadır. Üye olmak için bir uzmanın ülkesinde deniz kazaları araştırması ile görevli olarak çalıştığını belgelemesi yeterlidir. Üyeler

için herhangi bir ücret veya yıllık aidat bulunmamaktadır. Türkiye’den Denizcilik Müsteşarlığı bu forumun toplantılarına katılmaktadır (Maiif, 05 04 2014, <<http://www.maiif.org/>>).

➤ ULUSLARARASI FENER İDARELERİ BİRLİĞİ (IALA-
INTERNATIONAL ASSOCIATION OF LIGHTHOUSE
AUTHORITIES)

IALA, 1957 yılında, seyir idarelerini, imalatçıları ve uzmanları, deniz ve kıyılardaki fenerleri, ışıklı şamandıraları, radyo farları, görünür seyir işaretleri gibi yardımcılarını konularında bir araya getirmek ve ülkelere deneyimlerini ve icraatlarını karşılaştırma, fikir alışverişinde bulunma olanağı sağlamak amacıyla kurulmuştur. Merkezi Fransa’nın St Germain en Laya şehrinde yer almaktadır.

IALA, üyesi olan ülkelerin; seyir yardımcılarının uyumu için uluslararası düzeyde ortak çalışmalar yapmak; gemi hareketlerinin güvenli olması, aynı zamanda çevrenin korunmasının sağlanması çalışmalarını teşvik etmek; yeni teknolojilerin kullanımının yaygınlaşması için ülkelerin birbirleri ile işbirliğini tesis etmek gibi görevler üstlenmiştir. IALA, yaptığı toplantılar neticesinde, üye ülkelerin birlikte aldıkları kararları, “Tavsiyeler ve Rehberler” adlı bir bildiri ile yayımlayarak tüm dünyada, seyir yardımcılarının standartları konusunda aynı kural ve kaidelerin uygulanmasını sağlamaya çalışmaktadır. IALA, seyir yardımcılarının üzerinde yapmış olduğu bu çalışmalarla seyir emniyetine direkt olarak olumlu katkılar sağlamaktadır. Türkiye’den Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü bu birliğin çalışmalarına katılmaktadır (Iala, 05 18 2014, <<http://www.iala-aism.org/>>).

➤ ULUSLARARASI KURTARMA-YARDIM BİRLİĞİ (ISU -
INTERNATIONAL SALVAGE UNION)

ISU, dünya genelinde konuşlu toplam 56 sivil ve resmi üyeden oluşmaktadır. Merkezi Londra’dadır. Birlik üyeleri, dünya denizcilik ve sigorta camiası için büyük önem arz eden deniz kaza müdahalesi, deniz kirliliği ile mücadele, yük ve gemi kurtarma, çeki ve ilişkili faaliyetlerde bulunmaktadırlar. Sektörel bilgi ve birikim

paylaşımı birliğin önemli fonksiyonlarından biri olup, ISU, yüksek etkinlikte bir kurtarma ve kirlilik mücadelesi için ilgili platform ve endüstriler arasındaki kanuni ve ticari etkilerin uygun hale getirilmesinde aktif bir rol üstlenmiştir. Türkiye'den Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ve 3 özel firma (Beaufort Salvage Services Ltd; Aras Salvage & Marine Constructions Trading Co. Ltd.; Med Marine Pilotage & Towage Services, Construction Industry & Trade Inc.) bu birliğe üyedir (Isu, 08 04 2014, <<http://www.marine-salvage.com/>>).

➤ ULUSLARARASI TELEKOMÜNİKASYON BİRLİĞİ (ITU - INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION)

ITU, 199 üye ülkede bulunan 553 sivil ve resmi kurum üyeden ve 144 ortak üyeden (associate member) oluşmaktadır. ITU, haberleşmede kullanılan frekansların tahsislerini yapan ve haberleşme konularında kuralları belirleyen düzenlemeleri koordine eden uluslararası kuruluştur. ITU, denizcilikte iletişim için kullanılan frekansları tahsis ediyor olması münasebetiyle deniz emniyet ve güvenlik konularına katkı sağlamaktadır.

ITU'nün kuruluşu 1865 yılına dayanmaktadır. Türkiye ise bu birliğe 1866'da üye olmuştur. Türkiye'den Ulaştırma Bakanlığı, Telekomünikasyon Kurumu ve 4 firma (TURKSAT Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletme A.Ş. , Turkcell iletişim Hizmetleri A.Ş., Türk Telekomünikasyon A.Ş., Koc.net Telekomünikasyon A.Ş.) bu birliğin üyesidir (Itu, 23 02 2014, <<http://www.itu.int/net/about/index.aspx>>).

➤ ULUSLARARASI DENİZCİLİK KURTARMA FEDERASYONU (IMRF - INTERNATIONAL MARITIME RESCUE FEDERATION)

Federasyon, 1924 yılında deniz çevresindeki cankurtarma hizmetlerini gönüllü ve kamusal bazda veren kuruluşları bir araya getirmek üzere kurulmuştur. Federasyonun eski adı Uluslararası Cankurtarma Botu Federasyonu (ILF - International Lifeboat Federation) olup bu ad 2006 yılında değişmiştir. IMRF'in halihazırda 62 ülkeden 90 üyesi bulunmakta olup, sekreteryası İngiltere'dedir.

IMRF'in temel hedefi arama kurtarma faaliyetlerinin etkinleştirilmesini sağlamaktır. Bununla birlikte IMRF dünya genelinde denizde can kurtarma ekipmanları dizaynında, kurtarma teknikleri ve eğitiminde bilgi ve teknoloji paylaşımını sağlamaktır. IMRF, arama ve kurtarma konusundaki ihtiyaç ve gerekleri IMO nezdinde dile getirmekte ve yaptırım kararları alınmasında etkili olmaktadır. Türkiye'den, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü IMRF'e üyedir (Imrf, 08 05 2014, <<http://www.international-maritime-rescue.org/about.php>>).

Liman devleti kontrolleri bölgesel işbirliği anlaşmalarına dayanarak yapılmaktadır. Liman devleti kontrolünde ilk bölgesel işbirliği anlaşması, 1982 yılında Avrupa ülkelerince imzalanan Paris Memorandumu'dur. Bu Memorandum'da; bağımsız her devletin, kendi sınırları içerisindeki her türlü aktiviteyi kontrol etme ve denetleme yetkisine sahip olduğu, gemi hareketlerinin de buna dahil olduğu ve bu düşünce altında ülke limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin uluslararası denizcilik sözleşme ve standartlarına uyumunun kontrol edilmesinin liman devletince yapılabileceği ve gemilerin mevcut uluslararası standartlara uyumunun artırılması için memoranduma üye devletlerce liman devleti kontrollerinin yapılması gerekliliği vurgulanmaktadır. Bununla birlikte IMO, Kasım 1991 de dünyanın çeşitli bölgelerinde benzer oluşumlar kurularak gemilerin liman devleti tarafından kontrolünün etkinleşmesinin ve yaygınlaşmasının temini konusunda bölgesel işbirliklerinin yaratılmasının desteklenmesini karara bağlamıştır. Tüm dünya genelinde liman devleti kontrollerini düzenleyen bölgesel işbirliği anlaşmaları şunlardır:

- Paris MoU (Avrupa), 1982 yılında kurulmuş olup 20 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası Hollanda, Bilgi Merkezi ise Fransa'da konuşlandırılmıştır.
- Vina del Mar MoU (Latin Amerika) 1992 yılında kurulmuş olup 12 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası ve Bilgi Merkezi Arjantin'de konuşlandırılmıştır.
- Tokyo MoU (Asya-Pasifik) 1993 yılında kurulmuş olup 18 üye ülkeden oluşur. Sekreteryası Japonya, Bilgi Merkezi ise Rusya'da konuşlandırılmıştır.
- Karayip MoU 1996 yılında kurulmuş olup 20 üye ülkeden oluşur.

Sekretaryası ve Bilgi Merkezi Jamaika'da konuşlandırılmıştır.

- Hint Okyanusu MoU 1998 yılında kurulmuş olup 14 üye ülkeden oluşur. Sekretaryası ve Bilgi Merkezi Hindistan da konuşlandırılmıştır.
- Batı-Orta Afrika MoU 1999 yılında kurulmuş olup 16 üye ülkeden oluşur. Sekretaryası Nijerya, Bilgi Merkezi ise Fildişi'nde konuşlandırılmıştır.
- Karadeniz MoU 2000 yılında kurulmuş olup 6 üye ülkeden oluşur. Sekretaryası Türkiye, Bilgi Merkezi ise Rusya'da konuşlandırılmıştır.
- Akdeniz MoU 1997 yılında kurulmuş olup 10 üye ülkeden oluşur. Sekretaryası Mısır, Bilgi Merkezi ise Fas'da konuşlandırılmıştır.
- Riyad MoU (Körfez Bölgesi) 2005 yılında kurulmuş olup 6 üye ülkeden oluşur. Sekretaryası ve Bilgi Merkezi Riyad'da konuşlandırılmıştır.

Türkiye, Denizcilik Müsteşarlığı'nın temsiliyle, Akdeniz Memorandumu'nu 11/7/1997 tarihinde Malta'da, Karadeniz Memorandumu'nu 7/4/2000 tarihinde İstanbul'da imzalamıştır. Akdeniz Memorandumu ülkeleri Türkiye ile birlikte Mısır, Tunus, Fas, Cezayir, Malta, Ürdün, Filistin, Lübnan, İsrail ve Güney Kıbrıs'tan oluşmaktadır. Akdeniz Memorandumu sekretaryası Mısır'ın İskenderiye kentinde, bilgi merkezi ise Fas'ın Casablanca şehrinde konuşlandırılmıştır. Karadeniz Memorandumuna üye ülkeler ise Karadeniz'e kıyısı bulunan Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna'dır. Karadeniz Memorandumu Sekretaryası İstanbul'da kurulmuş olup Memorandumun bilgi merkezi ise Rusya'nın Novoroski limanında kurulmuştur.

Açık denizlerde serbesti ilkesinin geçerli olması, burada bir düzenin bulunmadığı anlamına gelmez (Pazarcı, 2005: s. 306; Meray, 1968: s. 591-600; Toluner, 1996: s. 295-304). Açık Denizler Konvansiyonu uyarınca açık denizde düzen, deniz ulaştırmasında can ve mal güvenliğinin sağlanması için gerekli olan önlemlerin alınması (ADS, 1958: mad. 10), denizde kurtarma ve yardım işlemlerinin yapılması (ADS, 1958: mad. 12), deniz yoluyla esir ticaretinin önlenmesi cezalandırılması için gerekli önlemlerin alınması (ADS, 1958: mad. 13), açık denizde veya bir devletin yetkisine dahil olmayan herhangi bir yerde deniz haydutluğu fiillerinin önlenmesi ve cezalandırılması konusunda işbirliği yapılması (ADS, 1958: mad. 14), denizin deniz yatağında yapılan işlemler veya gemi ve petrol borularından

dökülen yağlı maddelerle kirlenmesini önlemek için önlemler alınması (ADS, 1958: mad. 24), denizin radyoaktif atıklarla kirlenmesini önlemek için gerekli önlemlerin alınması (ADS, 1958: mad. 25), telgraf ve telefon haberleşmesinin aksaması sonucunu doğuracak bir biçimde denizaltı kablo ve borularına kasten veya ihmal ile zarar verenlerin cezalandırılması ve tazmini için gerekli yasaların yapılması (ADS, 1958: mad. 27) suretiyle sağlanacaktır (Toluner, 1996: s. 202).

Açık denizlerde bu düzen devletler tarafından ve devletlerin alacağı tedbirlerle sağlanacaktır. Devlet, bu konuda yetkilerini, kural olarak, yalnız kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde kullanabilir (1958 Konvansiyonu, mad. 6; BMDHS, 1982: mad. 90-92/1; ADS, 1958: mad. 4; Meray, 1968: s. 580-582; Pazarıcı, 2005: s. 369-370; Çalık, 2002: s. 42; Toluner, 1996: s. 279-288).

Teröre karşı küresel savaş uygulamaları kapsamında yasadışı faaliyetlere karışan veya karıştığı değerlendirilen ticari gemilerin açık denizlerde harp gemileri ve diğer kolluk gemileri tarafından sorgulanması ve aranması konusunda yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler, 1982 BMDHS (99-100. maddeler), 1988 Viyana Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerinin Kaçakçılığına Karşı BM Konvansiyonu, SUA Sözleşmesi (Halberstam, 1988: s. 269), BM Uluslararası Sınır Aşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi Eki-2000 Palermo Protokolü (Hesse, 2003: s. 328).

ABD'nin 2003 yılında on bir ülke ile imzaladığı Kitle İmha Silâhlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimi (PSI), KİS'lerin kara, deniz ve hava yoluyla nakledilmesinin önlenmesini hedeflemekle beraber, çalışmalarını daha çok deniz yoluyla yapılabilecek nakiller üzerinde yoğunlaşan bir girişimdir. ISM- Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu ve ISPS Kod kabul edilen diğer güvenlik uygulamalarıdır (Abhyankar, 2004: s. 9).

2.1. Denizde Yasadışı Eylemler

Devletler kendi uyruklarında bulunan gemiler üzerindeki yetkilerini açık denizde tümüyle kullanmaktadır. Ancak, bazı konularda, bayrak yasasına istisna

olarak, devletlerden her birinin açık denizdeki her uyruktan gemiler üzerinde bazı yetkilerini kullandıkları görülmektedir. Uluslararası hukukun bugünkü aşamasında devletlerin herhangi bir uyrukluk ayrımı gözetmeden denetleme ve kimi durumlarda kovuşturarak cezalandırma yetkilerini kullanabilecekleri suçlar bulunmaktadır. Bunlar; deniz haydutluğu, köle ticareti, uyuşturucu madde kaçakçılığı, açık denizden ses ya da görüntü aracılığı ile yapılan izinsiz yayınlardır (Pazarcı, 2005: s. 374; Toluner, 1996: s. 295).

Dünyadaki 18 önemli suyolundan hayati derecede olan 9 adedinin 8'i Akdeniz' den geçmektedir (Davutoğlu, 2002: s. 84). Bu sekiz suyolunun bir şekilde bloke edilmesi, dünya deniz ticareti ve petrol taşımacılığını ciddi şekilde engelleyecektir.

Yukarıda belirtilen konularda bir geminin suç işlemesi olasılığı ciddi bir biçimde varsa, bu geminin uyruğuna bakmadan herhangi bir devletin devlet gemisinin denetimde bulunma hakkı vardır. Devlet bu yetkileri sadece ticaret gemileri üzerinde kullanabilir. Yabancı savaş gemileri ve ticari amaçlarla kullanılmayan devlet gemileri hiçbir durumda bayrak devletinden başka bir devletin yetkisine tabi olamazlar (Toluner, 1996: s. 295-296; ADS, 1958: mad. 8, BMDHS, 1982: mad. 95-96). Söz konusu denetim; yetkili üçüncü devlet gemisinin yabancı geminin kimliğini inceleme ve gerekli görülürse bütün her yerini ve taşıdığı malları da aramayı kapsar (Pazarcı, 2006: s. 287). Bu durum uluslararası hukukta “ziyaret hakkı”nın kullanılması olarak nitelenmektedir (ADS, 1958: mad. 22; BMDHS, 1982: mad. 110).

2.1.1. Deniz Haydutluğu ve Korsanlık

Hükümetten aldıkları yetkiyle korsanlık yapanları, diğer bir deyişle düşman bir ulusun gemilerine saldırıp bunlara el koymak için izin belgesi olan silahlı bir gemiyi ya da o geminin kaptanını veya mürettebatını ifade etmek için ise ödül avcısı ya da hükümet korsanı ifadesi kullanılmaktadır. Bahsi geçen izin belgesi, “gemi avlama ve misilleme yetkisi” diye anılan bir belge niteliğinde basılıyordu. Başlangıçta, bu belge, gemisi ya da yükü çalınmış veya zarara uğratılmış olan

tüccarların, düşmanına saldırarak misilleme çabasına girmesini ve kayıplarını telafi etmesini sağlamak amacıyla hükümdar tarafından veriliyordu; ancak XVI. YY'a gelindiğinde bu sistem denizcilikle uğraşan uluslar tarafından savaş zamanında düşman gemilerine saldırının ucuz bir yolu olarak kullanılmaya başlanmıştır (Cordingly, 1995: s. 99).

Kısaca korsanlık, arkasında bir devletin bulunduğu ve onun hoş görüşüyle, başka bir devletin/devletlerin gemilerine karşı denizde yapılan haksız kazancı sağlayıcı eylemleri yapanlar için kullanılır (Ece, 02 02 2014, www.denizhaber.com). Günümüzde geçerli olmamakla birlikte tarih içinde uzun süre korsanlar, deniz savaşlarında savaşçı statüsünden yararlanmıştır. “Deniz Haydudu’ndan farklı olarak, bağlı bulunduğu devletten savaş zamanında düşman ticaret gemilerine el koyma izni alan özel ticaret gemisi sahibi korsanların bu statüleri 1856 Paris Bildirisi ile kaldırılmış ve “korsanlık” fiilen de sona ermiştir (Meray, 1968: s. 592).

Deniz ticaretinin yoğun ancak otorite ve denetimin zayıf olduğu deniz alanlarında sıklıkla görülen ve haydutlar açısından karlı bir sektör haline gelen deniz haydutluğu, özel şahısların herhangi bir devlet bağlantısı olmaksızın kendilerine ait gemilerle diğer gemilere, bu gemilerdeki insanlara ya da yüke karşı kendi çıkarları doğrultusunda saldırılarını ifade etmektedir. Korsanlıktan farklı olarak burada haydutlar herhangi bir hukuki dayanağa sahip olmaksızın bu tür şiddet hareketlerinde bulunmaktadır (Topal, 2010: s. 99-130).

1856 Paris Deklarasyonu, 1922 Washington Antlaşması, 1937 Nyon Antlaşması, 1925 Milletler Cemiyeti uluslararası hukukun tedricen kodifikasyonu uzmanlar komitesi, 1932 Harvard Araştırma Gurubu Taslağı’ndan sonra Deniz haydutluğuna ilişkin kavramların çerçevesini çizen ilk uluslararası sözleşme olan 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesi’nin, deniz haydutluğuna ilişkin hükümleri ve 15. maddede yer alan deniz haydutluğu tanımı, 1932 tarihli Harvard Araştırma Tasarısı’ndan yola çıkarak hazırlanmışlardır. 1958 Sözleşmesindeki tanımı özü itibarıyla tekrarlayan 1982 tarihli BMDHS’nin 101. maddesinin teamül hukukunu yansıttığı ve geleneksel anlamda deniz haydutluğunu kapsadığı, evrensel düzeyde olmasa bile genel olarak kabul edilmektedir (Öktem ve Kurtarcan, 2011: s. 109).

Uygulanan uluslararası deniz hukuku deniz haydutluğunu uluslararası suç kabul etmektedir. Sözleşmeler deniz haydutluğunu insanlığa karşı işlenmiş suç olarak kabul etmekte ve her devlete bu fiili cezalandırmak yetkisi tanımaktadır. Bu konuda, bütün devletler açık denizde deniz haydutluğunun önlenmesi için azami ölçüde işbirliği yapmakla yükümlüdür (ADS, 1958: mad. 14; BMDHS, 1982: mad. 100).

Deniz haydutluğu fiili 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinin 15. ve 1982 BMDHS 101. maddelerinde tanımlanmıştır. Buna göre şiddet, tutuklama ve yağma fiillerinin deniz haydutluğu fiili olarak tanımlanabilmesi için aşağıdaki özellikleri taşımaları gerekmektedir:

- Özel bir geminin veya uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından, başka bir gemiye veya uçağa, veya böyle bir gemi veya uçakta bulunan kişilere ve mala karşı işlenmiş olması gerekir. Aynı gemiye veya uçağa veya böyle bir gemi veya uçakta bulunan kişilere ve mala karşı işlenen fiiller deniz haydutluğu sayılmaz. Bu fiiller, gemide ayaklanma (isyan) olarak değerlendirilmektedir.
- Açık denizde veya herhangi bir devletin yetkisi dışında kalan bir yerde işlenmiş olması gerekir. Ulusal yetkiye tabi deniz alanlarında kıyı devletinin yetkileri, bazı istisnalar dışında, tam ve mutlakdır. Dolayısıyla kıyı devleti denizin bu alanlarında kendi iç hukukunun öngördüğü tüm tedbirleri alacaktır. BM tüm devletlerin, deniz haydutluğuna karşı, nerede olursa olsun uluslararası hukuka uygun bir biçimde gerekli tedbirleri alma ve işbirliği yapması yönünde karar almıştır.
- Şahsi çıkar sağlamak amacıyla işlenmiş olması gerekir. Siyasi bir amaçla işlenen bu tür fiiller uluslararası teamül hukuku ve sözleşmelerde deniz haydutluğu fiili olarak değerlendirilmemektedir.
- Bu fiillerin özel bir gemi veya uçak tarafından işlenmesi gerekir. Bir savaş gemisinin veya bir devlet gemi veya uçağının bu tür fiilleri işlenmesi durumunda bu fiiller mensubu bulunduğu devlet tarafından işlenmiş sayılır ve buna göre değerlendirilir. Ancak bu fiiller, mürettebatı isyan etmiş ve bu kişilerin kontrolüne geçmiş savaş gemisi devlet gemisi veya uçağı tarafından işlenirse, bu gemi ve uçaklar deniz haydudu gemi ve uçaklarla bir tutulurlar

(ADS, 1958: mad. 16; BMDHS, 1982: mad. 102).

Yukarıda belirtilen nitelikteki fiiller söz konusu olduğu zaman, bu fiilin önlenmesi ve sorumluların cezalandırılması yalnızca ilgili kişilerin ya da ilgili gemilerin ve uçakların uyruğunu taşıdığı devletin yetkisi ile sınırlı değildir. Her devlet ilgili gemi ya da uçağa ilişkin yargı yetkisini kullanabilecektir (ADS, 1958: mad. 19; BMDHS, 1982: mad. 105).

Bu tanım, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün benimsediği “Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunculuk Suçlarının Soruşturulması İçin Uygulama Kodu” ve 2004 yılında Güneydoğu Asya bölgesinden 16 devletin benimsediği “Asya’da Gemilere Yönelik Deniz Haydutluğu ve Silahlı Soygunculukla Mücadele İçin Bölgesel İşbirliği Antlaşması (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ship in Asia, ReCAAP)” nda da kullanılmaktadır.

Her devletin savaş gemileri ya da kamu gücünü kullanmaya yetkili diğer devlet gemileri ile askeri uçaklar açık denizde haydutluğa ilişki makul olarak şüphelendikleri gemileri durdurma ve denetleme yetkisine sahiptirler (ADS, 1958: mad. 21; BMDHS, 1982: mad. 107). Deniz haydutluğunu tespit etmeleri halinde, bu fiilde kullanılan gemilere, uçaklara ve gasp edilen mallara elkoymak ve failleri tutuklayarak ulusal yargı organlarına teslim edebilirler. Ancak, üçüncü devletlerin bu denetleme ve yargılama yetkisini keyfi bir biçimde değil, makul ve yeterli şüphe olan durumlarda kullanması gerekmektedir. Aksi takdirde yetersiz nedenlere dayalı olarak sebep olduğu zararlardan dolayı uluslararası sorumluluğu söz konusu olabilecektir (ADS, 1958: mad. 20; BMDHS, 1982: mad. 106).

23 Ocak 1961’de Portekiz bandıralı Santa Maria adlı gemi, Portekiz idaresine muhalif bir grup olan Portekiz Milli Bağımsızlık Hareketine mensup yolcular tarafından bir çatışmadan sonra, 560 yolcusu ile birlikte zapt edilmiştir. 11 gün açık denizde kaldığı ve takip edildiği halde deniz haydudu olarak işlem görmemiş; ABD ve Brezilya’nın işbirliği sonucunda Brezilya’nın Recife limanına ulaşmıştır. Brezilya bu kişilere sığınma hakkı tanımıştır (Toluner, 1996: s. 296-297).

1958 ADS, 1982 BMDHS'nde de yer alan deniz haydutluğu eyleminin açık denizde gerçekleşme şartı özellikle günümüzde yoğun eleştirilere uğramaktadır. Geleneksel hukuku yansıtan bu hükmün günümüz gerçekleriyle bağdaşmadığı söylenmektedir. Gerçekten de, kuralın ortaya çıktığı dönemlerde açık deniz alanları günümüze göre çok daha geniştir. 1982 Sözleşmesi'nin (m.3) devletlere karasularının genişliğini 12 deniz miline kadar tespit etme imkânı vermesiyle beraber karasuları dünya ölçeğinde artış göstermiş; bu nedenle açık denizde gerçekleşen deniz haydutluğu vakaları oransal olarak azalmıştır. Örneğin 2009 yılında Asya bölgesindeki deniz haydutluğu saldırılarının sadece üçte biri açık denizlerde gerçekleşmiştir (Öktem ve Kurtarcan, 2011 s. 111).

Klasik bir tanımın genişletilmesi önerileri giderek artan bir sıklıkla telaffuz edilmektedir. Deniz haydutluğunun tanımında yer alan diğer şartları yerine getirirler de açık denizler dışında gerçekleştirilmeleri sebebiyle deniz haydutluğu sayılamayan eylemleri nitelendirmek için yeni bir terim üretilmiştir. Bu tür eylemlere “silahlı soygunculuk” (armed robbery) (09 06 2014, [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?dataid=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?dataid=24575&filename=A922(22).pdf)) denilmektedir.

Korsan ve terörist eylemlerin tabiatı birbirlerine benzer olmakla birlikte her ikisinin amacı birbirinden oldukça farklıdır. Korsancılığın amacı kazanç elde etmek iken, terörizmin amacı işleyen sistemi sekteye uğratmak, huzursuzluk ve güvensizlik yaratmaktır. Diğer bir deyişle; korsancılık finansal kazanç hedeflerken, terörizm politik hedefler gütmektedir (Peter, 2008: s. 31). Bu hedeflere paralel olarak, korsan saldırılar denetimi az olan deniz alanlarında finansal kazanç sağlanabilecek ticari ve özel gemilere karşı yapılmakta; terörist saldırılar ise seyirde, demirde veya limanda bulunan her tür gemiye, liman ve sahil tesislerine karşı olabilmektedir (Bojan, 2006: s. 105-106). Bununla birlikte terör eylemleri için finansman sağlanması amacıyla terörist örgütlerin kimi zaman korsancılığa da yöneldiği değerlendirilmektedir (Wojciech, 2005: s. 685-689). 1980'lerden sonra güvenlik denetimlerinin sığ olduğu ticari açıdan stratejik suyollarında deniz haydutluğu faaliyetlerinde artış olmuştur (Türksam, 14 02 2014, <http://www.turksam.org/tr/a1535.html>). Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Board (IMB))

tarafından hazırlanan raporda son yıllarda deniz haydutluğu faaliyetlerindeki ciddi artış görülmektedir (22 02 2014, http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12).

Haydutların elde ettiği fidye miktarı 30 milyon doları aşarken (Massimo, 2009: s. 32), günümüzde haydutluğun yıllık 13 ila 16 milyar dolar maddi zarara yol açtığı tahmin edilmektedir (Kraska, 2009: s. 45). Bugün dünyada deniz haydutluğunun yoğun olarak görüldüğü yerler; Güneydoğu Asya'da Bangladeş'in Chittagong demiryerleri ve civarı, Endonezya'nın Belawan, Tanjong Priok (Jakarta) bölgeleri, Malaka Boğazları, Singapur Boğazları; Afrika ve Kızıldeniz'de Lagos (Nijerya), Dar Es Salaam (Tanzanya) ve civarı, Aden Körfezi (Kızıl Deniz), Somali'nin özellikle Doğu ve Kuzey-Doğu kıyıları (Joyner, 2009: p. 83; Combating Piracy Off Somalia, 2009: p. 38-40). Güney ve Merkez Amerika, Karayipler'de ise Brezilya'nın Santos bölgesi ve Peru'nu Callao bölgesidir (Jale, 22 02 2014, <http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11>).

Görüldüğü üzere bugün gelinen yüksek ve modern medeniyet ve teknoloji seviyesine rağmen özellikle gayri safi milli hasılanın ve dolayısıyla gelir seviyesinin düşük olduğu ülke kıyıları açıklarında deniz haydutluğu eylemleri sıklıkla karşlanır olmuştur. Deniz haydutluğu ve denizlerde terörizm bugün denizcilik sektörünün çözmeye çalıştığı en önemli güvenlik zafiyetidir.

2.1.2. Terör Olasılıkları

12 Ekim 2000'de Aden Limanı'nda ABD destroyeri USS COLE'a yapılan intihar saldırısı ve uluslararası güvenlik açısından büyük bir deprem olan 11 Eylül terör olayları ve bu olaylar sonrası oluşan yeni güvenlik ortamı, denizleri asimetrik tehdit potansiyelinin yeni odağı olarak karşımıza çıkarmış, açık denizlerde güvenliğin yeniden sorgulanmasına yol açmıştır. Son 50 yılda ticari deniz nakliyatını hedef alan terörist saldırılar incelendiğinde birçok eylemin birbirine benzer olduğu görülmektedir. Yakın tarihimizde gerçekleştirilen en önemli deniz terör eylemleri aşağıda sıralanmıştır:

- 1985 yılında ABD yolcularını taşıyan Achille Lauro isimli İtalyan yolcu gemisinin kaçırılması,
- 1996 yılında Avrasya feribotunun Çeçen teröristler tarafından kaçırılması,
- 2000 yılında Aden’de ABD destroyeri USS COLE’a El Kaide teröristlerinin saldırısı,
- 2000 yılında Sri Lanka Deniz Kuvvetlerine ait bir karakol botunun Tamil gerillaları tarafından imha edilmesi, bir diğerine hasar verilmesi.
- 2000 yılında Hamas örgütü tarafından İsrail karakol botuna geliştirilen ve hafif hasarla sonuçlanan terör saldırısı.
- 2002 yılında Filistinli gerillalar tarafından İsrail karakol botuna yapılan intihar saldırısı.
- 2002 yılında Fransız Süper Tankeri Limburg ham petrol yüklemek maksadıyla Yemen Petrol Terminaline girerken patlayıcı taşıyan küçük bir bot ile gemiye çarpılması sonucunda 100.000 varil petrolün Aden körfezine dökülmesi.
- 2004 yılında Filipin bandıralı Super Ferry 14’ün salonunda bulunan televizyon setine yerleştirilen dinamitlerin patlaması sonucu 116 kişinin ölmesi ve ciddi çevre kirliliği meydana gelmesidir.

Yukarıda kısaca ifade edilen terör saldırısı ya da korsanlık şeklindeki olaylardan en çok ses getiren saldırılardan birisi 2002 tarihli Fransız tankeri Limburg’a Yemen’de yapılan saldırıdır. Bu saldırı sonucu Arap Denizi’ne yönelik deniz ticaretinin kesintiye uğramasına, o bölgedeki sigorta ücretlerinin üç kez artmasına ve konteynır trafiğinin % 90 kesilmesine neden olarak küresel ekonomiyi etkileyebilmiştir. (Yavuz, 2008: s. 88).

Hedefin ve arzu edilen etkinin çapı büyüdükçe bu gereksinim ve planlama detayları da aynı ölçüde artmaktadır. Ulusal ve uluslararası kamuoyunda ses getirecek ve dikkat çekici sonuçlar yaratacak bu tip eylemlerde ulusal sembollerin ve devlet otoritesinin küçük düşürülmesi, azami sayıda can kaybı oluşturulması ve büyük ekonomik zarar verdirilmesi hedeflenmektedir.

Gemilerin, limana giriş ve çıkış zamanları her türlü saldırıya karşı en

savunmasız oldukları anlardır. Özellikle liman / iskeleye aborda durumdayken veya demirli iken ya da aborda olmak / ayrılmak üzere manevra yaparken yüksek süratli intihar botlarına veya USS COLE saldırısında olduğu gibi palamar botu maskesi altında yaklaşan küçük teknelere karşı çok hassastırlar.

Ticaret gemilerine taarruz geliştirmek ve ayrıca ele geçirip terör aracı olarak kullanmakta mümkündür. 2001 yılında Kızıldeniz’de 4 adet Alman hücumbotunu Basra Körfezi’ne götüren bir havuz gemisine, hücumbotları ele geçirmek maksadıyla kimliği bilinmeyen bir grup tarafından saldırı düzenlenmiş, ancak gemide bulunan güvenlik timinin karşı koyması üzerine, teröristler eylemden vazgeçerek gemiyi terk etmişlerdir. Deniz teröristlerinin eylemlerinde kullanabilecekleri araçları şu şekilde sıralayabiliriz:

- İntihar maksatlı deniz aracı/uçak/uzaktan kumandalı yüzer/dalar araç ve vasıtalar,
- İntihar elemanı canlı bomba/intihar dalgıcı,
- Uzaktan kumandalı hava araçları,
- Patlayıcı/akaryakıt yüklü ticaret gemileri (kasti çarpışma-yakma vb. maksatlar için),
- Çanta/paket/konteynerlere yerleştirilmiş güçlü/nükleer patlayıcılar,
- Helikopterle intikal ettirilebilen intihar elemanları,
- Gizli silahlarla donatılmış ticaret gemileri.

Bahse konu araç / vasıtalarla icra edilebilecek eylem türlerini farklı senaryolar ile örneklemek mümkündür (Smith, 2002: s. 5)

- Senaryo-1 Kargo içerisine gizlenen patlayıcıların kullanılmasıyla yapılan limanlardaki veya denizlerdeki saldırılar,
- Senaryo-2 Gemiye gizlice sokulan patlayıcıların kullanılmasıyla yapılan limanlardaki veya denizlerdeki saldırılar,
- Senaryo-3 Gemideki şahıslar tarafından veya saldırgan deniz vasıtalarının yardımıyla ticari gemilerin kaçırılması,
- Senaryo-4 Kıyıda uzakta veya iç sularda manevra yapan bir ticaret gemisine

sahilden veya başka bir vasıttan ateş açılması,

- Senaryo-5 Uzaktan kumandalı vasıtalar veya intihar bombacıları tarafından kullanılan patlayıcı yüklü teknelerle yapılan saldırılar,
- Senaryo-6 Silahlı dalgıçlar veya intihar dalgıçları tarafından yapılan saldırılar,
- Senaryo-7 Mayınlarla yapılan saldırılar (Kiserman, 2006: s. 431).

Ticaret gemileri gerek direkt hedef ve gerekse tesadüfi hedefler olarak deniz teröristlerinin taarruzlarına karşı savunmasız ve zayıftır. Bu nedenle ticaret gemileri, kendi personeli arasına gizlenen veya yolcu olarak gemide bulunan teröristler veya gemiye çıkılarak yapılan saldırılar neticesinde ele geçirilebilir.

Her ticaret gemisi bir silaha dönüşebilir ve diğer gemileri, köprüleri veya sahil tesislerini çarparak zarar vermek için kullanılabilir. Eğer gemiler patlayıcı, yüksek yanıcı, kimyasal madde ya da nükleer atıklar taşıyorlarsa, geniş nüfusa ve ekonomik öneme sahip liman şehirlerinde son derece büyük ve yıkıcı etki yaratabilirler.

Süper tankerler kullanılarak turizmi baltalamak üzere kritik deniz alanlarında deniz kirliliği yaratılabilir. Konteynerler silah kaçakçılığı için ideal ortam sağlayabilirler. Patlayıcı yüklü konteynerler TIR'lar üzerinde, RO-RO tipi gemilerde ya da konteyner gemilerinde konuşlandırılarak infilak ettirildikleri takdirde önemli zarara yol açabilirler. Ayrıca terör amaçlı silah ve şahısların bir ülkeye sokulmasında da konteynerlerden istifade edilmesi kuvvetle muhtemeldir.

Denizde ve denizden teröre karşı savunmada, eğitim, güvenlik ve istihbarat faaliyetlerinin artırılması, bu kapsamda birimler arasında işbirliği ve koordinasyon sağlanması, periyodik toplantılar ile alınan tedbirlerin değerlendirilmesi, çevre ülkeler başta olmak üzere, diğer ülkelerle istihbarat işbirliğine gidilmesi, liman savunma tedbirlerinin artırılması büyük önem taşımaktadır. Başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün başlattığı çalışmalar bu eğilimi açıkça ortaya koymaktadır. Uluslararası terör gerçeği artık tüm dünya kamuoyu tarafından fark edilerek ve küresel güvenliği son derece ciddi olarak tehdit eden böyle bir düşmanla sadece polisiye tedbirlerle başa çıkılamayacağını anlaşılmıştır.

Konteynerler hakkındaki korkular, 18 Ekim 2001 tarihinde İtalya'nın Gioa Tauro limanında, bir konteynerin içinde yakalanan ve yanında 1 cep telefonu, 1 uydu telefonu, 1 laptop, New York JFK havaalanında çalışan bir teknisyene ait sahte kimlik bulunan kaçak yolcu ile teyid edilmiştir. Bahse konu konteynerin Port Said limanında gemiye yüklendikten sonra, Gioa Tauro ve Rotterdam limanlarından geçerek 2.5 milyon konteynerin arasında Kanada'ya ulaşması ancak liman görevlilerinin, havalandırma deliklerini genişletmeye çalışan kaçak yolcuyu tesadüfen fark etmeleri ile engellenebilmiştir

Kargonun taşıma ve depolama esnasında bütünlüğünün doğrulanması, karıştırmaya karşı emniyetli mühürler, muhtemelen uydu muhaberesine dayanan elektronik arama sistemleri ve taşıma süreci içerisinde yükün düzenli veya rastlantısal olarak kontrol edilmesi alınacak önlemler arasındadır. Bu proje OECD'nin Karayolu Taşıma Araştırma Programı (Road Transport Research Programme - RTR) ve Avrupa Ulaştırma Bakanlıkları konferansının ortak projesi olarak yürütülmektedir. (www.oecd.org)

Sektördeki diğer büyük risk LPG, LNG gibi tehlikeli madde taşıyan tankerler konusudur. 11 Eylül'den sonra denizcilikle ilgili alınan ilk önlem, bir LNG tankerinin 12 Eylül 2001 tarihinde Baltimore limanına girişine izin verilmemesidir. Ancak bu tip tankerlerin yangın halinde bile taşıdığı maddelerin patlamasını engelleyen çok sağlam güvenlik sistemleriyle donatılmış olması, gemilerin yeni ve modern oluşu ve ciddi firmalar tarafından işletiliyor olmaları, onları teröristler için kolay hedef olmaktan çıkarmaktadır.

Potansiyel saldırı tehdidi büyük olmakla beraber bugüne dek gemiler genellikle araç olarak değil hedef olarak kullanılmışlardır. Achille Lauro gemisinin ele geçirilmesi, USS COLE ve LIMBERG isimli petrol tankerine intihar saldırısı düzenlenmesi gemilerin yüz yüze olduğu tehlikelere örnek olarak gösterilebilir.

Terörist örgütlerin para kazanmak veya lojistik destek sağlamak amacıyla ticari denizcilik faaliyetleri yürütebilirler.1980'lerin ortalarında Sri Lanka hükümetine karşı mücadele eden Tamil Eelam'ın (Özgürlük Kaplanları) 10-12

gemiden oluşan ve teröristlerle donatılmış bir filo ile dünya denizlerinde legal yük taşıyarak örgüte maddi destek sağladığı, aynı zamanda legal yükün yanında mücadele için gerekli silah ve cephaneyi de taşımış ve başka terör örgütlerinin de işlerini para karşılığında yaptığı tespit edilmiştir. Bu örgüt denizcilik uygulamaları konusundaki tecrübe ve bilgisi sayesinde, Sri Lanka hükümetinin kendilerine karşı kullanmak üzere aldığı silahları dahi çalmıştır.

2.1.3. Köle Ticareti ve Göçmen Kaçaklığı

Uluslararası hukuk köle ticareti yapılmasını yasaklamaktadır. Birçok uluslararası andlaşma köleliğin yasaklanmasını ve köle ticareti yapanların cezalandırılmasını öngörmektedir (Kölelik Sözleşmesi, 1926). Ancak, köleliğin yasaklanmasının deniz haydutluğundan önemli farkı, deniz hukukunun doğrudan yasaklaması ve sorumlularına karşı bütün devletlerin yalnızca bayrağını taşımaya yetkili gemilerde köle taşınmasını önlemek ve cezalandırmak yetkisini öngörmesidir (ADS, 1958: mad. 13; BMDHS, 1982: mad. 99). Buna göre, her devlet uyruğunu taşıyan gemilerde köle taşınması önlemek ve bayrağının böyle hukuk dışı bir amaçla kullanılmasını engellemek için gerekli bütün tedbirleri almakla yükümlüdür. Açık denizde köle ticareti yaptığından şüphe edilen bir gemi üzerinde ziyaret yetkisini bayrak farkı gözetmeksizin her devlet kullanabilir.

Bayrak devleti kuralının istisnası sadece ziyaret yetkisinin kullanılmasına ilişkindir. Buna göre, bayrak devletinden başka bir devlet böyle bir gemi üzerinde ancak durdurma ve arama yapabilecek, buna karşılık zapt ve cezalandırma yetkilerini kullanamayacaktır. Böylece, bir devletin savaş gemileri köle ticareti yapıldığı konusunda ciddi şüphelerin olması durumunda üçüncü devletlerin ticaret gemileri ile ticari amaçla kullanılan devlet gemilerini açık denizde denetleyebilecektir. Bu suçla ilişkin failleri, yargılama ve cezalandırma yetkisi ise ilgililerin bayrak devletine ait olacaktır (Meray, 1968: s. 597; Toluner, 1996: s. 301).

İnsan kaçaklığı (yasadışı göç, insan ticareti) sektörünün ise yıllık 52 milyar dolara ulaştığı tahmin edilmektedir (ILO, 2013: s. 2). ABD kaynakları 2013 yılı itibarıyla yıllık insan kaçaklığının 1.7 milyona ulaştığını tahmin ederken (U.S.

Department of State, 2013: s. 7), ILO bu rakamın 3.22 milyona ulaştığını değerlendirmektedir (ILO, 2013: s. 10). Uyuşturucu kaçakçılığında olduğu gibi insan kaçakçılığında da denizler en çok tercih edilen yollar olmaktadır. ABD’de Sahil Güvenlik Komutanlığı’nca 2013 yılında 6242 yasadışı göçmen yakalanmıştır (ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı, 08 04 2014, <http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/AMIO/FlowStats/currentstats.asp>).

BM’nin raporunda Türkiye yasadışı göçte kaynak ülke olarak orta seviyede, transit ülke olarak yüksek seviyede ve hedef ülke olarak da çok yüksek seviyede risk faktörlerine sahip olduğu değerlendirilmiştir (Trafficking in Persons, 2013: s. 18-20).

Deniz yoluyla yapılan göçmen kaçakçılığı ile mücadele hususunda halihazırdaki etkin uluslararası düzenleme Sınraşan Örgütlü Suçlara Karşı BM Sözleşmesi’ne eklenen Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolü’dür. Sınraşan Örgütlü Suçlara Karşı BM Sözleşmesi ve buna ek iki protokol 12-13 Aralık 2000 tarihinde İtalya’nın Palermo kentinde düzenlenen bir konferansla BM üyesi ülkelerin imzasına açılmış ve 13 Aralık 2000 tarihinde ülkemiz tarafından da imzalanmıştır.

Ek protokoller, “İnsan Kaçakçılığı, Özellikle Kadın ve Çocuk Kaçakçılığının Önlenmesine, Durdurulmasına ve Cezalandırılmasına İlişkin Protokol”, “Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol” ve 28 Haziran 2002 tarihinde imzalanarak ilave edilen “Ateşli Silahlar, Parçaları ve Aksamaları ile Mühimmatının Yasadışı Üretimine ve Kaçakçılığına Karşı Protokol” dür.

Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolünün 8’inci Maddesi “Deniz Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Alınacak Tedbirler” konusuna ayrılmıştır. Bu maddenin 1. fıkrasında;“Kendi bayrağını taşıyan veya hiçbir bayrak veya kayıt işareti görülmeyen bir geminin, yasa dışı göç veya insan kaçakçılığı yaptığına dair makul bir şüphesi olan bir taraf, geminin bu amaçla kullanımına son vermek amacıyla diğer tarafların yardımını talep edebilecektir. Böyle bir talepte bulunulan taraflar imkanları ölçüsünde yardımda bulunacaklardır” denilmiştir. 2. fıkrasında: “Uluslararası hukuka uygun olarak seyrişerfer

serbestisinden yararlanan ve diğer bir tarafın bayrağını veya kayıt işaretlerini taşıyan bir geminin yasa dışı g veya insan kaçakçılığı yaptığına dair makul gerekçelere sahip olan bir taraf, bayrak devletine bu durumu bildirebilecek, kaydın doğrulanmasını ve doğrulanması halinde gemiyle ilgili olarak uygun önlemleri almak için bayrak devletinden izin isteyebilecektir. Bayrak devleti talep eden devlete başka işlemler yanında; gemiye çıkılması, geminin aranması, yasa dışı g ve insan kaçakçılığına dair ilişkin deliller bulunması halinde gemiye, gemideki kişilere ve yüküne ilişkin olarak uygun işlemlerin yapılması, için izin verebilecektir” ifadelerine yer verilmiştir.

Protokol’ün 8. maddesinin 7. fıkrası, yasa dışı g veya insan kaçakçılığı yaptığından şüphelenilen tabiiyetsiz bir gemide, taraf bir devletin arama yapabileceğini ve şüphe doğrulanırsa kendi i hukuku ve uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde gerekli tedbirleri alabileceğini belirtmiştir. Sözleşme’nin 9. maddesinin 4. fıkrası ise, yasa dışı g veya insan kaçakçılığı yaptığından şüphelenilen gemilere müdahale etmeye yetkili gemileri tanımlamaktadır. Bu maddede: “Bu bölümde belirtilen denizde alınacak herhangi bir tedbir, sadece, askeri gemi veya askeri uçaklarla devlet hizmetinde olduğunu gösteren açık işaretler taşıyan, bu şekilde kolayca tanınabilecek ve usulüne uygun biçimde yetkili kılınmış diğer gemi veya uçaklar tarafından yerine getirilebilecektir” ifadesine yer verilmiştir.

Protokol’n “Koruyucu Hükümler” başlığı altındaki 9. maddesi ile müdahaleyi gerçekleştirenlerin hukuki sorumlulukları belirlenirken, müdahale edilen gemilerin ve ilgili devletlerin ticari, yargısal ve idari yetkileri korunmaya çalışılmıştır. Bu maddenin kapsamında, personelin emniyetinin sağlanması ve personele insani davranış kurallarına uygun davranılması, yükün ve aracın güvenliğinin sağlanması, bayrak ve ilgili devletlerin ticari ve hukuki çıkarlarına zarar verilmemesi hususları yer almaktadır. Ayrıca, alınan tedbirlere sebep olan şüphe doğrulanmazsa ve müdahale edilen gemi bu önlemlerin alınmasını gerektirecek şekilde davranmazsa tazminat talebinde bulunulabileceği, alınacak tedbirlerin kıyı devletlerinin sahip olduğu haklarına, ykmllklere ve yargı yetkisine müdahale edemeyeceği ve bayrak devletlerinin gemi üzerinde sahip olduğu yargı yetkisi ile teknik ve sosyal konulardaki idari denetim hakkına müdahale edilemeyeceği hükme bağlanmıştır.

Protokol, BMDHS'nin aynı konuda bayrak devleti haricindeki devletlere vermiş olduğu yetkilerde herhangi bir artırımı yapmamakla beraber; bu hususta devletler arasında işbirliği yapılmasını somut örneklerle izah ederek prensip haline getirmiştir.

2.1.4. Uyuşturucu ve Psikotrop Madde Kaçakçılığı

Uluslararası deniz hukuku devletlerin herhangi bir uyrukluk ayırımı yapmadan, açık denizde denetleme yetkilerini kullanabilecekleri bir diğer konu olarak uyuşturucu madde kaçakçılığını öngörmektedir. Türkiye'nin de taraf olduğu 1961 tarihli New York Uyuşturucu Maddeler Sözleşmesi ve 1971 tarihli Viyana Psikotrop Maddeler Sözleşmesi uyarınca; uyuşturucu maddelerin tıp ve bilimsel amaçlar dışında kullanılmasını yasaklamaktadır. Söz konusu antlaşmalar bayrak devleti kuralı sebebiyle devletlerin açık denizde seyreden kendi uyruğundaki gemiler üzerinde de geçerlidir.

1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesinde uyuşturucu madde kaçakçılığının denetlenmesi konusunda herhangi bir hüküm mevcut değildir. Ancak 1982 BMDHS bütün devletlerin gemilerin açık denizde uluslararası sözleşmelere aykırı olarak yaptıkları yasadışı uyuşturucu madde ticaretinin önlenmesi konusunda işbirliği yapmalarını öngörmektedir (BMDHS, 1982: mad. 108).

Böylece, bayrak devletinin kendi bayrağını taşıyan gemilerin uyuşturucu madde kaçakçılığı yaptığına ilişkin ciddi şüpheleri olması durumunda, diğer devletlerin devlet gemilerinin açık denizde ilgili bayrak devleti gemilerini denetlenmesini talep etmesi mümkün olacaktır. Yabancı devletin açık denizde yaptığı böyle bir denetleme bayrak devleti kuralının bir istisnasını oluşturacaktır.

Yıllık 700-800 milyar doları bulduğu tahmin edilmekte olan dünya uyuşturucu pazarında (Economic and Social Consequences of Drug Abuse and Illicit Trafficking, 2012: s. 3), uyuşturucu kaçakçılığının büyük kısmı deniz yoluyla gerçekleşmektedir. ABD genelinde el konan uyuşturucunun yarısından fazlasını

denizlerde yakalayan ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı; 2013 yılında 41112 kg esrar ve 182626 kg kokaine el koymuş olup el konulan yıllık kokain miktarlarının piyasa değeri 12 milyar doları geçmektedir (ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı, 23 04 2014, <http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/AMIO/FlowStats/currentstats.asp>).

Uyuşturucu maddelerin ve psikotrop²¹ maddelerin gayrimeşru trafiği hususunda BMDHS, bütün devletleri, açık denizde seyreden gemilerinin uluslararası sözleşmelere aykırı olarak, uyuşturucu maddelerin ve psikotrop maddelerin gayri meşru trafiğine girişmelerini önlemek üzere işbirliğinde bulunmakla mükellef kılmıştır (BMDHS, 1982: mad. 108). Deniz yoluyla yapılan uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadele hususunda hâlihazırdaki etkin uluslararası düzenleme Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi (Gönlübol, 1993: s. 510-531). dir. Uyuşturucu ve psikotropmadde kaçakçılığı ile uluslararası boyutta etkin bir mücadele sağlanması için devletler arasındaki işbirliğinin artırılmasını amaçlayan Sözleşme, 19 Aralık 1988 tarihinde BM gözetiminde imzaya açılmış ve Kasım 1990 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Sözleşme'nin "Deniz Yoluyla Kaçakçılık" başlığını taşıyan 17'inci maddesinin 3'üncü fıkrasında; "Uluslararası hukuka uygun olarak seyrüsefer serbesti sinden yararlanan ve diğer bir tarafın bayrağını veya kayıt işaretlerini taşıyan bir geminin kaçakçılık yaptığına dair makul gerekçelere sahip olan bir taraf, bayrak devletine bu durumu bildirebilecek, kaydın doğrulanmasını talep edecek ve doğrulanması halinde gemiyle ilgili olarak uygun önlemleri almak için bayrak devletinden izin isteyebilecektir" ifadesine yer verilmiştir. Bu ifadeyle, açık denizlerde uyuşturucu ticareti yaptığından şüphelenilen bir gemi ile ilgili olarak alınacak önlemlerin bayrak devletinin iznine tabii olduğu yinelenmiştir.

Sözleşme'nin 17'inci maddesinin 5'inci fıkrası; "Bu madde uyarınca işlem yapılması durumunda, ilgili taraflar denizde can güvenliği ile gemi ve yükünün güvenliğinin tehlikeye atılmaması ve bayrak devletinin veya ilgili diğer herhangi bir devletin ticari ve hukuki çıkarlarına zarar verilmemesi gerektiğini göz önünde

²¹ "Psikotrop madde", 1971 tarihli Psikotrop Maddeler Sözleşmesinin I, II, III ve IV numaralı cetvellerde yer alan doğal veya yapay herhangi bir madde veya doğal ürün demektir.

tutacaklardır” ifadesi ile müdahaleyi gerçekleştiren devletin sorumluluğunu belirlemiştir. Ayrıca aynı maddenin II’inci fıkrası ise, “Bu madde uyarınca yapılacak tüm işlemlerde, kıyı devletlerinin hak ve yükümlülükleriyle uluslararası deniz hukukuna uygun olarak kullanacakları kazai yetkilerin haleldar edilmemesi veya etkilenmemesi gereği göz önünde tutulacaktır” hükmü ile müdahaleyi gerçekleştirenlerin kıyı devletine karşı olan sorumluluğuna da vurgu yapılmıştır.

Görüldüğü üzere, Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi, BMDHS’nin aynı konuda bayrak devleti haricindeki devletlere vermiş olduğu yetkilerde herhangi bir arttırım yapmamakla beraber, bu hususta devletler arasında işbirliği yapılmasını somut örneklerle izah ederek prensip haline getirmiştir.

2.1.5. Açık Denizden İzinsiz Yayın Yapılması

Deniz hukukunda geçerli olan bayrak devleti kuralının bir diğer istisnasını açık denizden yapılan izinsiz yayınların denetlenmesi, oluşturmaktadır. Türkiye’nin de taraf olduğu 1959 tarihli Uluslararası Telekonünikasyon Antlaşması bir devlete ülkesinin dışındaki gemilerden izinsiz yayın yapılmasını yasaklamaktadır.

1982 BMDHS göre, izinsiz yayın açık denizdeki bir gemi veya tesisten kamuoyunun etkilenmesi amacıyla uluslararası düzenlemelere aykırı şekilde radyo ve televizyon yayınlarının yapılmasıdır (BMDHS, 1982: mad. 109/2; Toluner, 1996: s. 300; Pazarcı, 2005: s. 375-376). Sözleşme, bütün devletlerin açık denizden izinsiz yayın yapılmasının önlenmesi konusunda işbirliği yapmalarını öngörmektedir. Yine. Sözleşme açık denizden izinsiz radyo ve televizyon yayını yapan gemi ya da tesisi denetleme, yargılama ve cezalandırma yetkisini kullanabilecek devletleri belirtmiştir (BMDHS, 1982: mad. 109/3). Buna göre izinsiz yayın yapan bir kimse;

- Geminin bayrak devleti,
- Tesisin tescil edildiği devlet,
- İzinsiz yayın yapan şahsın vatandaşı olduğu devlet,
- Yayınların alınabileceği herhangi bir devlet,
- İzinli yayınların izinsiz yayın nedeniyle sekteye uğradığı herhangi bir

devletin, yargı organları tarafından yargılanıp cezalandırılabilirler.

Böylece bayrak devleti dışında üçüncü devletlere açık denizden izinsiz yayınların denetlenmesi konusunda yargı yetkisi tanınmıştır. Yargı yetkisine sahip olan devletler ziyaret yetkisini de kullanarak izinsiz yayın yapan gemi veya şahsı tutuklayabilir ve yayın aracına el koyabilirler. Buna göre, açık denizlerden izinsiz radyo ve televizyon yayını yapan her türlü gemi ya da tesisi denetleyerek yargılama ve cezalandırma hakkı, bu geminin ya da yayını yapan kişilerin uyruğunda bulunduğu devlet yanında, bu yayınların yönetildiği üçüncü devletlere de tanınmıştır. Yani, bir geminin izinsiz yayına hizmet etmesi durumunda, açık denizde, diğer devlet tarafından bu geminin seyrüsefer serbestliği sınırlandırılarak gemiye çıkılabilecek, ilgililer üzerinde yargı yetkisi kullanılabilir (BMDHS, 1982: mad. 109, 101/1.c; Pazarıcı, 2005: s. 375; Toluner, 1996: s. 300).

2.2. Emniyet ve Güvenlik Sağlayıcı Girişimler

Uluslararası düzenlemelerde kullanılan ‘emniyet’ kavramı karşılığı olan ‘safety’ ve ‘güvenlik’ kavramı karşılığı olan ‘security’ kavramları arasında yakın ilişkiye rağmen ayrımlar bulunmaktadır. Bu iki kavramdan emniyet, daha ziyade muhtemel tehlikelere ve özellikle de kazalara ya da kurallara uymamaktan, kuralları ihmal etmekten doğan tehlikelere karşı korunmayı ifade eder.

Açık denizlerde yapılan seyirlerde gemilerin kara parçalarından oldukça uzak mesafelerde bulunması, gemilerin kara vasıtalarına kıyasla düşük olan süratlerinin bu mesafelerin kısa sürede katedilmesine olanak tanımaması, gemilerin büyüklüklerine (tonajlarına) göre sadece belirli limanlara sığınabilmesi ve denizlerin aniden sertleşebilen tabiatı insanoğlunun denizlerde tek sığınağı olan gemilerin yüksek dayanıklılık ve emniyet standartlarında inşa edilmesini zorunlu kılmıştır (Boisson, 1999: s. 45-48).

Denizlerin tabiatı, gemilerin denizlerde maruz kaldıkları değişken dış etkenler (rüzgar, dalga, akıntı vb.) ve gemilerde kullanılan sistemlerin komplike yapısı bu vasıtaların kullanılmasında gerekli olan uzmanlık seviyesini arttırmaktadır. Gemi

kaptanlarının deniz durumunu doğru değerlendirebilmesi; gemisinin kabiliyet ve limitlerini iyi bilmesi; ani gelişen durumlarda süratli karar vererek bu kararları soğukkanlılıkla uygulayabilmesi; riskli manevraları doğru ve temkinli bir şekilde uygulayabilmesi ve diğer gemi adamlarının da görevlerini tam ve etkin bir biçimde yerine getirmesi gemi ve içindekilerin emniyetini belirleyen ana etkenlerden diğeridir (BENNET, 19 03 2014, <http://www.ufs.ph/tinig/janfeb04/01020415.html>). Bu sorunun giderilmesi amacıyla; tabiatı itibariyle uluslar arası olan denizcilik sektöründe çalışan gemi adamlarının eğitim ve uzmanlık seviyelerinin belirlenmesi için birçok uluslararası standartlar belirlenmiş ve uygulanmaya konmuştur.

Dünya ticareti 1950 yılından bugüne kadar 20 kat artmıştır. Dünya ticaretindeki bu artış ülkelerin ticarete olan bağımlılığını da arttırmıştır. ABD’de uluslararası ticaretin GSMH’ye oranı 1990 yılında %20.5 iken, 2013’te %34.1’e yükselmiş ve bu oranın 2038 yılına kadar %55’e ulaşacağı tahmin edilmektedir. 2008 yılı itibariyle Kanada’da uluslararası ticaretin GSMH’ye oranı %70.9’a, Brezilya’da %26.2’ye, Çin’de %73.4’e, Japonya’da %34.3’e, AB’de %27.9’a, Hindistan’da %47.6’ya ulaşmıştır (ABD Çevre Koruma Örgütü, 05 04 2014, <http://www.epa.gov/oia/trade/transport.html>). Bu verilerle beraber dünya ticaretinin %90’ının deniz yoluyla taşındığı hesaba katıldığında günümüzde ülke ekonomilerinin deniz taşımacılığına olan bağımlılığının çarpıcı boyutlara ulaştığı göze çarpmaktadır.

Tatlı su balıkçılığını bir yana bıraktığımızda balık ve deniz mahsullerinin tek kaynağının denizler olduğu görülmektedir. 2013 yılı itibariyle dünya balıkçılık sektörünün 79 milyon insana istihdam sağladığı tahmin edilmektedir. Dünya balıkçılık filosu ise 6 milyon balıkçı teknesine ulaşmıştır. (Danger at Sea-Working in The Fishing Sector, 2013: s. 1). Denizcilik turizm sektöründeki payı da küçümsenemeyecek bir düzeydedir. Dünya turizm sektörü gelirinin 1/3’lük bölümü deniz turizminden elde edilmiştir (İrlanda Denizcilik Enstitüsü, 22 05 2014, <http://www.marine.ie/home/aboutus/newsroom/PressReleaseArchive/2013/PressreleaseMarineTourismIndustry.htm>).

Güvenlik kavramı emniyet kavramından farklı olarak, daha ziyade yasa dışı

saldırı ya da şiddet olaylarının can ve mal üzerinde yarattığı olumsuz etkilerin engellenmesini ifade etmektedir. Güvenlik tedbirleri ise bu olumsuz etkilerin engellenmesine yönelik düzenleme ve tedbirleri ifade etmektedir.

Bu bağlamda güvenlik genel olarak belirli bir birey veya grubun isteği (kastı) üzerine oluşan, planlı, kötü niyetli ve suç teşkil eden eylemlerin olumsuz etkilerine karşı korunmayı ifade ederken emniyet ise, genellikle bir bireyin veya grubun kötü niyetli olmayan, kasıtsız hareketlerinin çevre faktörü ile birleşerek plansız bir şekilde istenmeyen durumların yaratacağı zararlara karşı korunmayı ifade eder (Albrechtsen, 2003: s. 7).

Bu ayrıma paralel olarak denizlerde güvenlik kavramı denizlerde vuku bulabilecek bir birey veya grubun isteği (kastı) üzerine oluşan, planlı, kötü niyetli ve suç teşkil eden tehditleri kapsamaktadır. Bu itibarla; geleneksel olarak gemilere ve personeline karşı yasadışı saldırıları ifade eden deniz haydutluğuna karşı yapılan düzenlemeler ve alınan tedbirler güvenliğin sağlanmasına yöneliktir.

her türlü kaçakçılık faaliyetlerinin engellenmesine yönelik tedbirler de güvenlik kavramı ile ilişkilidir. Devletlerin ekonomik ve gümrük teşkilatını tehdit eden malın kaçakçılığı; milletin yapısını tehdit eden her türlü uyuşturucu kaçakçılığı; ülkenin yapısını göçmen kaçakçılığı gibi her türlü kaçakçılık faaliyetleri de bugün yaşanan önemli güvenlik zafiyetleridir. Dünya yüzeyinin dörtte üçünü kaplaması nedeniyle oldukça geniş olan su yüzeyinde birçok denetimsiz alan olması ve deniz araçlarının kara ve hava araçlarına kıyasla oldukça büyük olan yapısı sonucu olası kaçakçılık faaliyetlerinin yüksek hacimde gerçekleşmesi her türlü kaçakçılık faaliyetlerinde denizlerin daha sıklıkla kullanımını doğurmuştur.

Deniz araçlarının kara ve hava araçlarına kıyasla oldukça büyük olan yapısı sonucu olası kaçakçılık faaliyetlerinin yüksek hacimde gerçekleştirilebilmesi, kaçak malların kolayca saklanabilmesi ve deniz alanlarının geniş alanlara sahip olmasından dolayı nispeten daha denetimsiz olması bu kaçakçılık faaliyetlerinin de denizler yoluyla yapılmasını beraberinde getirmiştir.

2.2.1. Açık Denizde Kaçakçılığı Önlemek Maksadıyla Yapılan Sözleşmeler

Yasadışı faaliyetlere karışan veya karıştığı değerlendirilen ticari gemilerin açık denizlerde harp gemileri ve diğer kolluk kuvvetleri tarafından sorgulanması ve aranması konusunda halen yasal dayanak olarak esas alınan temel uluslararası düzenlemeler şunlardır:

- 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi (md. 99-110)
- 1988 Viyana Uyuşturucu İle Mücadele Sözleşmesi, (md.17)
- BM Uluslararası Sınırşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi (SASMUS) ve Sözleşmeye Ek (2000 Palermo Protokolü) (Karadan, Deniz ve Havadan Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol) (Md.8)

Bu sözleşmelere ilaveten başta ABD olmak üzere bazı devletler BM güvenlik konseyi'nin terörle mücadele kapsamında aldığı bazı kararları (1269/1999,1363/2001, 1373/2001,1390/2002 ve 1452/2002 sayılı kararları) şüpheli ticari gemileri arama ve sorgulama konusunda yasal dayanak olarak kabul etmekte ve uygulamaktadırlar. 1982 BM deniz hukuku sözleşmesi, (md. 99-110) çerçevesinde ticari gemilerin açık denizlerde harp gemileri ve diğer kolluk kuvvetleri tarafından sorgulanması ve aranmasına ilişkin ayrıntılar aşağıda sunulmaktadır. Türkiye BMDHS'ne taraf olmamakla birlikte teamül hukuk kuralları haline gelen bu uygulamaları genel olarak benimsemektedir. Bunlar: köle ticareti, deniz haydutluğu, milliyeti olmayan (devletsiz)gemiler, yetkisiz yayın yapma, bayrak göstermeyi reddetmektir.

2.2.1.1. Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesi (Viyana Konvansiyonu)

Uyuşturucu ve psikotrop madde kaçakçılığı ile uluslararası boyutta etkin bir mücadele sağlanması için devletlerarasındaki işbirliğinin artırılmasını amaçlayan sözleşme 19 Aralık 1988 tarihinde BM gözetiminde imzaya açılmış ve Kasım 1990 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmenin “Deniz Yoluyla Kaçakçılık” başlığını taşıyan 17. maddesinin 3. fıkrasında: “Uluslararası hukuka uygun olarak seyrüsefer serbestisinden yararlanan ve diğer bir tarafın bayrağını veya kayıt işaretlerini taşıyan bir geminin kaçakçılık yaptığına dair makul gerekçelere sahip olan bir taraf; bayrak devletine bu durumu bildirebilecek kaydın doğrulanmasını ve doğrulanması halinde gemiyle ilgili olarak uygun önlemleri almak için bayrak devletinden izin isteyebilecektir” ifadesine yer verilmiştir. Dolayısı ile açık sularda uyuşturucu ticareti yaptığından şüphelenilen bir gemi ile ilgili olarak önlem almak bayrak devletinin iznine bağlıdır.

Sözleşmenin 17. maddesinin 4. fıkrasında: “3. fıkraya veya aralarında yürürlükte bulunan antlaşmalara veya ayrıca akdettikleri antlaşma veya düzenlemelere uygun olarak, bayrak devleti talep eden devlete başka işlemler yanında gemiye çıkılması, geminin aranması, kaçakçılığa ilişkin deliller bulunması halinde gemiye, gemideki kişilere ve yüküne ilişkin olarak uygun işlemlerin yapılması için izin verebilecektir.” ifadesine yer verilmiştir.

Ayrıca anılan sözleşmenin uluslararası işbirliğine duyulan gereksinim doğrultusunda “1988 Uyuşturucu ve Psikotrop Maddelerin Kaçakçılığına Karşı BM Sözleşmesinin 17nci Maddesinin Uygulanmasına İlişkin Deniz Yoluyla Yapılan Kaçakçılıkla Mücadele Anlaşması” Avrupa Konseyi bünyesinde imzalanmıştır.

Anlaşmanın 7. maddesi “Bayrak devleti, 6.ncı Madde uyarınca yapılan bu izin talebini aldığı vakit geçirmeksizin teyit edecek ve bilahare kararını mümkün olan en kısa sürede ve imkanlar ölçüsünde talebin alınmasını takip eden dört saat içinde iletceklerdir ve Madde 9’a göre ise Bayrak Devleti;

- Gemiye durdurmak ve gemiye çıkmak,
- Gemiye ve gemide bulunan şahısları etkin bir biçimde kontrol altına almak,
- Kapsam dahilinde olan bir suçun işlenip işlenmediğinin tespit edilmesi,
- Gemiye ve gemi üzerinde bulunan herhangi bir şahsı müdahil devlet ülkesine götürmek ve gemiyi ilave soruşturma için burada alıkoymak,
- Gemiye etkin bir biçimde kontrol altına aldıktan sonra,
 - Yük de dahil olmak üzere, gemiyi ve üzerindeki herkesi ve her şeyi

aramak,

- Tüm konteynerleri açmak ve gemi üzerindeki her şeyden numune alarak tahlil etmek,
- Gemide bulunan herhangi bir şahıstan kendisine veya gemi üzerindeki herhangi bir şeye ilişkin bilgi vermesini talep etmek,
- Gemiye, gemide bulunan şahıslara ya da malzemelere ilişkin belge, kitap veya kayıtların ibraz edilmesini talep etmek, fotoğraf veya kopyalarını almak,
- Gemide ortaya çıkarılan herhangi bir delile veya malzemeye el koymak, bunların emniyetini sağlamak ve koruma altına alma hakkına sahiptir.”

2.2.1.2. BM Uluslararası Sınıraşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi ve Sözleşmeye Ek Protokol (SASMUS-Palermo Protokolü)

Sınıraşan Örgütlü Suçlara Karşı BM Sözleşmesi ve buna ek iki protokol 12-13 Aralık 2000 tarihinde İtalya'nın Palermo kentinde düzenlenen bir konferansla BM üyesi ülkelerin imzasına açılmış ve 136 ülke ile birlikte imzalanmıştır. Ek protokoller; “İnsan Ticareti, Özellikle Kadın ve Çocuk Ticaretinin Önlenmesine, Durdurulmasına ve Cezalandırılmasına İlişkin Protokol” ve “Kara, Deniz ve Hava Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol”dür.

25 Nisan 2002 tarihinde, “Sınıraşan Örgütlü Suçlara Karşı BM Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı”, TBMM İçişleri Komisyonu'nda görüşülerek kabul edilmiştir. Sözleşmenin 3. maddesinde “göçmen kaçakçılığı; doğrudan veya dolaylı olarak, mali veya bir maddi çıkar elde etmek için, bir kişinin vatandaşlığın, taşımadığı veya daimi ikametgah sahibi olmadığı bir taraf devlete yasadışı girişinin temini anlamına gelir” olarak tanımlanmaktadır.

Palermo Protokolünün 8'inci Maddesi “Deniz Yoluyla Göçmen Kaçakçılığına Karşı Alınacak Tedbirler” konusuna ayrılmıştır. Bu maddenin birinci fıkrasında; “Kendi bayrağını taşıyan veya hiçbir bayrak veya kayıt işareti görülmeyen bir

geminin yasadışı göç/insan kaçakçılığı yaptığına dair makul bir şüphesi olan bir taraf, geminin bu amaçla kullanımına son vermek amacıyla diğer tarafların yardımını talep edebilecektir. Böyle bir talepte bulunulan taraflar imkanları ölçüsünde yardımda bulunacaklardır.” ve 2’nci fıkrasında “Uluslararası hukuka uygun olarak seyrüsefer serbestisinden yararlanan ve diğer bir tarafın bayrağını veya kayıt işaretlerini taşıyan bir geminin yasadışı göç/insan kaçakçılığı yaptığına dair makul gerekçelere sahip olan bir taraf, bayrak devletine bu durumu bildirebilecek, kaydın doğrulanmasını ve doğrulanması halinde gemiyle ilgili olarak uygun önlemleri almak” için bayrak devletinden izin isteyebilecektir. Bayrak devleti talep eden devlete başka işlemler yanında; gemiye çıkılması, geminin aranması, “yasadışı göç ve insan kaçakçılığına dair ilişkin deliller bulunması halinde gemiye, gemideki kişilere ve yüküne ilişkin olarak uygun işlemlerin yapılması için izin verebilecektir.” ifadelerine yer verilmiştir.

Palermo Protokolünün “Koruyucu Hükümler” başlığı altındaki 9’uncu maddesi müdahaleyi gerçekleştirenlerin hukuki sorumluluklarını belirlerken müdahale edilen gemilerin ve ilgili devletlerin ticari, yargı ve idari yetkileri korunmaya çalışılmıştır. Bu maddenin kapsamında; personelin emniyeti sağlanması ve onlara insani davranış kurallarına uygun davranılması, yükün ve aracın güvenliğinin sağlanması, bayrak ve ilgili devletlerin ticari ve hukuki çıkarlarına zarar verilmemesi hususları belirtilmiştir. Ayrıca; alınan tedbirlere sebep olan şüphe doğrulanmazsa ve müdahale edilen gemi bu önlemlerin alınmasını gerektirecek şekilde davranmadıysa tazminat talebinde bulunabileceği, alınacak tedbirlerin kıyı devletlerinin sahip olduğu haklarına, yükümlülüklerine ve yargı yetkisine müdahale edemeyeceği ve bayrak devletlerinin gemi üzerinde sahip olduğu yargı yetkisi ile teknik ve sosyal konulardaki idari denetim hakkına müdahale edilemeyeceği hükmüne bağlanmıştır.

Anılan sözleşmenin” İnsan Ticareti. Özellikle Kadın ve Çocuk Ticaretinin Önlenmesine, Durdurulmasına ve Cezalandırılmasına İlişkin Protokol önceki protokol ile aynı tarihte yürürlüğe girmiş olup protokolle insan ticareti ” kuvvet kullanarak veya kuvvet kullanma tehdidi de veya diğer bir biçimde zorlama, kaçırma, hile, aldatma, nüfuzu kötüye kullanma, kişinin çaresizliğinden yararlanma

veya ‘başkası üzerinde denetim yetkisi olan kişilerin rızasını kazanmak için o kişiye veya başkalarına kazanç veya çıkar sağlama yoluyla kişilerin istismar amaçlı temini, bir yerden bir yere taşınması, devredilmesi, barındırılması veya teslim alınması anlamına gelir. İstismar terimi, asgari olarak, başkalarının fuhuşunun istismar edilmesini veya cinsel istismarın başka biçimlerini, zorla çalıştırmayı veya hizmet ettirmeyi, esareti veya esaret benzeri uygulamaları, kulluğu veya organların alınmasını içerecektir” olarak tanımlanmaktadır.

Ancak bu konuda gemilerin bayrak devletinden izin alarak durdurulması, aranması ve suçluların cezalandırılması ile ilgili hüküm protokole konulmamıştır. Devletler arasında işbirliğinin artırılması ve insan ticareti mağdurlarının haklarına ilişkin düzenlemeler protokolde yer almaktadır. Sınır aşan Örgütlü Suçlara Karşı BM Sözleşmesi (SASMUS) ve bu sözleşmeyi tamamlayan Ek Protokoller olan; Karadan, Deniz ve Havadan Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol (2000 Palermo Protokolü), İnsan Ticareti, Özellikle Kadın ve Çocuk Ticaretinin Önlenmesine, Durdurulmasına ve Cezalandırılmasına İlişkin Protokolü, Ateşli Silahlar Protokolü, ana sözleşmeyi tamamlamak için imzalanmıştır.

Her ne kadar son iki protokolde açık denizde anılan suçları önlemek amacıyla gemileri bayrak devletinden izin almak suretiyle durdurma ve arama hükmü olmamasına rağmen, anılan protokollerde belirtilen suçların meydana geldiği tespit edildiğinde bayrak devletinden izin almak suretiyle gemilere çıkılabileceği değerlendirilmektedir.

2.2.2. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ve Protokol (SUA)

Asıl amaçları İsrail’in Ashdod Limanına bir saldırı düzenlemek olan “Achille Lauro” eylemcileri, gemide silahlarının yolcular tarafından fark edilmesi üzerine amaçları dışına çıkarak gemiyi kaçırmaya karar verirler. İsrail hapishanelerinde tutuklu bulunan 50 Filistinlinin serbest bırakılmaması halinde, gemiyi havaya uçuracaklarını duyururlar. İki gün süren pazarlıklar sonucunda İsrail’in müzakere

kabul etmeyeceğini anlayan eylemciler, serbest bırakılma garantisi karşılığında, rehinelere serbest bırakarak Mısır makamlarına teslim olurlar ama tutuklanmazlar. Teröristler Mısır'dan Tunus'a uçakla geçerken ABD Donanma unsurları uçağı izleyerek uçağı Sicilya'ya inmeye zorlarlar. ABD teröristleri yargılamak üzere teslim almak ister fakat İtalya bu kişileri tutuklayarak yargı yetkisinin kendinde olduğunu iddia eder. İtalyan makamları teröristleri yargılayarak mahkûm eder.

Kara ve havada yıllardan beri gerçekleşen bombalama ve rehin alma eylemlerinden sonra terörizm, Achille Lauro vakası ile denize sıçramış ve bu alanda da artan bir sıklıkla görülmüştür. Deniz alanlarının terör eylemleri bakımından saldırıya ne kadar müsait olduğunu gösteren Achille Lauro vakasının doğurduğu kaygıların uluslararası hukuk alanındaki yansıması 1988 tarihli “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme” ile olmuştur.

SUA, denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine dair sözleşme (SUA sözleşmesi) ile kıta sahanlığında bulunan sabit platformlara karşı yasadışı eylemlerin önlenmesine dair protokolü (SUA protokolü) kapsamaktadır (Demir, 2004: s. 4). Sözleşmenin (Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA)) temel amacı, denizde seyrüsefer güvenliğinin sağlanması, gemilere veya gemilerde bulunanlara karşı yasadışı eylemlerde bulunulmasının önlenmesi ve gerekli tedbirlerin alınmasıdır.

80'li yıllarda kanun dışı faaliyetlerin gemi emniyeti, personel ve yolcu güvenliğini tehdit etmeye başlaması ve 1985 yılında Achille Lauro olayı üzerine BM Genel Kurulu 40/61 No'lu kararı kabul etmiştir. Bu karar, ülkeleri terörizme karşı işbirliğine ve IMO'yu gemilere karşı girişilebilecek terör eylemlerine yönelik alınabilecek tedbirler konusunda çalışmaya davet etmiştir. Achille Lauro olayı üzerine Avusturya, Mısır ve İtalya hükümetleri Kasım 1986'da IMO'nun “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemler” konusunda bir sözleşme hazırlaması konusunda öneri vermişlerdir. Bu çabalara ilave olarak IMO Deniz Emniyet Komitesi (Maritime Safety Committee-MSC), gemi yolcu ve personelini yasadışı eylemlerden korumak için tevdileri kapsayan bir sirküler yayınlamıştır. Bu sirküler;

yolcu ve personeli tehdit eden yasadışı eylemleri önlemek için, hükümetlerin, liman idarelerinin, idarecilerin, gemi sahiplerinin, gemi süvarilerinin ve personelinin uygun tedbirler almalarını öngörmüştür.

Kasım 1986'da başlayan sözleşme çalışmaları sonucu Roma'da toplanan uluslararası konferans 10 Mart 1988'de "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin önlenmesi Sözleşmesi" ve bağlı protokol "Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Eylemlerin Önlenmesi Protokolü" kabul edilmiş ve kısaca SUA olarak adlandırılan sözleşme 1 Mart 1992'de yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, bir geminin idaresini yasadışı kuvvet kullanarak ele geçirme, bir geminin seyir emniyetini tehlikeye atabilecek faaliyetler ve bu faaliyetlerin bir sonucu olarak bir kişinin ölümüne veya yaralanmasına sebep olma konularını kapsamına almıştır.

11 Eylül 2001 saldırılarından hemen sonra Kasım 2001'de IMO Kurulu; gemilerin emniyeti, yolcu ve görevli personelin güvenliğini tehdit eden faaliyetleri engellemek için önlemlerin ve yöntemlerin tekrar gözden geçirilmesini talep ettiği A 924(22) no'lu kararı kabul etmiştir. IMO Hukuk Komitesi (üye ülkelerin tümünü kapsayan) SUA Sözleşmesi ve bağlı protokolün revizyonu sorumluluğunu üstlenmiştir (International Conference Adopts Revised Treaties To Address Unlawful Acts At Sea, 2005 s. 1-2).

2002 yılında 85'inci dönem süresince' IMO Hukuk Komitesi öncelikle olarak SUA Sözleşmesine teklif edilecek değişikliğin hazırlığı için çalışmıştır. Yapılan çalışmalarda yeni tanımlanan suçların 4'ü terörist amaçla gemide veya direkt gemiye karşı yapılan hareketler ile ilgilidir. Delegeler SUA'nın IMO yetkisi altında kalması gerektiği ve sözleşmenin gemi endüstrisinin terörist saldırılar için hedef haline gelmesini önlemesi gerekliliği üzerinde durmuşlardır.

2003 yılındaki 86 ve 87'nci dönem çalışmalarında, IMO Hukuk Komitesi SUA sözleşmesine teklif edilecek değişiklik üzerindeki çalışmalarına devam etmiştir. Değişiklik sözleşmenin içeriğindeki suç alanlarını önemli oranda genişletmiş ve sözleşmeyi çağın şartlarına daha uygun hale getirmiştir.

19-23 Nisan 2004 tarihleri arasında toplanan IMO Hukuk Komitesi değişiklik çalışmalarına devam ederken, terörizm ile ilgili diğer sözleşme ve protokollerin incelenmesini de çalışma kapsamı içine almışlardır. Delegelerin çoğu terörizmin denizde seyir için gittikçe artan bir şekilde risk oluşturmasına karşılık olarak SUA’da yapılacak değişikliğe ve sözleşmenin etkinliğinin artırılmasına olan desteklerini açıklamışlardır. Bununla birlikte bazı delegeler SUA Sözleşmesinin yapılacak değişikliğin BMDHS’nde tanımlanan seyir serbestliği ilkeleri ve zararsız geçiş hakkı ile uluslararası hukukun temel prensipleri ve uluslararası gemi ticaretini tehlikeye atmamasının gerekliliği konusuna dikkat çekmişlerdir.

IMO Hukuk Komitesi 89’uncu dönem çalışmaları için 25-29 Ekim 2004’te toplanmıştır. SUA Sözleşmesinin yenilenmesi gündemin temel konusu olmuştur. Taslak değişliğin 2005’te bir diplomatik konferansta ele alınmak üzere hazırlanmasına karar verilmiştir.

10-14 Ekim 2005 tarihlerinde Londra’da toplanan Diplomatik Konferansta, ülkemizin de taraf olduğu ‘Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesi (Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation-SUA)’ ve Kıta Sahaneliğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Protokolü’ (Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf-SUA Protokol) 4 yıl süren müzakerelerin ardından tadil edilerek, buna ilişkin protokoller taraf devletlerin onayına açılmıştır.

Kısa adıyla SUA Protokolü diye ifade edilen “Kıta Sahaneliğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol” , SUA Sözleşmesi’nin bir anlamda tamamlayıcısı niteliğindedir. Gerçekten SUA Sözleşmesi, esas itibariyle denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi ve faillerinin cezalandırılmasını (SUA Sözleşmesi, 1988: mad. 5). amaçlamakta, bu çerçevede gemiler sözleşmenin uygulama kapsamında yer almaktadır. Ancak, SUA Sözleşmesi’nin hazırlanmasını gerektiren nedenler, kıta sahanlığında yer alan sabit platformlar için de geçerli olup sabit platformlara karşı ya da sabit platformlar üzerinde yasadışı eylemlerin gerçekleştirilmesi mümkündür.

Protokole ilişkin yenileme çalışmalarının yaklaşık 4 yıl süren müzakere sürecinde, Önsöz, Tanımlar, Koruma, Suç Fiilleri ve Gemiye Çıkma hususlarının yer aldığı maddeler üzerinde yoğun tartışmalar yaşanmış ve böylece deniz hukuku açısından özellikle açık denizlerde terörist faaliyetlerin önlenmesine imkân sağlayacak bir hukuki alt yapı yaratılması hedeflenmiştir. Müzakereler boyunca başta ABD olmak üzere Kanada ve Avustralya'dan oluşan bir grup ülke, suç tanımlarının kapsamının genişletmeye, terörizm ve kitle imha silahları imalatına yönelik faaliyetlere karıştığından şüphelenilen ticaret gemilerine, açık denizlerde müdahale etme olanaklarını mümkün olduğu ölçüde artırmaya yönelik bir tutum sergilemiştir. Buna karşın, İran, Hindistan, Pakistan, Güney Afrika Cumhuriyeti, Çin ve Brezilya ise suç tanımının kapsamını daha kısıtlayıcı, ulusal mevzuatın esas alınmasını, nükleer teknolojinin ve çift kullanımlı (Kiserman, 2006: s. 430) malzemenin deniz yoluyla naklini zorlaştırdığını düşündükleri düzenlemelere yer verilmemesini savunan bir tutum izlemiştir. Geline sonuç itibariyle, muhalif grup önemli derecede etkisiz kılınmış ve bahse konu protokol ABD, AB ve Türkiye'nin istekleri teklifleri doğrultusunda şekillenmiştir (Kaya, 2009: s. 88-94).

SUA Protokolü'nün kapsamı, Protokolün 1'inci maddesinde, SUA Sözleşmesi'nin suçların takibi, suçlu / zanlıların iade usulleri (SUA Sözleşmesi, 1988: mad. 6), taraf devletlerin yargılama yetkileri ile failerin yargılanmaları ve uyuşmazlıkların çözümlenmesi usullerine ilişkin 5'inci, 7'nci ve 10 ila 16'ncı maddeleri hükümlerinin, kıta sahanlığında bulunan sabit platformlara karşı veya bu platformlar üzerinde işlendiği takdirde Protokolün 2'nci maddesinde belirtilen suçlara uygulanacağı belirtilmiştir. Ancak, yukarıdaki paragrafa göre sözleşmenin uygulanamadığı hallerde suçlu/zanlının sabit platformun iç sularında veya karasularında bulunduğu taraf devletlerden başka bir devletin ülkesinde bulunması halinde bu Protokolün uygulanmasına imkan sağlanmıştır (SUA Sözleşmesi, 1988: mad. 4). Protokolün 2'nci maddesinde sayılan suçlar SUA Sözleşmesinin 3'üncü maddesinde sayılan suçlara paralel ve esas itibariyle kıta sahanlığında yer alan sabit platformların güvenliğinin tehlikeye girmesi baz alınarak düzenlenmiştir. Ülkelerin yargı yetkisinin tesisine ilişkin hükümler de hemen hemen SUA Sözleşmesi'nin 6'ncı maddesi hükmüne paraleldir (Kiserman, 2006: s. 425).

ABD’de 2001 tarihinde yapılan terör saldırılarında uçakların bir terör silahı olarak kullanılması sebebiyle, gemilerin de denizde bir terör silahı olarak kullanılabileceğinden hareketle, özellikle açık denizlerde gerçekleştirilebilecek terörist faaliyetlerin takip ve kontrol edilmesi, kitle imha silahlarının deniz yoluyla yayılması ve kullanılması halinde ortaya çıkabilecek sonuçların ağırlığı dikkate alınarak uluslararası deniz hukuku açısından daha etkili önlemler alınmasına temel sağlamak amacıyla SUA Sözleşmesi’nde değişiklik yapılması ihtiyacı duyulmuştur (Kaya, 2009: s. 88-94).

Böylece, deniz seyir emniyetine yönelik olan SUA Sözleşmesine güvenlik boyutu da ilave edilerek değişiklik çalışmaları büyük bir önem kazanmıştır. IMO hukuk komitesinin 83. Dönem toplantısı sırasında SUA Sözleşmesi ve Protokolünde değişiklikler için konu Hukuk Komitesinin gündemine alınmış ve 84. Dönem komite çalışmalarında müzakerelere başlanmıştır. Türkiye bu çalışmalara başından itibaren aktif ve eş katılımcı ülke olarak iştirak etmiş, konuya ilişkin ilk öneri sunan ülkelerden biri olmuştur. Türkiye sunduğu yazılı öneride; sözleşmenin adının terörist eylemlerin önlenmesi hususunu da kapsayacak şekilde değiştirilmesi; 11 Eylül sonrası BM Güvenlik Konseyi tarafından alınan 1368 ve 1373 sayılı kararların sözleşmede belirtilmesi ve bu kararlar çerçevesinde suç fiillerinin kapsamının genişletilmesi önerilerini getirmiştir. Türkiye’nin önerileri büyük destek bulmuş, BMGK kararlarının dahil edilmesiyle suç unsurlarının genişletilmesi konularında bugün gelinen durum itibariyle önemli ilerlemeler kaydedilmiştir (Kaya, 2009: s. 88-94).

Sözleşme ile terör eylemleri ve bağlantılı fiiller, kitle imha silahlarının yasadışı yollardan deniz yoluyla nakli ve kullanılması suç olarak tanımlanmış, taraf ülkelere, uluslararası hukukla uyumlu olarak en geniş kapsamda işbirliği yapma sorumluluğu yüklenmiş, gemideki bir kişinin ya da gemi yükünün Sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenmesine karıştığı ya da karışmak üzere olduğu gibi hallerde makul bir gerekçeye sahip taraf bir devletin bu suçların önlenmesi ya da bastırılması hususunda diğer taraf devletlerin yardımını isteyebileceği ve kendisinden yardım istenilen taraf devletin de gecikmeksizin gerekli cevabı vererek mevcut en uygun araçlarla gerekli yardımı sağlaması öngörülmüş, en önemli değişikliklerden

birisi olarak da belli bazı şartların ortaya çıkması halinde taraf devletlerin bir gemiye çıkmasına, keza gemiyi, yükünü ve gemide bulunanları aramasına ve sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenip işlenmediğini ya da işlenmek üzere olup olmadığını belirlemek için gemide bulunan kişileri sorgulamasına olanak sağlanmıştır.

Konferans süresince yapılan görüşmelerde; suç fiilleri hususlarının yer aldığı maddeler üzerinde yoğun tartışmalar yaşanmıştır. Suç fiillerine yönelik yapılan görüşmelerde en önemli kısmı çift kullanımlı “Dual Use” malzemelerin ve buna bağlı teknolojinin taşınmasından kaynaklanan suçun tanımı oluşturmuştur (Young, 2005: s. 416; Kiserman, 2006: s. 433). Bu tanıma yönelik ana çekinceler; uluslararası alanda ortak kullanılan tek bir liste olmamasından dolayı, “Çift Kullanımlı Malzeme” tanımına giren malzemelerin her ülkede aykırılık gösterecek olması ve bunun sonucunda mali ihraç eden ülkede tanım içine girmeyen bir malzemenin gemi hakkında suç duyurusunda bulunan ülke veya gemiye çıkan (Boarding) ülke tarafından suç unsuru olarak görülebilme olasılığı ile ihracat yapan ülkelerin mallarını taşıyan gemilerin sık sık durdurularak ihracat rejimlerini tehlikeye sokabilecek istenmeyen gelişmelerin olabilme olasılıkları ve bu kapsamda ülkelerin başka bir amaçla kullanılmayacağını bilerek ihracat onay belgesi vermeleri durumunun hariç tutulması hususlarıdır.

Uzun tartışmalar sonucu, tanım kapsamına giren tüm malzemenin ortak tek bir listeye dökülmesi olasılığının bulunmadığı, BM Güvenlik Konseyi Kararı (UNSCR) 1540’ın da zaten bu görevi ülkelerin kendilerine verdiği gerekçesi ile kabul edilmemiş, diğer yandan ülkelerin ihracat rejimleri ile ilgili çekinceleri göz önünde bulundurularak suç unsuruna; malzeme, materyal, bilgi ve teknolojinin yasak bir silahın dizaynı, yapımı ve teslimine önemli ölçüde katkı sağlayacak (significantly contributes) ” olması hali getirilmiş ve uzlaşma sağlanmaya çalışılmıştır.

Uzlaşmaya varılmasını sağlayan önemli katkı sağlanması” ifadesi; bir kısım ülke tarafından bayrak devletince karar verilecek bir husus olarak algılanmış olmakla birlikte, diğer bir kısım ülke tarafından da ülkeler arasında farklı listeler bulunması nedeniyle değişik durumlarla karşılaşılabilmesi ihtimalinin bulunduğu

dile getirilmiştir. Pakistan, Hindistan ve Çin bu madde ile ilgili olarak rezervasyonlarını sürdürdüklerini ifade etmişlerdir. Esasen yeni protokol eskisine göre suçların kapsamını gerek nitelik olarak genişletmiş gerekse yoruma açık bir hale getirerek gemilere müdahale imkanlarını genişletmeye çalışmıştır. Bu kapsamda;

- Herhangi bir patlayıcı madde radyoaktif maddeler ve NBC silahlarının bir gemiye karşı kullanılması veya gemiden çıkarılması (Nükleer silah yapımında kullanılma ihtimali olan malzeme veya ilgili teknolojik malzeme de dahil).
- Yakıt, LPG, diğer tehlikeli maddelerin gemiden atılması sureti ile ciddi yaralama ve ölümlere sebep olunması,
- Bir geminin ölüm veya ciddi yaralanmalara sebep olacak şekilde kullanılması,
- Terör eylemleri ve bağlantılı fiiller, kitle imha silahlarının yasadışı yollardan deniz yolu ile nakli ve kullanılması,
- İlk dört madde de belirtilen genel çerçevede bir geminin yükünün veya gemide bulunan herhangi bir personelin sözleşmede yer alan suçların işlenmesine karıştıkları ya da karışmak üzere oldukları hakkında makul sebepler bulunması, suç kapsamına alınmıştır.

Sözleşmenin en önemli maddesi “Sürekli Boarding Yetkisi”ni içeren maddesidir. Bu maddeye göre; bazı şartların ortaya çıkması halinde taraf devletlerin bir ticari gemiye çıkmasına, yine ticari gemiyi, navlunu ve gemide bulunanları aramasına ve sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenip işlenmediğini veya işlenmek üzere olup olmadığını belirlemek için gemide bulunanları sorgulamasına imkan ve yetki sağlamaktadır.

Bu kapsamda, sözleşmeye taraf ülkenin güvenlik birimleri veya yetkilendirilmiş resmi memurları, bir ülkenin karasularının ötesinde yer alan ve herhangi bir ülkenin bayrağını çeken/bayrağını çekmeye hakkı olan/tabiyyetini ileri süren bir ticari gemiyle karşılaştıklarında; bu geminin navlunun/yükünün veya gemide bulunan bir kimsenin sözleşme kapsamında yer alan suçun işlenmesine

karıştıkları veya karışmak üzere oldukları hakkında kabul edilebilir/uygun/makul sebeplerin bulunması halinde gemiye çıkmayı (boarding) isteyebilmektedir. Bu madde ile ilgili herhangi bir tartışma açılmamış olup, madde üzerinde bütün devletlerce uzlaşa sağlanmıştır. Böyle bir talebin yapılması halinde talepte bulunulan devlet;

- Öncelikle geminin kendi tabiyetinde olduğunu doğrulayacak,
- Uygun tedbirlerin alınması ve gemiye çıkılması hususunda talepte bulunan devleti yetkilendirebilecek,
- Kendi yetkili makamları vasıtasıyla araştırma ve gemiye çıkılması faaliyetlerini yürütebilecek,
- Talepte bulunan devletle eşgüdümlü olarak araştırma ve gemiye çıkılması faaliyetleri yürütebilecek,
- Gemiye çıkılması ve araştırma için yetki talebini reddedebilecektir.

Bununla birlikte sözleşme, bayrak devletinin IMO Genel Sekreterliğine yapabileceği bildirimle bağlı olarak, bayrak devletinin milliyetin bildirilmesi talebini aldığı teyit etmesini izleyen ilk 4 saatten sonra milliyeti teyit etmemesi halinde, protokolde tanımlanan suçların işlenip işlenmediğinin tespiti amacıyla, herhangi bir şart aranmaksızın talepte bulunan devlete gemiye çıkma ve arama izni tanımaktadır. Milliyet teyit edilmez ise belirtilen şart bağlı olarak gemiye çıkılabilecek ve gemi kaptanının rızasının alınması herhangi bir şekilde söz konusu olmayacaktır. Sözleşmeye taraf bir devletin “4 saat içinde cevap verilmezse “boarding” yetkisinin doğacağına” dair bildirimini IMO Genel Sekreteri’ne vermesi koşuluyla; sözleşmenin 3. maddesinden belirtilen suçlar dahilinde gemiye çıkma (boarding) talebinde bulunan devlet tarafından, IMO Genel Sekreterine bildirimde bulunan devletin ticaret gemisine çıkabileceği hususunu düzenlemektedir (Kaya, 2009: s. 88-94).

Sözleşmeye taraf olacak devletin IMO Genel Sekreterliği’ne iletmek üzere kendi iç hukukunda sözleşmeyi üç şekilde kanunlaştırması öngörülmüştür. Bunlar; bayrak devleti talep eden devlete koşul aranmaksızın gemisine çıkma yetkisi verecektir. Bayrak devleti talep eden devlete kendisine haber verilmesini müteakip

dört saat içinde kendisinden müspet veya menfi bir cevap alınmaz ise talep eden devlete gemisine çıkma yetkisi verecektir. Bayrak devleti eski uygulamada olduğu şekilde her bir olay için kendisinden izin alınmasını isteyecektir. Bayrak Devleti IMO Genel Sekreterliği'ne üç koşuldun hangisini tercih ettiğini ve kanunlaştırdığını, yetkili otoritesini ve irtibat noktalarını bildirecektir. (Kaya, 2009: s. 88-94).

Sözleşmenin 4'üncü maddesinde, bir geminin tek bir devletin karasularının dış sınırının veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi ve programına göre bu sulara, bu sulardan geçerek veya bu sulardan seyretmesinin planlanması halinde sözleşmenin uygulanacağı belirtilmiştir. Ancak, bu hükme göre sözleşmenin uygulanamayacağı hallerde suçlu veya zanlının bu devletten başka bir taraf devletin ülkesinde bulunması halinde sözleşme yine uygulanabilecektir. Görüldüğü üzere sözleşme, esas itibariyle ülkelerin karasularındaki egemenlik ve yargılama yetkileriyle uyumlu olarak karasularının ötesinde gemilerin seyretmesi ve seyretmesinin planlanması halinde de uygulama imkânı bulmakta, ancak bu halde dahi sözleşmenin uygulanamayacak olması halinde (o devletin sözleşmenin tarafı olmaması gibi durumlarda) suçlu veya zanlının sözleşmenin tarafı olan bir başka devletin ülkesinde bulunması koşuluyla sözleşme hükümlerinin uygulanmasına imkan sağlanmaktadır.

Seyir Güvenliği Sözleşmesi'ni 1958 Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 BMDHS'den ayıran özellik sözleşmede sayılan suçların açık denizde işlenmesi gereğinin bulunmamasıdır. Seyir Güvenliği Sözleşmesi münhasıran bir devletin karasuları içinde seyreden, kabotaj seferi yapan gemilere uygulanmaz. Bu gemilere karşı girişilen eylemler ulusal hukuklar tarafından düzenlenir. Ancak kıyı devletinin karasularından hareketle uluslararası sefer yapan ya da yapmayı planlayan gemilere karşı işlenen suçlar da bu sözleşmenin kapsamına girmektedir. Dolayısıyla sözleşme hükümlerinin uygulanabilmesi için eylemlerin açık denizde değil uluslararası sefer yapan gemilere karşı işlenmiş olması yeterlidir (Batır, 2010: s. 99).

Sözleşmenin 3. maddesi denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemleri şu şekilde sıralamıştır. Madde 3; herhangi bir şahıs, kanuna aykırı ve kasıtlı olarak aşağıdaki fiilleri işlerse suç işlemiş olur:

- Kuvvet kullanarak veya tehditle veya herhangi bir korkutma şekli ile bir gemiyi veya bunun kontrolünü ele geçirirse veya
- Gemide bulunan bir şahsa karşı, geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokması muhtemel bir şiddet hareketinde bulunursa veya
- Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek tarzda gemiyi tahrip eder veya gemiye veya bunun navlununa zarar verirse veya
- Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokacak veya sokması muhtemel bir şekilde, gemiye ve navlununa zarar verecek veya gemiyi tahrip edebilecek bir cihaz veya maddeyi herhangi bir surette gemiye koyar veya koydurtursa veya
- Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde, seyrüseferi kolaylaştıran yapıları tahrip eder veya bunlara önemli bir zarar verirse veya bu yapıların işlenmesini ciddi bir şekilde aksatırsa veya
- Yanlış olduğunu bildiği bilgiyi ileterek geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokarsa veya
- (a)'dan (f)'ye kadar belirtilen suçların işlenmesi veya bunlara teşebbüs edilmesi münasebetiyle bir kimseyi öldürür veya yaralarsa, keza bir şahıs;
- Geminin seyir güvenliğini tehlikeye sokabilecek şekilde 1 inci paragrafta belirtilen suçları işlemeye teşebbüs ederse veya
- Bu nevi suçlardan birini işleyen kimseyi azmettirir veya başka bir şekilde böyle bir suçu işleyen kimsenin suç ortağı olursa veya
- Bir özel veya tüzel kişiyi bir şeyi yapmaya veya yapmaktan alkoymaya zorlamak amacıyla, milli kanunlarda öngörüldüğü şekilde, şartlı veya şartsız, 1 inci paragrafın (b), (c) ve (e) bentlerinde yer alan suçları işlemek tehdidinde bulunursa ve bu tehdit söz konusu geminin seyir güvenliğini tehlikeye düşürebilecek ise, suç işlemiş addedilir.

Görüldüğü gibi, Sözleşme'nin 3.maddesi, Achille Lauro vakası ile birebir örtüşmekte ve bu vakanın Sözleşme'nin oluşumunda ne kadar belirleyici olduğunu görülmektedir. Sözleşme, saydığı suçlar hakkında bir devletin yargı yetkisini kullanabilmesi için ülkesel sınır, tescil ya da bir vatandaşın suça iştiraki gibi bağlantılar aramaktadır (SUA Sözleşmesi, 1988: mad. 6). Böylece yargı yetkisinin oluşması için uluslararası hukukun sağlayabileceği ihtimaller azami ölçüde kullanılmak istenmiştir. Sözleşme terörizmle mücadeleye ilişkin uluslararası

düzenlemelerde sıklıkla rastlanan “yargıla ya da iade et” ilkesini benimsemektedir (SUA Sözleşmesi, 1988: mad. 10).

Açık denizde tutuklanmaktan kurtulan bir deniz haydudu ya da kovuşturulmayı şu veya bu biçimde bertaraf eden bir silahlı soyguncunun, 1988 Sözleşmesi’ne taraf bir devletin ülkesinde bulunması halinde, bu devletten önce başka bir taraf devlet kovuşturma ve yargılama bakımından yetki iddiasında bulunabilecek ve bu nokta da “iade et ya da yargıla” kuralı, suçlunun adaletten kaçmasına her halükarda engelleyecektir. Ancak ilgili hüküm “(kendisinden iade talep edilen) devlerin kanunları uyarınca öngörülen usul çerçevesinde” kaydını içermektedir ki pek çok devletin mevzuatında yer alan siyasi suçlar istisnası iadeye engel olabilir. Diğer yandan, Sözleşme’nin oluşturduğu sisteme göre, birden fazla devlet tarafından iade tarafına muhatap olan devlet; siyasi, insani ve diğer mülahazalara göre hangi devlete iade edeceği hususunda takdir ve tercih yetkisine sahip bulunmaktadır (Öktem ve Kurtarcan, 2011: s. 176).

SUA Sözleşmesi’nin 3’üncü, Protokolün 2’nci maddesinde tanımlanan suçlar, daha ziyade denizde seyir güvenliği ile sabit platformların güvenliği tehlikesine yönelik ve sınırlı sayıda suçlardır. SUA Sözleşmesi ve Protokolünün esasını sözleşme / protokolün hakkında uygulanacağı suçlar teşkil etmekte olup çalışmalarda SUA Sözleşmesi ve Protokolündeki suçlar, oldukça ayrıntılı ve yeniden ele alınarak tanımlanmakta, bu enstrümanların daha etkili bir şekilde uygulanabilmesi bakımından yeni suç tipleri artırılmaktadır. (IMO, 22 04 2014, <http://www.imo.org/>).

11 Eylül terör saldırısında uçakların doğrudan bir terör aracı olarak kullanılması karşısında, Taslak Sözleşme çalışmalarında yeni suç tiplerine yer verilirken denizde muhtemel terör saldırılarında gemilerin de önemli bir terör aracı olarak kullanılabilmesi gerçeğinden hareket edilmiştir. Gerçekten, geminin yanı sıra gemiyle taşınan yüklerin özellikle patlayıcı, radyolojik, kimyasal ve biyolojik araç ve silahların bir terör saldırısında kullanılması halinde insan ve çevreye verilebilecek zararların boyutlarının kestirilmesi çok zor olacaktır. Bu nedenle, yeni suç tiplerine yer verilirken söz konusu madde ve silahların kullanımı ya da kullanımının tehdidi ile bazı hallerde gemide taşınması suç oluşturmaktadır.

Nükleer bir silahla veya diğer nükleer patlayıcı aletlerle ilgili olduğu ölçüde belirtilen bir madde veya malzemenin taşınması, bahsi geçen madde veya malzemenin Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Antlaşması'nın bir taraf devletinin ülkesine veya ülkesinden veya kontrolü altında nakli, aşağıda yer alan durumlarda iş bu Sözleşme'nin anlamı çerçevesinde suç oluşturmayacaktır. Madde veya malzemenin, devlet içi dahil, nakil veya alınması sonucu, Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Antlaşması altında yer alan ilgili taraf devletin yükümlülüklerine aykırı olmadığı sürece ve Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Antlaşması'nın bir taraf devlete ait madde veya malzemenin veya diğer nükleer silah veya nükleer patlayıcı silahların fırlatma sistemi amaçlanarak bu gibi cihaz ve silahların elde bulundurulmasının, antlaşmada yer alan ilgili taraf devletin yükümlülüklerinin aksine olmadığı sürece suç oluşturmayacaktır. (Niem, 03 05 2014, <http://www.iwar.org.uk/news-archive/2004/04-29-14.htm>).

Sözleşme deniz haydutluğuna terim olarak yer vermemesine rağmen deniz haydutluğu olarak nitelendirilen olaylarını da içermektedir (SUA Sözleşmesi, 1988: mad. 3 s. 1). Bu sözleşmeye taraf olan devletlerin, kovuşturulan eylemler Sözleşme'deki tanım çerçevesine girdiği ölçüde, deniz haydutluğu ile mücadelede bu sözleşmeden yararlanmaları önerilmiştir.²² Bu önerileri desteklemek üzere; 1988 Sözleşmesi'nin, 1982 BMDHS'nde yer alan deniz haydutluğu tanımının başta "özel amaçlar" şartı olmak üzere dar sınırlarını aştığı ve konu ve yer bakımından (SUA Sözleşmesi, 1988: mad. 4) devletlere daha geniş yetkiler tanıdığı belirtilmektedir.

SUA Sözleşmesi yenileme çalışmalarında bir diğer önemli konuyu terörizmle mücadelede önemli bir engel olarak ortaya çıkan politik suç nedeniyle suçluların iade edilememesine dair mevcut ilkenin bertaraf edilmesi düşüncesi oluşturmaktadır. Kaynağını Terörizmin Finansı Edilmesine Dair Sözleşmenin 14'üncü maddesinden alan Taslak 11. maddeyle getirilen düzenlemeye göre Sözleşme kapsamında belirtilen suçların hiçbirisi karşılıklı adli yardım ya da iade

²² Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, Somali açıklarındaki deniz haydutluğu faaliyetlerine ilişkin olarak aldığı 1846(2008) ve 1851(2008) sayılı kararlarında, 1988 Sözleşmesi'ne taraf devletlere bu sözleşmeden kaynaklanan yükümlerini hatırlatarak bunlar yerine getirmeye davet etmektedir. Güvenlik Konseyi, deniz haydutlarının iadesi ve kovuşturulmasında devletlerarası işbirliğini sağlamaya yönelik olarak 1988 Sözleşmesi'nden yararlanabileceğini işaret etmiş bulunmaktadır.

amaçları bakımından politik bir suç, politik bir suçla bağlantılı bir suç ya da politik nedenlerden kaynaklanan bir suç olarak nazara alınamayacaktır. Dolayısıyla böyle bir suça istinaden karşılıklı bir adli yardım ya da iade talebi söz konusu olduğunda bu suçun sadece politik bir suç, politik bir suçla bağlantılı bir suç ya da politik nedenlerden kaynaklanan bir suç olduğu gerekçesiyle iade ya da karşılıklı adli yardım talebinin reddedilmesi mümkün olmamaktadır.

Bununla birlikte, Terörizmin Finanse Edilmesi Hakkındaki Sözleşmenin 15'inci maddesinden esinlenilerek karşılıklı hukuki yardım ve iade taleplerinin, bir kişinin ırkı, dini, tabiyeti, etnik kökeni, politik düşüncesi gibi sebeplerle cezalandırılması ya da yargılanması amacıyla yapıldığı hususunda önemli sebeplerin varlığı halinde sözleşmedeki hiçbir hükmün iade ya da karşılıklı adli yardım konusunda her hangi bir yükümlülük ve borç yükler biçimde yorumlanamayacağına dair bir hükmün 11 ter maddesi olarak sözleşmeye ilavesi uygun görülmüştür. (Young, 2005: s. 414) Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmeye Ait 2005 protokolünün hazırlanmasında göz önünde bulundurulmuş argümanlar şunlardır (Parritt, 2001: s. 11):

- Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Lahey, 1970. (Hava Vasıtalarının Haksız Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair Sözleşme, Lahey, 1970)
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Montreal, 1971. (Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Haksız Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme, Montreal, 1971)
- Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents, 1973. (Diplomatik Temsilciler Dahil Uluslararası Himayeye Sahip Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılmasına Dair Sözleşme, 1973)
- International Convention against the Taking of Hostages, 1979. (Rehin Almalara Karşı Uluslararası Sözleşme, 1979)
- Convention on the Physical Protection of Nuclear Material, 1979. (Nükleer Maddelerin Fiziksel Korunması Hakkında Sözleşme, 1979)

- Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, 1988. (Uluslararası Sivil Havacılık Hizmetlerinde Kullanılan Havalimanlarındaki Haksız Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine Dair Protokol, 1988)
- International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, 1997. (Terörist Bombalama Eylemlerinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme, 1997)
- International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 1999. (Terörizmin Finanse Edilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme, 1999)
- Convention on the Prohibition of the Development, Production and Stockpiling of Bacteriological (Biological) and Toxin Weapons and on their Destruction, 1972. (Biyolojik ve Zehirli Silahların Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile imha Edilmeleri Hakkında Sözleşme, 1972)
- Convention on the Prohibition of the Development, Production and Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on their Destruction, 1993. (Kimyasal Silahların Kullanımı, Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile imha Edilmeleri Hakkında Sözleşme, 1993)
- IMO'nun A.924(22) sayılı kararı. (IMO Genel Kurulu'nun mevcut uluslar arası hukuki ve teknik önlemlerin gözden geçirilmesini, gemilere karşı terörizmin önlenmesi ve bastırılması ve gemide ve kıyıda güvenliğin artırılması için yeni önlemlerin değerlendirilmesini ve böylece gemilerdeki ve liman sahalarındaki yolcu, mürettebat ve liman personeline ve gemiler ile yüklerine karşı terörizm riskinin azaltılmasını öngören karar)
- BMGK'nın 1540(2004) sayılı kararı. (BMGK'nin tüm devletler tarafından nükleer, kimyasal ve biyolojik silahların ve fırlatma araçlarının yayılmasını önlenmesi için ek etkili önlemler alınmasını acil ihtiyacı tanıyan karar)

2.2.3. Kitle İmha Silahlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimi (PSI)

KBRN (Kimyasal, Biyolojik, Radyasyon ve Nükleer) silahlardan oluşan kitle imha silahları (KİS-Weapons of Mass Destruction(WMD)), bunları fırlatma

vasıtaları ve KİS yapımında kullanılan malzemenin yayılması uluslararası barış ve güvenliğe karşı büyük bir tehdit teşkil etmektedir. Özellikle Soğuk Savaşın sona ermesinden sonra bu tehdit, silahlardaki yeni gelişmeler, uluslararası suç ve terör örgütlerinin çoğalması ve bazı devletlerin sahip oldukları bu tür silahları kontrol imkân ve kabiliyetlerindeki azalma (Logan, 22 04 2014, www.Law.fsu.edu/Journals/transnational/Vol 14-2/Logan.pdf) ile birlikte çarpıcı bir biçimde şekil değiştirmiştir. Asimetrik bir unsur olarak son yıllarda daha da artan bu tehdit, esasen, teröristlerin KİS'i elde etme arzusu içinde olmalarından kaynaklanmaktadır. KİS'in teröristlerce kullanılma tehlikesi, ABD.'ye yapılan 11 Eylül terör saldırıları ile daha da artmıştır (Song, 2004: s. 1). Al Kaide gibi bir terörist örgüt, elindeki bu tür bir silahla on binlerce insanı öldürebilecek, milyarlarca dolarlık varlığı tahrip edebilecek ve böylece, küresel ticareti kesintiye uğratarak uluslararası ekonomiyi durgunluğa sokabilecek güce ve imkâna sahiptir.

Bu kapsamda, uluslararası güvenlik sistemi katı bir "ulusal egemenlik" anlayışına göre tanımlandığından ABD, Kuzey Kore'den İran'a nihayetinde teröristlerce kullanılacağı bilinen nükleer silah taşıyan geminin yüküne el koyamamıştır (Harding, 2002: s. 10; Kirgis, 08 04 2014, <http://www.asil.org/insights/insigh94.htm>). Aynı şekilde Rusya Federasyonu da, Sudan'dan Çeçenistan'a şarbon taşıyan bir uçağı, kendi hava sahasına girmeden inmeye zorlayamamıştır. Başka bir deyimle, teröristler, devrimciler ve terörist devletler açık bir şekilde KİS'i istedikleri gibi nakledebilmektedirler. Bu bakımdan, KİS tehdidi bütün cephelerde mücadele ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Hukuka uygun olarak elinde KİS bulduran devletlerin (Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Anlaşması, 28 05 2014, <http://www.taek.gov.tr/uluslararası/anlasmalar/npt.html>) bu silahların kullanılmayacağı konusunda çalışmalar yapmaları bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu silahları hukuka aykırı olarak ellerinde bulduran devletler, bunları imha etmeli; ellerinde bu tür silah olmayan devletler ise, bunları elde etme arzusu içinde olmamalı; bu silahlar devlet dışı aktörlerin eline kesinlikle geçmemelidir. İşte bu hedeflere ulaşmanın bir yolu, KİS'in sınırlardan geçişinin önlenmesidir (Shulman, 04 04 2014, <http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil/>).

Son 10 yılda KİS yayılmasının önlenmesiyle ilgili uluslararası çalışmalar giderek artmıştır (PSI (Proliferation Security Initiative)). Bu kapsamda hazırlanan uluslararası ihracat kontrol rejimleri özellikle KBRN silahlarının ve bunlarla ilgili diğer malzemelerin yayılmasının önlenmesine ilişkin, ülkelerin sorumlulukları ile hudutların sıkı bir şekilde kontrolün öngörmektedir.

9 Aralık 2002 tarihinde ABD istihbarat servisinin verdiği istihbarat doğrultusunda ve ABD'nin talebi üzerine, gerçek kimliğini ve tâbiyetini saklayan, sahibi Kuzey Kore'li olan Kamboçya Bayraklı M/V SOSAN gemisini İspanya Deniz Kuvvetleri unsurları Arap Denizi'nde Yemen sahillerinden yüzlerce mil açıkta durdurmuştur. İspanyol askerleri gemiye çıkmış ve yaptıkları araştırma sonunda, manifestosunda sadece çimento beyan edilmiş olmasına rağmen, çimento kargosunun altına yerleştirilmiş 15 Scud füzesi, konvansiyonel harp başlıkları ve roket sevk maddesi bulmuşlar ve bunları ABD komutasına vermişlerdir; fakat iki gün sonra Yemen'in scud füzelerinin 1999 yılındaki bir anlaşma gereği Kuzey Kore'den savunma amaçlı alındığını ve kendisine ait olduğunu belirtmesi (Joseph, 18 02 2014, <http://www.armscontrol.org/act/200406/Joseph.asp>) ve uluslararası hukukun açık denizde füze taşıyan bir geminin seyrini yasaklayan bir hükmünün olmaması nedeniyle, geminin seyrine izin verilmiştir (Roach, 2004: s. 351; Song, 2004: s. 4; Ahlstrom, 20 03 2014, <http://www.sipiri.org/contents/expcon/yb0518.pdf>).

KİS, kullanılmaları halinde geniş kesimleri etkileme ve büyük zararlar verme imkânına sahip KBRN silâhları için kullanılan bir tabirdir. 11 Eylül terör saldırılarından sonra terörist faaliyetlerde kullanılabileceği endişesi ile ABD ve müttefikleri söz konusu silâhların nakledilmesinin önlenmesine büyük gayret sarf etmektedirler. Bu konudaki uluslararası sözleşmeler, özellikle KBRN silâhlarının ve bunlarla ilgili diğer malzemelerin yayılmasının önlenmesine ilişkin, ülkelerin sorumlulukları ile hudutların sıkı bir şekilde kontrolünü öngörmektedir (Anar, 2006: s. 122).

Ekim 2002 tarihinde ABD Kuzey Kore'yi, gizli olarak uranyum zenginleştirme programı yürüterek, 1994 tarihli Nükleer Faaliyetleri Dondurma Anlaşmasını ihlal etmekle suçlamıştır. 26 Ekim 2002 tarihinde de ABD Başkanı

Bush, Japonya Başbakanı Junichiro Koizumi ve Güney Kore Başkanı Kim Dae-Jung, Kuzey Kore'ye ortak bir çağrıda bulunarak, nükleer silah programını durdurmasını istemişlerdir. Ocak 2003 başlarında Üçlü Eşgüdüm ve Gözetim Grubu toplantısında ABD, Japonya ve G.Kore Kuzey Koreye'ye tekrar çağrıda bulunarak, uluslararası taahhütlerini ihlal eden nükleer silah programına durdurmasını istemişlerdir. Buna karşılık K.Kore Nükleer Silahların Yayılmasına Karşı Andlaşma'nın X. maddesi hükmüne dayanarak, Andlaşmadan tek taraflı olarak çekildiğini Atom Enerjisi Kurumu ve BM Güvenlik Konseyi'ne bildirmiştir. Bu bildirimden önce Nisan 2003 tarihinde K.Kore, ABD'nin düşmanca tutumu ve Pyongyang'un taleplerine (saldırmazlık anlaşması imzlanması gibi) karşı duyarsızlığı devam ettiği sürece nükleer silah programının devam edeceğini söylemiştir. Bu gelişmeler A.B.D. ve Japonya'dan daha sert cevaba davetiye çıkarmıştır. 23 Mayıs 2003 tarihinde Başkan Bush ve Başbakan Kaizumi Teksas'da tekrar bir açıklama yaparak, K.Koredeki nükleer silahlara göz yummayacaklarını, gerginliğin sürmesi durumunda daha sert tedbirler alacaklarını belirtmişlerdir. Bu açıklamadan sekiz gün sonra da Başkan Bush PSI'ı duyurmuştur (Song, 2004: s. 2-3). Diğer taraftan, Aralık 2002'de ABD'nin KİS ile Mücadele Ulusal Stratejisi yayımlanmıştır (The White House, 28 04 2014, <http://www.whitehouse.gov/>).

Bu çalışmalara ilave olarak; KİS, bunları fırlatma vasıtaları ve ilişkin diğer malzemenin yayılmasının önlenmesi konusunda mevcut uluslararası anlaşmalar, kontrol rejimleri ve ulusal ihracat kontrol sistemlerinde görülen açıkları kapatmak düşüncesiyle Mayıs 2003'te ABD'nin önderliğinde aynı görüşü paylaşan 11 devlet tarafından (ABD, Avustralya, İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya, Hollanda, Polonya, Portekiz ve İspanya) "Kitle imha Silahlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimi (Proliferation Security Initiative- PSI)" adı ile yeni bir güvenlik girişimi başlatılmıştır. İstihbarat paylaşımını artırma ve KİS ve diğer yasa dışı ticarete konu silah içerdiğinden şüphelenilen nakliyatın engellenmesine yönelik askerî eğitimlerin başlatılması konusunda anlaşmışlardır.

PSI girişimi, KİS'lerin kara, deniz ve hava yoluyla nakledilmesinin önlenmesini hedeflemekle beraber, çalışmalar daha çok deniz yoluyla yapılabilecek nakiller üzerinde yoğunlaşmıştır. Ülkeler doğal olarak egemen oldukları kara, deniz

ve hava sahalarında KİS'lerin naklinin önlenmesi maksadıyla önlem alabileceklerinden, PSI girişiminde uluslararası deniz yolundan yapılacak nakiller ile DDH ön plâna çıkmaktadır (What is The Proliferation Security Initiative, 07 01 2014, <http://usinfo.state.gov/products/pubs/proliferation/#what>).

Teröre karşı uluslararası mücadelenin bir aracı olarak tüm devletlerin katılımına açık tutulan söz konusu girişim kapsamında, taraf devletler arasında bugüne kadar çeşitli toplantılar gerçekleştirilmiştir. Nisan 2004'te NATO üyeleri, örgütün Akdeniz'de başlattığı OAE ile PSI arasında olabilecek destek yollarının araştırılması konusunda anlaşmışlardır. (Proliferation Security Initiative, 21 01 2014, <http://www.state.gov>; Song, 2004: s. 16-17).

Toplantılar paralelinde girişimin tatbikatlarla geliştirilmesine karar verilmiş olup, dünyanın değişik bölgelerinde PSI tatbikatları icra edilmektedir. PSI girişiminin temelini oluşturan ve “Paris Önleme Kuralları” beyanı olarak adlandırılan kurallar şunlardır;

- Tek başına veya girişime taraf devletlerle birlikte kitle imha silahları, bunların taşıyıcı sistemleri ve KİS yapımında kullanılan malzemelerin yayılmasının önlenmesi için etkili tedbirler almak,
- Kitle imha silahlarının ve bunların yapımında kullanılan malzemelerin yayılmasının önlenmesi hususuna ilişkin olarak;
 - Taraf ülkeler arasında gerekli istihbarat değişimini süratli bir şekilde yapmak,
 - PSI kapsamında diğer devletler tarafından sağlanan bilgilerin gizliliğini korumak,
 - Önleme hareketinin icrası için, yeterli kaynak ve yetenek tahsis etmek,
 - Önleme faaliyetlerinin etkili bir şekilde uygulanabilmesi için katılımcılar arasında koordinasyonu sağlamaktır.
- KİS ve KİS yapımında kullanılan malzemeleri içeren kargonun taşınmasının önlenmesi kapsamında, ulusal ve uluslararası hukuk kurallarının izin verdiği ölçüde aşağıda belirtilen tedbirlerin alınması öngörülmektedir;

- Söz konusu kargonun şüphe duyulan devlet veya devlet dışı aktörler tarafından transferini önlemek,
- Kendi tabiiyetindeki gemilerin başka devletlerce durdurularak, aranmasına ve KİS içerdiğinden şüphe duyulan kargo tespit edildiğinde el konulmasına izin vermek,
- Şüpheli gemileri kendi iç suları, karasuları ve bitişik bölgelerinde seyrederken durdurup aramak, söz konusu kargo tespit edildiğinde ise el koymak,
- Şüpheli gemilerin limanlara, iç sulara ve karasularına varış ve ayrılışlarında aranacaklarına ilişkin kurallar koymak ve uygulamak,
- Resen veya bir başka devletin talebi üzerine hava sahasından geçiş yapan uçakları indirerek aramak, şüpheli kargo tespit edildiği takdirde el koymak ve bu tür uçaklara transit geçiş izni vermemek,
- Limanların, hava alanlarının ve diğer tesislerin şüpheli kargonun geçiş noktası olarak kullanıldığının tespiti halinde, anılan vasıtaları aramak ve gerektiğinde malzemeye el koymak,
- Söz konusu Paris Önleme Kurallarının başarıya ulaşması için ihtiyaç duyulduğu takdirde, ulusal ve uluslararası hukuk kurumlarının güçlendirilmesi çalışmalarını yapmaktır.

Girişimin hukuki zemini olarak, taraflarca, yukarıda belirtilen çeşitli gerekçeler sayılmakla birlikte, PSI üyesi devletler, BM'ye üye devletlerin KİS yayılmasına karşı önlem alma yükümlülüğünü vurgulayan BM Güvenlik Konseyi'nin 1992 tarihli Başkanlık Beyanı'nı da PSI'nin hukuki dayanağı olarak göstermektedir. BM Güvenlik Konseyi Başkanlık Açıklaması: Güvenlik Konseyi'nin resmî olmayan toplantılarında önemli konulardaki görüşlerini veya sadece konsey Başkanı'nın kişisel düşüncelerini açıklamak için kullandıkları bir yöntemdir. Başkanlık açıklamaları Güvenlik Konseyi'nde başkan ve üyeler arasındaki gayri resmî müzakerelerin sonucunu yansıtır ve bütün üyelerin katıldığı bir karar ifade etmez (Yang, 2003: s. 10). Bu Beyan'da, KİS'in ve teknolojisinin dünya barışı ve istikrarı için tehdit teşkil ettiği ve tüm BM üyesi devletlerin KİS'in yayılmasını engellemesi gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca bölgesel ve küresel

silahsızlanma andlaşmalarına, özellikle START²³ ve CFE²⁴ andlaşmalarına vurgu yapılmıştır. Girişimin, bu Başkanlık Beyanı ile birlikte Haziran 2003 tarihli PSI Hakkında G-8 Beyanı ve 25 Haziran 2003 tarihli PSI hakkında AB-ABD Ortak Beyanı ile de uyumlu olduğu belirtilmektedir (The New Proliferation Security Initiative. An Interview With John Bolton, 16 03 2014, <http://www.armscontrol.org/aca/midmonth/November/Bolton.asp>). Bu kapsamdaki gerekçelerin içinde son olarak BM Güvenlik Konseyi'nin 1540 sayılı kararı gösterilmektedir (24 04 2014, <http://www.un.org/Docs/sc/unscreolutions04.html>). BM Güvenlik Konseyi bu kararı, 28 Nisan 2004 tarihinde KİS yayılmasının önlenmesi amacıyla ülkelerin iş birliği ve etkin hukuk mekanizmaları geliştirmesini teşvik etmek amacıyla almıştır.²⁵ Nisan 2006'da, 1673 sayılı karar ile 1540 sayılı karar tekrarlanarak, söz konusu kararın önemi vurgulanmıştır.

PSI girişimi bir organizasyon değildir. Bağlayıcı olan hukuki bir antlaşma imzalanmamıştır. PSI girişimine taraf olan devletlerin kara, hava ve denizde birlikte önleme yeteneklerinin geliştirilebilmesi ve ortak çalışabilirliği artırmak amaçlanmaktadır. Bu maksatla Pasifik Okyanusu, Akdeniz ve Umman Denizi'nde tatbikatlar icra edilmektedir. (PSI, 11 04 2014, <http://www.state.gov/t/us/rm/23801pf.htm>).

Şu anda KİS Yayılmasının Önlenmesi Girişimine 80'den fazla ülke üyedir; Türkiye'nin de içinde bulunduğu 20 ülke²⁶ ise Girişimin karar mekanizması olan PSI Uygulayıcı Uzmanlar Grubu (Operational Expert Group-OEG)'nu oluşturmaktadır. Söz konusu 20 ülke, OEG'ye yeni üye alınmasını kabul etmemektedir (Roach, 2004: s. 352).

²³ START (Strategic Arms Reduction Treaty/Stratejik Silahların Azaltılması Antlaşması) : 1991'de önce A.B.D. ve S.S.C.B. arasında imzalanan daha sonar S.S.C.B.'nin dağılmasını müteakip Kazakistan, Belarus, Ukrayna ve Rusya arasında imzalanan stratejik nükleer saldırı silahlarının azaltılmasına yönelik bir andlaşmadır.

²⁴ CFE (Treaty on Conventional Armed Forces in Europe/Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Antlaşması-AKKA): 1990 yılında imzalanan Avrupa'da Konvansiyonel Kuvvetlerde sayısal eşitliğin sağlanmasına yönelik bir andlaşmadır.

²⁵ Bu karar ile devletlerin; (1) KİS ile ilgilenen devlet dışı unsurlara destek vermemeleri, (2) Devlet dışı unsurların KİS edinmelerini yasaklayan yasalar hazırlamaları, (3) Silahların yayılmasını önleyecek nitelikte önlemler almaları öngörülmüştür.

²⁶ Bu ülkeler, ABD, Almanya, Avustralya, Belçika, Danimarka, Fransa, Hollanda, İngiltere, İspanya, İtalya, Japonya, Kanada, Norveç, Polonya, Portekiz, Rusya Federasyonu (RF), Singapur, Türkiye, Yeni Zelanda, Yunanistan'dır.

Önleme Kuralları Beyanı, yayılmayla ilgisi olan devletlerin bir listesini yapmasa da, taraf devletler Temmuz 2003'te Brisbane/Avustralya'da gerçekleşen toplantıda yaptıkları bir açıklamada, Kuzey Kore ve İran'ın yayılmayla ilgili devletler olduğuna işaret etmişlerdir. Ayrıca, ABD açıkça, Suriye'nin ve Libya'nın da ilgili ülkeler arasında olduğunu belirtmiştir. Ancak, ABD hâlihazırda KİS'e sahip olan Pakistan, Hindistan ve İsrail gibi devletlerin²⁷ hedef alınmayacağını ifade etmiştir. (Dünyadaki Nükleer Güçler, 04 04 2014, <http://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2005/05/050502nuclearpowers.shtml>).

Günümüzde nükleer silahların kullanılmasını açıkça yasaklayan çok taraflı ve geniş kapsamlı uluslararası bir sözleşme henüz oluşturulabilmiş değildir. Nükleer silahlar konusunda kaydedilen gelişmeler bu tür silahların üretiminin, elde tutulmasının ve kullanılmasının tamamen yasaklanmasından ziyade, bu silahların sınırlandırılmasına ya da yayılmasının önlenmesine yönelik olmuştur. 1968 yılında imzalanan ve 1970 yılında yürürlüğe giren "Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Sözleşmesi" (Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons) bu doğrultuda oluşturulabilen en önemli sözleşme konumundadır ve o tarihe kadar nükleer silahlara sahip olmayan devletlerin bu silahlara sahip olmasını engellemeye yöneliktir. Sözleşme nükleer silahlara sahip olan devletlerin olmayanlara nükleer silah üretme ya da elde etme konularında yardım etmemesini öngörmektedir. Öte yandan, sözleşmeye taraf olan ve henüz nükleer silah sahibi olmayan devletler de bu silahları üretmemeyi, almamayı veya elde etmemeyi yükümlenmektedirler. Günümüzde 190 devletin taraf olduğu Sözleşme'ye İsrail, Hindistan ve Pakistan üye değildir. Kuzey Kore ise Sözleşme'den çekileceğini açıklamıştır. Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı ise Sözleşme'nin işleyişini takip etmekle görevlendirilmiştir. Sözleşme açık bir ayrımcılığa dayanmakta ve nükleer silah sahibi ülkelerin durumunu sözleşme çerçevesinde hukuksallaştırırken, diğerlerinin nükleer silah elde etme yönündeki çabalarını hukuk dışı hale getirmektedir. Öte yandan, nükleer silah sahibi ülkelerin bu konumunu hukuksal sayarak aslında bu silahların kullanımının da hukuksal olabileceğini ima etmektedir. "Devlet dışı aktörler" tanımı açıkça dünya çapındaki pek çok terörist organizasyonu anlatmaktadır (Acer, 05 05 2014, <http://>

²⁷ Hali hazırda nükleer güce sahip ülkeler; ABD, Rusya Federasyonu, Fransa, İngiltere ve Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Nükleer güce sahip ama silahsızlanma anlaşmasına taraf olmayan ülkeler; İsrail, Hindistan ve Pakistan'dır. Yüksek risk kategorisindeki ülkeler; İran ve K. Kore'dir.

[www.usakgundem.com/ yazarlar.php?id=31&type=7](http://www.usakgundem.com/yazarlar.php?id=31&type=7)).

PSI büyük ölçüde yayılmacı ülkeleri caydırma amaçlı olarak kurulmuştur. Nitekim, Libya'nın 2003 sonuna doğru KİS elde etme arzusundan vazgeçme ve bu yönde uluslararası kuruluşlarla iş birliği yapma kararı, üye devletler tarafından girişimin etkisi olarak değerlendirilmiştir (Roach, 2004: s. 352; Logan, 2007 s. 256; Prosser vd s. 2).

Girişimin başarısının, BM'nin daimi üyesi olan Rusya Federasyonu ve Çin'in de desteğine bağlı olduğu her aşamada hissedilmiş ve önemsenmiştir. Rusya, başlangıçta girişimin ABD'ye, uluslararası kuruluşların onayını almadan gemilere ve uçaklara tek yanlı baskınlar düzenlemesine izin vermesinden korkmuş ve bu nedenle, girişimin uluslararası hukukla uyumu konusunda endişelerini dile getirmiştir. PSI'nin deniz, hava ve karadaki önleme faaliyetlerinin uluslararası ticarete zarar vereceği ve ABD Deniz Kuvvetlerine haksız bir şekilde "küresel deniz polisi" gibi davranma imkânı vereceği endişeleri ifade etmiştir (Prosser vd s. 1). Ancak, PSI ülkelerinin Rusya ile bu konuda yaptıkları çeşitli istişareler sonunda, Rusya Federasyonu da girişime desteğini açıklamıştır (Roach, 2004: s. 352).

Bir geminin bayrağını taşıdığı devlet, o gemi üzerinde her türlü egemenlik hakkını kullanır ve bu kapsamda, gerekirse geminin seyrüseferini de sınırlayabilir. Ancak, bayrak devletinin bu yetkilerine bazı istisnalar getirilmiştir. ABD'nin başlattığı bu girişimi destekleyen bazı yazarlar, KİS yayılmasında yer alan kişileri bu istisnalardan olan "haydut" ve bu tür eylemleri "haydutluk" olarak nitelendirmiş (Wedgwood, 2002: s. 328, 329) ve böylelikle gemiye çıkmayı 1982 BMDHS'nin açık denizlerde seyrüsefer serbestisinin sınırlandırılması ile ilgili hükmüne dayandırmıştır. Anılan yazarların bu tezi, her ne kadar terörizm ile mücadelede yeni bir açılım sağlayabileceği ileri sürülse de 1982 BMDHS'nin ilgili hükümleriyle bağdaşmamaktadır; bu nedenle de kabul görmemiştir (Coogan, 1981: s. 17).

ABD'nin yaptığı bu ikili anlaşmalar sayesinde, dünya ticaret filosunun yarısından fazlasının gemilerine çıkmak ve araştırma yapmak konusunda ön onay alınmış bulunmaktadır. Bu anlaşmalar, PSI'ya üye olanlara, binlerce gemiden

istediklerine çıkma hukuki yetkisini vermiş olan olağanüstü diploması başarısı olarak kaydedilmektedir. Bununla birlikte, anılan ülkelerin bu anlaşmaları imzalamaya zorlandığı da iddia edilmektedir. Ancak, bu iddianın pek de gerekçesi yok görünmektedir. Çünkü, bu tür bir iddia anlaşmaların hükümsüz kılınması ile sonuçlanacaktır (Viyana Anlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, 1969: mad. 52; Shulman, 2006: s. 813).

2.2.4 Konteyner Güvenliği Girişimi (CSI)

Deniz ulaştırması, çoğu kez kaynağı, cinsi ve mülkiyeti dikkat çekecek derecede belirsiz bırakılan çok büyük miktarlarda malları taşıyan, son derece fazla çeşitlilik arz eden uluslararası çalışma gücü özelliğine sahip bir sektördür. Bu sektör, bazı gemi sahiplerinin karmaşık bir uluslararası ortak kayıt uygulaması vasıtasıyla gerçek kimliklerini kolayca sakladığı ve bazen uluslararası ulaştırma ağı içinde uluslararası sorumluluklarının ardında durmamayı seçen düzinelerce ülkeye kayıtlı gemi sahiplerini bünyesinde barındıran bir sistemdir (Security in Maritime Transport, 2003: s. 5).

Bu karmaşık sistem içinde günümüzde kargoların yaklaşık olarak % 90'ı konteynerlerde taşınmakta ve yıllık aшаğı yukarı 300 milyon konteyner deniz yoluyla nakledilmektedir. Dünyadaki bu büyük konteyner akışı bir bakıma dünya ekonomisinin can suyudur. Ancak, diğer taraftan küresel ekonominin temel taşlarından olan küresel denizcilik sisteminin zayıf tarafları da mevcuttur. İçeriği sadece gönderen tarafından beyan edilenlerle sınırlı bilinen konteynerlerin tahminen sadece % 7'sinin içindekileri kontrol edilebilmektedir (O'brien and Van De Voort, 2003: s. 1).

Konteyner ulaştırma zinciri çok parçalıdır ve çeşitli kişi ve organizasyonlarla ilişkilidir. Bu da ulaştırma zincirine nüfuz etmeyi kolaylaştırırken, tersine ulaştırma zincirinin güvenliğinin sağlanmasını zorlaştırır. Bu nedenle konteynerler suçlular tarafından kaçak maddeler ve hatta insan taşımak için kullanılmaktadır. Son zamanlarda meydana gelen terörist faaliyetler içinde yasa dışı eşya ve insan taşımacılığı endişe verici boyutlara ulaşmıştır. Bu kapsamda, teröristler konteynerler

ile tehlikeli madde ve silah taşıyabilmekte ve hatta konteynerlerin kendisini KİS olarak kullanabilmektedirler. Bu tehdit insanlığa ve ekonomiye karşı büyük risk teşkil etmektedir. Bu nedenle de günümüzdeki yeni güvenlik algılaması ışığında deniz konteyner taşımacılığı güvenliğinin gözden geçirilmesi gerekmektedir (O'brien ve Van De Voort, 2003: s. 2).

Bu güvenlik ihtiyacını ilk kez ABD hissetmiş ve Konteyner Güvenliği İnisiyatifini oluşturmuştur. Bunun bir nedeni ABD ithalatının toplam değerinin % 55'inin konteynerler ile yapılması ve her yıl yaklaşık 9 milyon yük konteynerinin ABD limanlarına boşaltılmasıdır. Bu girişim, ABD Gümrük ve Sınır Koruma (U.S. Customs and Border Protection-CBP) Teşkilatı tarafından 11 Eylül terör saldırısı sonrası geliştirilmiştir. 17 Ocak 2002'de, CSI'nin ilk kez ABD'ye giriş yapan konteynerlerin yüklendiği en büyük konteyner hacmine sahip yabancı limanlarda uygulanmaya başlandığı duyurulmuştur (CSI, 18 05 2014, http://www.cbp.gov/xp/cgov/border_security/international_activities/csi/; Ports in CSI,18.05.2014, http://www.cbp.gov/xp/cgov/border_security/international_activities/csi/ports_in_csi.xml)

CSI kapsamında, ABD limanlarıyla yoğun ticaret seferleri olan dünyadaki başlıca büyük limanlarda, ABD'ye gidecek konteynerler yüksek teknoloji ürünü tarama cihazları vasıtasıyla kontrol edilerek nakledilecek şüpheli konteynerlerin en erken sürede teşhis edilmesi hedeflenmektedir. Sistem dört temel faaliyeti içermektedir. Bunlar; istihbarat ve risk yaratan konteynerleri tespit etmek için hızlı bilgi akışı, risk yaratan konteynerlerin limanlarına varmadan evvel yükleme limanında elenmesi, risk yaratan konteynerlerin hızlı ön kontrolü için modern tespit teknolojisi kullanma, konteynerlerin yasal olmayan bir şekilde açılması halinde bunun belirlenmesi maksadı ile bazı konteynerlere (Smart Box) elektronik sensör yerleştirilmesidir (O'brien ve Van De Voort, 2003: s. 3; Kennedy, 22 03 2014, www.Nationaldefensemagazine.org).

Dünya Gümrükler Birliği (The World Customs Organization-WCO), AB ve G-8 üyesi ülkeler CSI programını dünya çapında genişlemesini desteklemekte ve CSI

güvenlik tedbirlerinin tüm limanlarda uygulanabilmesi için çaba sarf etmektedirler. Aralık 2007 itibarı ile CSI programına dahil liman sayısı 64'tür. Bu ABD'ye ithalat yapan limanların % 92'sini oluşturmaktadır (CSI In Brief, 16 04 2014, http://www.cbp.gov/xp/cgov/bordersecurity/international_activities/csi/).

2.3. Yasadışı Eylemlere Karşı Kodifiye Edici Sistemler

ISM, ISPS, GTH-VTS, AIS, LRIT, SSAS ve GMDSS'den oluşmaktadır.

2.3.1. Uluslararası Emniyetli Yönetim Kodu (ISM Kodu)

ISM (International Safety Management) Kodu, IMO'nun A.741 (18) sayılı kararıyla Kasım 1993 tarihinde kabul edilmiş ve Mayıs 1994 tarihinde SOLAS 1974'ün 9. Bölümüne eklenmiş bir kuraldır. Bu kodun amacı, gemilerin güvenli bir şekilde işletilmeleri ve deniz/çevre kirliliğini önlemek için uluslararası denizcilik standartlarını geliştirmektir.

ISM Kodu, bayrağı ne olursa olsun uluslararası sularda çalışan bütün gemiler için zorunludur. Bütün yolcu gemileri, petrol ve kimyasal madde taşıyan tankerler, dökme yük gemileri, likit gaz taşıyan tankerler ve 500 groston'un üzerindeki yüksek süratli yük gemileri ISM sertifikası almak zorundadırlar. Bundan ayrı olarak, Avrupa Konseyi'nin 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe koyduğu ve 1 Temmuz 1996 tarihinden itibaren de uygulamasını başlattığı bir kuralla, bayrağı ne olursa olsun 12' den fazla yolcu taşıyan ve AB'ye üye ülkelere sefer yapan Ro-Ro yolcu gemilerinin ISM sertifikası almaları şartı öne alınmıştır.

İstatistiklere göre, ortalama olarak tüm deniz kazalarının % 80'i insan hatasından kaynaklanmaktadır. Bunun yanında hemen hemen tüm kazalarda herhangi bir şekilde insan faktörünün payı vardır. Bunun başlıca nedenleri; bu sektörde çalışan tecrübeli ve kalifiye insanların (denizcilerin) sayılarının giderek azalması, gemideki ve karadaki yönetimin yeterli ve sağlıklı biçimde işlememesi olarak sıralanabilir. ISM kodunun esas amacı, can ve mal kaybına ve çevre/deniz kirliliğine neden olan kazaları en aza indirmek için kazalara neden olan personelin eğitilerek verimli bir

şekilde çalışmasını sağlamaktır. Bunu temin etmek için şirket, gemi işletmesinde güvenli bir ortam sağlamalı ve güvenli işletmeciliği hedefleyerek tanımlanan bütün risklere karşı önlemler almalıdır. Yukarıdaki amaçlara ulaşmak için tesis edilecek olan Emniyetli Yönetim Sistemi, zorunlu kural ve yönetmeliklere uygun olmalı ve bayrak devleti, klas kuruluşları ve uluslararası denizcilik örgütlerinin koyduğu kural ve standartları dikkate almalıdır (Taylan, 1999: s. 347-356).

Emniyetli Yönetim Sistemi (Safety Management System (SMS)), bir şirketin, karada ve denizde güvenlik ve çevre korumasını etkileyen koşulların, faaliyetlerin ve görevlerin yasal ve şirket gereksinimleri doğrultusunda planlanması, yürütülmesi ve kontrol edilmesini sağlamak üzere güvenlik yönetimi prosedürlerini geliştirmesini ve yürürlüğe koymasını gerektirir. Etkin bir güvenlik yönetim sistemi şirkete, performansın ölçülmesi, iyileştirme gerektiren alanların tanımlanmasına ve yürürlüğe konulmasına imkan verir.

ISM kodunun kapsamında Emniyetli Yönetim Sistemi (SMS) yer almakta olup Kod, şirketlerin gemi güvertesi ve kıyıdaki faaliyetlerine ilişkin Güvenli Yönetim Sistemi'nin geliştirilmesi ve uygulanmasını gerektirmektedir. SMS şu konuları içermektedir; güvenlik, çevre ve şirket politikası, şirketin yetki ve sorumlulukları, personelin atanması ve güvenli yönetim daire başkanlığı, kaptanın yetki ve sorumlulukları, kaynaklar ve personel, dokümantasyon, şirketin gözden geçirilmesi ve değerlendirilmesi, gemi güvertesi operasyonları için plan geliştirme, sertifikalandırma, doğruluğunu kanıtlama ve kontrol, gemi ve ekipmanın bakım-tutumu, uyumsuzluk, kaza ve acil durumları raporlama ve analiz etme, acil durumlara karşı hazırlık.

ISM Kodu'nu tam ve başarılı olarak uygulamaya geçirmesi, şirketlerin güvenlik ve çevre kirliliği ile ilgili riskleri kontrol altında tutmalarını sağlayacak. Diğer işlevleri yanında ISM Kodunun zorunlu hale getirdiği uygun bir emniyetli yönetim sistemi şu yararları sağlayacaktır. (Ece, 08 05 2014, <http://www.denizhaber.com>).

- Uygulanmakta olan bütün uluslararası standartlara uyulmasını sağlayacak,

- Kazaların olmasını önlemede yardımcı olacak,
- Gemi ve kara personeli arasında yeterli haberleşmenin kurulmasını sağlayacak;
- Her bireyin yeterli eğitimi görmesi, kendi rolü ve sorumluluğunu bilerek görevini yerine getirmesi için uygun kaynaklara sahip olmasını sağlayacak;
- Bütün faaliyetlerin ve çalışmaların planlanmış, kontrol edilmiş ve doğrulanmış olmasını sağlayacak,
- Risk bilgilerine dayalı güvenlik yönetim sistemi tesis edilmesini ve gerektiğinde operasyonlar yönetmek için uygun tedbirler alınmasını sağlayacak,
- Liman devleti kontrolü muayenelerini geliştirir ve söz konusu muayenelerdeki aksaklıkları azaltacak,
- Kirliliği önleyecek ve daha iyi bir deniz çevresinin olmasını sağlayacak,
- Görev ve sorumlulukları tanımlayacak,
- Daha güvenli çalışma koşulları oluşturmak amacıyla gemi güvertesindeki güvenlik standartlarını geliştirecek.

ISM Kod uygulamasının genellikle orta ölçekli olan ve olmaya da devam edeceği düşünülen denizcilik işletmelerindeki personel kalitesini, şirket için kağıt ve düzenleyici, tehlikeli olaylarla karşılaşmadan önce bu olaylarla mücadele etme şansını arttırıcı kısacası iç rekabete yönelik dış verimliliği arttırıcı faydalar sağlayacağı düşünülmektedir.

İdare, ISM Kodu'nun etkin bir şekilde uygulamaya geçirilmesini sağlamalıdır. Bu işlem, donatanların zorunlu diğer kurallar ve düzenlemeler gibi SMS'nin de var olduğunu ve ISM Kodu gerekliliklerine uygun olduğunu kontrol etmeyi içerir. İdareler, 23 Kasım 1995 tarihli "ISM Kodunun uygulanmasında İdareler için ana hatlar" hakkındaki A.788(19) sayılı IMO kararı rehber olarak alabilir (Ece, 08 05 2014, <http://www.denizhaber.com>).

ISM Kodu her şirketin ISM Kodu gerekliliklerine uyumlu olduğunu gösteren bir Uygunluk Belgesi (Document of Compliance: DOC) bulundurmasını zorunlu kılar. Bu belge 5 yıllık bir süreç için verilir ve yıllık kontrole tabidir. Bu belgenin

gemi üzerinde bulundurulması zorunludur. ISM Kodu ayrıca her geminin bir “Emniyetli Yönetim Belgesi (Safety Management Certificate, SMC) bulundurmasını da zorunlu kılar. Bu belge şirketin ve onun gemi üzerinde kurduğu yönetimin onaylanmış Emniyetli Yönetim Sistemine uygun olarak çalışmakta olduğunu gösterir. (Taylan, 1999: s. 200-202).

Uygunluk Belgesi bayrak devletince (İdare) verilir. Belgeyi verecek kurum İdarece onaylanmış başka bir kuruluş da olabileceği gibi, İdare'nin başvurusu üzerine SOLAS'a taraf olmuş başka bir devlet de bu belgeyi verebilir. Emniyetli Yönetim Belgesi ise her gemi için İdare ya da onun tanımış olduğu kurum tarafından düzenlenir.

ISM Uygunluk Belgesi'ni alabilmek için şirketin SMS kurması, uygulamaya geçirmesi, sürdürmesi olup işlevsel olarak aşağıdaki konulara uygun olması gerekir:

- Güvenliği ve çevrenin korunmasını hedef alan bir şirket politikası;
- Gerekli uluslararası ve Bayrak Devleti kanunlarına uygun olacak şekilde gemilerin çalıştırılması ve çevrenin korunmasını sağlayacak yöntemler ve kuralları hayata geçirmek;
- Karada ve denizde çalışan personel arasında belirlenmiş hiyerarşi düzeni ile gelişmiş haberleşme olanaklarını olanaklı kılmak;
- Bu Kod'un hükümlerine uymayan durumların ve kazaların rapor edilmesi yöntemlerini belirlemek;
- Acil durumlarda hazırlıklı olma ve müdahale açısından gerekli yöntemlerin geliştirilmiş olması;
- Dahili değerlendirme ve yönetimin özeleştirme yöntemlerinin belirlenmiş olması.

2.3.2. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS)

Asimetrik tehdidin yeni boyutu deniz taşımacılığının da korunmasına yönelik yeni bir mücadele alanını yapılandırmaktadır. Deniz taşımacılığına karşı yapılacak

terörist saldırılardan can ve mal güvenliğinin sağlanması, denizcilik faaliyetlerinin ciddi biçimde etkilenmesinin önlenmesi amacıyla, IMO'nun daha önce kabul ettiği önlemlere ilave olarak bu yeni kurallar zinciri oluşturulmuştur (Erkek, 2006: s. 81).

ISPS Kod ile denizcilik sektörüne güvenlik (security) kavramı getirilmiş, IMO tarafından, gemilerle birlikte liman tesisleri de dahil olmak üzere, deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin yapılmasına başlanılmıştır. Akit devletlerin deniz güvenliğine ilişkin uluslararası yükümlülüklerini düzenleyen ve SOLAS 74'e Bölüm 11-2 olarak eklenen antlaşma hükümleri, esas olarak, uluslararası deniz ulaştırmasına açık bulunan liman tesisleri ile bu tesisleri kullanan ve uluslararası sefer yapan belirli standartlardaki gemilere uygulanacak hükümler olarak kabul edilmiştir. ISPS Kod iki bölümden oluşmaktadır. Kısım A uygulanması zorunlu, Kısım B ise tavsiye niteliğindedir. Kısım B'de belirlenen ilkeler, SOLAS'74 Bölüm XI-2 düzenlemelerinin ve Kısım A hükümlerinin uygulanması esnasında dikkate alınacaktır (Trelawny, 2003: s. 5).

Denizde güvenlik kapsamında getirilen kurallar etkinlikle uygulanmadığı takdirde ticaret gemilerimizin yabancı limanlara alınmayacağı, anılan gemilerin alıkonacağı veya yükleme/boşaltma tamamlanmadan liman dışına çıkarılabileceği; limanlarda gereken güvenlik standartlarına erişilmediği takdirde, yabancı bayraklı gemilerin faaliyet göstermesinde azalma oluşacağı ve oluşan güvenlik ihlallerinin IMO'ya rapor edileceği göz önüne alındığında konunun önemi ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda, SOLAS'a tabi olan tüm gemiler (500 gros ton ve yukarısı tonajda, uluslararası sularda seyir yapan yolcu ve yük gemileri) 1 Temmuz 2004 tarihine kadar;

- Savaş gemileri gibi borda veya kıç taraftan kolaylıkla görülebilecek şekilde borda numaralarını yazdıracak,
- Gemi Sürekli Sicil Kaydı (Ship Synopsis Record) tutacak,
- Otomatik Gemi Tanımlama Sistemi (AIS), Uzun Mesafe İzleme Sistemi (IRTS) ve gemi güvenlik alarmı ile donatılacak, (Uluslararası sondaj ve yolcu gemileri dahil, 300 grostonun üzerindeki tüm ticari gemilerin AIS bulundurması zorunlu olmuştur.)

- Her bir gemi ve limanda öncelikle bir güvenlik değerlendirmesi yapılacaktır. Yapılan bu değerlendirme çerçevesinde gemi ve liman güvenlik planları hazırlanacak ve yetkili idarenin onayına sunulacaktır. (Charalambous ve Hesse, 2004: s. 126; ORAL, 12 04 2014, <http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/NiluferORalIMO.htm>; Trelawny, 2006).
- Taraf hükümetler güvenlik seviyelerini ilan edecek, güvenlik olaylarına karşı korunma sağlayacak tedbirleri belirleyecek ve yayımlayacaktır.
- Limana giren bir geminin güvenlikle ilgili kurallar konusunda eksikliklerinin bulunması halinde liman devleti geminin; geciktirilmesi, tutulması, faaliyetlerinin kısıtlanması, limandan dışarıya çıkarılması veya limana girişinin engellenmesi konusunda yetkilidir (Oral, 2006: s. 343; Trelawny, 2006: s. 4; Hesse, 2003: s. 127).
- Her bir geminin, limanın ve firmanın birer güvenlik görevlisi olacaktır.
- Gemi ve liman güvenlik planı, üç ayrı kademede güvenlik seviyesi için uygulanacak güvenlik kurallarını gösteren detaylı bir plan olarak hazırlanacaktır (ISPS KOD, mad. 3). (Solas Amendments and Isps Code Enter Into Force, 2004: s. 1-3).

Bu Kod, şunlara uygulanır: yüksek-hızlı yolcu tekneleri dahil yolcu gemileri, 500 groston ve üstü yüksek-hızlı tekneler dahil yük gemileri, seyyar açık deniz sondaj üniteleri ve uluslararası sefer yapan bu tipteki gemilere hizmet veren liman tesisleri. 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren dünyada IMO'ya deklareli gemiler ve uluslararası şartlara uygun limanlar, bağlı oldukları devletlerce belirlenen bahse konu RSO'larca denetime tabi tutulmaya başlanmıştır (Maritime Security Measures Are Under The Spotlight At Imo Safety Meeting, 2004: s. 1-2). Kod gereğince, RSO'ların hazırladıkları planlar bir başka RSO tarafından onaylanarak sertifikalandırılacaktır ISPS Kod kapsamında alarm/tehdit seviyelerine göre icra edilecek reaksiyonları belirten 3 aşamalı bir güvenlik sistemi kurulmuş olup bu seviyeler aşağıda açıklanmıştır.

- Seviye-1: Liman veya gemide, asgari koruyucu güvenlik önlemlerinin her zaman için sürdürüleceği seviyedir.

- Seviye-2: Liman veya gemide, artan bir güvenlik olayı riski nedeniyle belirli bir süre boyunca ilave koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği seviyedir.
- Seviye-3: Liman veya gemide, kesin hedefi tespit etmek mümkün olmasa dahi, bir güvenlik olayının muhtemel ya da gerçekleşmek üzere olması halinde, kısıtlı bir süre için daha ileri düzeyde belirli koruyucu güvenlik önlemlerinin sürdürüleceği seviyedir (Charalambous ve Hesse, 2004: s. 124; Trelawny, 2006: s. 3).

ISPS Kod Kılavuzunda taraf devletlerin sorumluluklarını aşağıdaki şekilde belirlemiştir:

- Uygulanabilir “Güvenlik Seviyesi”nin belirlenmesi;
- “Gemi Güvenlik Planları” ve değişikliklerinin onaylanması;
- Gemilerin Kod gereklerine göre doğrulanması ve “Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası”nın düzenlenmesi;
- Sorumluluk sahalarında bulunan, Kodu uygulayacak ve Liman Tesisi Güvenlik Sorumlusu atayacak liman tesislerinin belirlenmesi;
- Liman Tesisi Güvenlik Değerlendirmeleri ve Liman Tesisi Güvenlik Planlarının onaylanması;
- Kontrol ve uygunluk önlemlerinin belirlenmesi;
- Onaylanmış planların test edilmesi;
- Gerekli bilgilerin IMO, gemicilik ve limancılık sektörlerine bildirilmesidir (Oral, 2006: s. 341).

Bilindiği üzere SOLAS sürekli değişikliğe uğramış, bazen de ISM (International Safety Management) Kod gibi radikal değişiklikler olmuştur. ISM Kodun uygulamaya geçiş süresi sekiz yıl gibi uzun bir süreye yayılmıştır. ISPS Kodun uygulamaya geçişinin yalnızca 1,5 yıl gibi çok kısa bir sürede olması ve bu tarihle ilgili herhangi bir erteleme olmamasının en büyük nedeni, ISPS Kodun arkasında etkileyici bir politik güç olmasıdır. Etkin politik güç, gemi sahiplerine ve liman tesislerine ISPS Kod’a uyum sağlamamaları durumunda deniz ticaretinin dışında kalacaklarına dair bir anlamda yazılı olmayan uyarıda bulunmuştur. Genel

olarak ISPS Kod gereklerine uyum konusunda önemli bir problemle karşılaşmamıştır. Bunda da gemicilik şirketlerinin ve gemilerin daha önce ISM Kodu uygulamaları ile yeni IMO kurallarına uyum konusunda deneyim kazanmaları etkili olmuştur. Ayrıca her iki kodun, ilkeleri ve pratik uygulamaları konusunda birbirleri ile benzerlikleri olması bunda büyük etkidir (Dedeoğlu, 2004).

ISPS Kodun diğer uygulama alanı olan liman tesislerinde ise durum biraz farklıdır. Limanlar bu konuda gemilerden daha fazla çaba göstermek zorunda kalmışlardır. Özellikle altyapı ve teçhizat eksiklikleri nedeni ile önemli derecede yatırım zorunluluğu doğmuştur (Anastasakos ve Goulielmos, 2005: s. 462).

2.3.3. Gemi Trafik Hizmetleri (GTH-VTS)

Deniz trafiğinin özellikle dar boğazlar, liman ve liman yaklaşımları gibi kısıtlı suyollarında yoğunlaşması bu bölgeleri deniz kazaları açısından riskli bölgeler haline getirmektedir. Son yıllarda bu bölgelerde deniz trafiğinin kesintisiz, verimli, güvenli ve çevreye uyumlu olarak akışının sağlanması amacıyla altyapı, sistem ve verilen hizmetlere yönelik yapılan planlama, örgütleme, uygulama ve kontrol faaliyetlerini içeren Gemi Trafik Yönetimi (VTS - Vessel Traffic Services) kavramı ön plana çıkmıştır.

XX. YY'ın son çeyreğinde dünya ticaretindeki artışa paralel olarak deniz taşımacılığı da büyük gelişim göstermiştir. Gemi sayılarının artışı, tonajı ve boyutlarının büyümesi ve taşınan yüklerin özellikleri nedeniyle dar suyolları, boğazlar, liman yaklaşımları ve liman içlerinde deniz trafiğinin doğurduğu olumsuz etkiler can ve mal kayıplarına neden olmakta, çevresel felaketlere yol açabilmektedir. Bu husus artan çevre bilinciyle birlikte kamuoyunun gündemini oluşturmaktadır. Bu nedenle denizlerde seyir güvenliğinin tesisi, güvenlik önlem ve politikalarının belirlenmesi amacıyla uluslararası alanda IMO'nun önderliğinde çok sayıda düzenleme yapılmış, antlaşmalar kabul edilmiştir.

“Gemi Trafik Yönetimi” belirli bir bölge ve belirlenmiş şartlar altında emniyet ve çevre açılarından riski en aza indirme, deniz ve bağlantı noktaları

arasındaki taşımacılığın verimliliğinin arttırılmasına yönelik faaliyetlerin bütünüdür. Trafik yönetiminin en önemli amacı trafiğin verimliliğinin ve güvenliğinin arttırılmasıdır.

Dünyadaki tüm mal hareketlerinin %95'nin deniz yolu ile yapıldığı göz önüne alındığında Deniz Taşımacılık sisteminin teknolojik olarak ileri seviyede, güvenli, verimli, etkili, ulaşılabilir, küresel anlamda rekabetçi, dinamik, kesintisiz ve çevreyle uyumlu olarak sürdürülme isteği, "suyolları yönetimi" kavramının ortaya çıkmasına sebep olmuştur (Asyalı, 2001).

Suyolları yönetimi kavramına yaklaşım ülkeden ülkeye değişmektedir. Örneğin Batı Avrupa ülkelerinde suyolları yönetimi faaliyetlerinin arkasındaki itici güç verimlilik artışı ile diğer ülkelerdeki hatta aynı ülkedeki limanlar arası rekabette avantaj sağlama isteğidir. Buna karşı limanlar arası yoğun rekabetin yaşanmaması nedeniyle suyolları yönetimine güvenlik sağlayıcı bir unsur olarak bakılmakta, yapılan altyapı yatırımlarının da sağlanan verimlilikle karşılanması amaçlanmaktadır (Asyalı, 2001).

Özellikle suyollarında güvenliğin tesisi tüm tarafların, bayrak devletleri, liman devletleri, sahil devletleri, liman idareleri, gemi sahipleri, klas kuruluşları, kılavuz kaptanlar yük sahipleri, sigorta şirketleri, kanun koyucular sorumluluğu eşit ve adil bir şekilde paylaşmaları ve ortak hareket etmeleri gerekmektedir. Gemiler en çok kıyı bölgelerinde, liman içleri ve yaklaşmaları esnasında, risklerle karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu bölgelerde ilgililerden herhangi birinin yapacağı ihmal seyir güvenliği ve suyolları yönetimi açısından önemli zaaflar doğuracaktır.

Bir suyolunun verimliliği onu kullananların talep ettiği hareket seviyesini/miktarını (daha az bekleme, daha yüksek hız gibi) karşılayabilmesidir. Güvenlik ise deniz kazalarının en alt seviyeye indirilmesi veya ortadan kaldırılması amacıyla deniz trafiğinin yönetilmesi ile sağlanabilmektedir. Suyolları Yönetiminin Amaçları ise;

- Deniz ulaştırmasında emniyetin sağlanması,

- Deniz ulaştırmasında verimliliğin sağlanması ile ekonomik faydanın artırılması,
- Suyollarında doğal hayat, doğal kaynak ve çevrenin korunması,
- Mal ve hizmetlerin suyollarında hareket kabiliyetinin etkili, verimli ve kesintisiz olarak sağlanması,
- Kamuoyu dikkatinin, can mal ve evre güvenliği açısından hassas olan suyollarına çevrilmesinin sağlanması,
- Modlar arası taşımacılık sisteminin daha verimli hale getirilmesine yönelik politika düzenleme ve altyapının hazırlanmasında, kamu ve özel sektör koordinasyon ve işbirliğinin sağlanması,
- Suyollarında güvenlik, hareket kabiliyeti ve verimlilik açısından en uygun noktaya ulaşılmasına yönelik gelişmiş teknolojilerin kullanılması,
- Güvenlik ve ekonomi ile ilgili taleplerin dengelenebildiği sürdürülebilir bir gelişimin tesis edilmesi (Asyalı, 2001).

GTH'ın dünyadaki ilk uygulaması 1948 yılında İngiltere'nin Liverpool limanında gerçekleşmiştir. (www.worldvtsguide.org) GTH'ı diğer suyolları yönetimi unsurlarından ayıran en önemli farklılık gemiler ve trafik kontrol istasyonları arasında sürekli bir bilgi akışının olmasıdır. IMO tarafından 27 Kasım 1997 tarihinde hazırlanan “GTH ana hatları” nda GTH, ”Tam Yetkili Teşkilat tarafından vrenin korunması ve gemi trafiğini ve işlerliğini arttırmak için verilen bir hizmet” olarak tanımlanmıştır. Tanımda belirtilen en önemli unsur verilen hizmetin trafikle “karşılıklı etkileşim” olanağına sahip olabilmesi ve trafikle ilgili oluşumlara yanıt verebilmesidir ki bu görevlerini yerine getirilmesi belirtilen GTH bölgesinde etkili bir “ alan izleme ” fonksiyonu ile gerçekleştirilebilir. Radar, kapalı devre televizyon sistemleri, devriye bot ve uçakları, uydular ve trafik gözlem istasyonları ile gerçekleştirilen ve GTH alanı içindeki gemi ve gemi hareketlerinin yüzey resmi olarak tanımlanan, trafik görüntüsünün GTH merkezindeki operatörler tarafından izlenmesi GTH'ın pasif görevlerini içerir. Değişik kaynaklardan elde edilen bu trafik görüntüsü bilgisinin GTH operatörleri tarafından analiz edilip, GTH bölgesindeki gemiler, kılavuz kaptanlar ve diğer kullanıcılarla paylaşılması, gerektiğinde tavsiye gerektiğinde talimatlarda bulunması ile GTH aktif hale geçmektedir.

Denizde güvenlik denince akla gelen belli başlı sistemlerden biri olan GTH, gerek liman/boğazlara yaklaşmakta olan gemilerin takip edilmesi ve tanınması, gerek geçiş boyunca seyir bilgilerinin gerçek zamanlı olarak takip edilerek bölgedeki diğer gemilere ve gerektiğinde pilotlara aktarılması, gerek ise seyir tehlikelerinin geçiş yapan gemilere yayınlanması gibi imkanlar sağlayarak, seyir güvenliğine önemli bir derecede katkı sağlamaktadır. Dar kanal ve boğazlarda yaşanacak deniz kazaları veya deniz haydutluğu olaylarının, sadece olaya karışan gemiye zarar vermekle kalmayacağı, kanal trafiğine de engel olarak, deniz ulaştırmasına önemli derecede zarar vereceği muhakkaktır. Bu nedendir ki bu hassas noktalarda güvenliğin en üst düzeye çıkartılması bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.3.4. Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS)-Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (LRIT)- Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS)- Global Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi (GMDSS)

AIS sisteminin genel kullanım maksadı deniz vasıtaları ile diğer gemi ve kıyı birimleri arasında gerçek zamana yakın bir bilgi akışı sağlayarak deniz kazalarını asgari düzeye indirebilmektir. Bu maksatla gemiler, başka gemiler ve kıyıda tesis edilmiş merkezler tarafından takip edilmektedir (IMO Bilgi Kılavuzu, 2001). AIS'in gemi personeli açısından kullanım amacı ise, bölgedeki diğer gemilerin tanınmasına ve temasların takibine yardımcı olmak, bilgi teatisini kolaylaştırmak ve içinde bulunulan durumdan haberdar olunmasını kolaylaştırmaktır.

Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification System- AIS), VHF deniz bandında çalışan bir verici sistemidir. AIS, gemi ile gemi ve sahillere yerleştirilecek AIS baz istasyonları vasıtasıyla da gemi ile sahil arasında gemilere ilişkin bilgilerin otomatik olarak karşılıklı iletişimini sağlar. AIS ile gemilerin, kimlik bilgileri (MMSI, IMO numaraları, gemi adı, çağrı kodu), tipi, uzunluğu, genişliği, tonajı gibi statik bilgileri; konum bilgisi, zaman, rota, hız, durum bilgisi, dönüş oranı gibi dinamik bilgileri; draftı, taşıdığı yük, kalkış limanı ve kalkış zamanı, vanş limanı ve tahmini varış zamanı, yüksekliği, seyir başlangıç limanı, sefere başlama zamanı, demirleme konumu, demirleme nedeni gibi seyir bilgileri

otomatik olarak aktarılır. Bu veriler diğer gemilerde veya sahilde bulunan elektronik harita gösterici sistemler üzerinde işlenerek civardaki tüm gemiler hakkında telsiz muhaberesi yapılmadan detaylı harekât resmini anlık olarak verebilmektedir (Zhu, 2008: s. 655-665).

Belirli tip gemilerin AIS ile donatılması ilkin IMO tarafından 6 Aralık 2000 tarihinde kabul edilen ve 1 Temmuz 2002’de yürürlüğe giren SOLAS’ın seyir emniyetini düzenleyen V. Bölümü’ne yapılan ekleme ile gündeme gelmiştir. Bu ekleme ile tedrici olarak belirli tip gemilerin AIS cihazlarıyla donatılması düzenlenmiştir. 11 Eylül terör saldırılarını müteakiben IMO tarafından 13 Aralık 2002’de yapılan Deniz Güvenliği Uluslararası Konferansı’nda deniz güvenliğini arttırmak için AIS ile donatılacak gemilerin kapsamı genişletilmiştir. 1 Temmuz 2004’te yürürlüğe giren son değişiklikler ile uluslararası sefer yapan 300 GT veya üzerindeki tüm gemiler, uluslararası sefer yapmayan 500 GT veya üzerindeki tüm yük gemileri ve tonajlarına bakılmaksızın tüm yolcu gemileri AIS cihazı taşımakla yükümlüdürler (SOLAS, 1974: kural 19).

AIS Sisteminin uygulama takvimi IMO tarafından, teknik altyapısı ise ITU (Uluslararası Telekomünikasyon Birliği) tarafından hazırlanmıştır. AIS’i taşımanın zorunlu olmasının yanı sıra, açık tutmak zorunlu değildir. Cihazı açmak yada kapatmak tamamen gemi kaptanının insiyatifinde olup cihaz, emniyet ve güvenlik maksatlarıyla kapatılabilir.

IMO kılavuzları; kullanıcı tarafından cihazın çalışma prensiplerinin tamamen anlaşılmasını, cihazın kullanımı ve cihaz tarafından gösterilen bilgilerin doğru olarak yorumlanabilmesi için gerekli bilgileri sağlar. AIS sistemi işleten platformlar tarafından, MMSI numarası (Maritime Mobile Sevice Identity), IMO numarası, Çağrı işareti ve adı, geminin eni-boyu-tipi-tonajı, gemideki AIS cihazının anten mevkii sabit olarak bildirilirken, GPS zamanı, geminin pozisyon bilgisi, yere göre rota ve sürati, dönüş hızı ve açısı ve geminin seyir durumu ile (seyirde, demirli) demirli ise konumu ve demirleme maksadı, geminin draftı - yüksekliği, taşıdığı yük, geminin kalkış ve varış limanı, limana tahmini varış zamanı değişken olarak gönderilen bilgilerdir.

Temelde bir seyir yardımcısı olarak geliştirilen AIS gemiciler ve sahil istasyonları arasında elektronik veri alışverişi yapılmasına olanak tanıyarak seyir emniyetine katkıda bulunmakla kalmamış, güvenlik güçleri tarafından deniz trafiğinin takibini kolaylaştırarak denizde güvenli açısından da katkı sağlamıştır. Bu faydalara ek olarak AIS'in bir kullanımı daha bulunmaktadır. Evrensel Otomatik Tanımlama Sistemi (UAIS-Universal Auto Identification System) olarak da anılan bu yapıda, dünya üzerinde seyretmekte olan AIS ile teçhiz edilmiş gemilerin internet vasıtasıyla takip edilmesi mümkün kılınmaktadır. Bu hizmeti veren dünya çapındaki şirketler, internet siteleri vasıtasıyla, abonelerinin seyir halindeki gemilerden AIS vasıtasıyla elde edilen mevki ve seyir bilgilerinin sergilendiği bir veritabanına erişmesini ve bu bilgileri elektronik harita üzerinde görmelerini mümkün kılmaktadırlar (08 02 2014, www.uais.org).

Hizmet sağlayıcı şirkete ait internet veritabanı veya sövrülerinin hackerlar tarafından hedef alınması, gemilerin mevki, rotası, sürati ve taşıdığı kargo gibi değerli bilgilerin yetkisiz kişilerin eline geçmesi, bu bilgi hırsızlığının endüstriyel casusluk veya çok daha kötüsü terörist saldırı veya korsanlık faaliyetleri için kullanılması ihtimali oldukça yüksek ve dikkat çekicidir. Bunun yanında ticari amaçlı bu teknolojinin, hükümetler tarafından, güvenlik, seyir hizmetleri, arama kurtarma ve insani yardım gibi amaçlarla da kullanılabilceğini de göz önünde bulundurmak gerekir.

AIS-06 konferansında uzun menzilli tanıma ve takip sisteminin (Long- Range Identification & Tracking (LRIT)) uygulanması konusundan bahsedilmiş olup, anılan cihaz günümüzde kullanılan VHF tabanlı AIS sisteminin INMARSAT uyduları vasıtasıyla çalışan bir versiyonu olarak anlatılmakta, sistemin SOLAS gereği 300 ton ve üzeri gemilerde bulunacağından ve gemilerle ilgili bilgilere erişim yetkisinin bayrak devleti, karasularında seyredilen sahil devleti ve 1000 mili çerisindeki sahil devletlerinde olacağı belirtilmektedir (27 03 2014, www.rhppublishing.com). AIS sistemi GTH'ın yükünü önemli oranda hafifletecek ve seyir güvenliğine GTH sahası dışındaki yerlerde de önemli bir katkı sağlayacaktır (Asyalı, 2001).

Arama-kurtarma çalışmalarına münhasıran geliştirilmiş olan Global Deniz

Tehlike ve Güvenlik Sistemi (Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)) birçok alt iletişim ve mevki tespit sistemine haizdir. Bunlara ilave olarak zamanla özellikle gemi güvenliği tesisi amacıyla geliştirilen Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), Uzak Mesafede Gemilerin Tanımlanması ve İzlenmesi Sistemi (Long Range Identification and Tracking System-LRIT) ve Gemi Güvenlik Alarm Sistemi (SSAS) de arama-kurtarma faaliyetlerini desteklemektedir.(IMO Decisions on Implementation of LRIT, 2007: s. 28).

LRIT'in sağladığı imkan ve kabiliyetler ile devletler bayraklarını taşıyan gemilerin güvenlik durumlarını sürekli izleyebilmekte ve kıyılarından 1000 mil mesafe içindeki tüm gemileri izleyerek deniz güvenlik alanlarını genişletmektedir. Bu sistem ile kıyı devletleri deniz güvenlik alanlarını genişletmek suretiyle kıyıları açıklarında oluşabilecek deniz güvenliğine aykırı olayları daha etkin izleyebilecek olup bu olaylara daha etkin müdahale edebilecekler. Aynı zamanda kıyı devletlerinin deniz vasıtalarıyla kıyılarına yönlenebilecek herhangi bir terörist saldırının/tehdidin takip edilmesi, caydırılması ve önlenmesi çalışmalarına LRIT'in sunmuş olduğu uzun mesafeli tanımlama ve izleme kabiliyeti ciddi katkılar sağlamaktadır. Bunlara ilave olarak LRIT ile devletler bayraklarını taşıyan tüm gemileri dünyanın neresinde olurlarsa olsun izleyebilecek ve bu suretle bu bayraklarını taşıyan gemilerin güvenliğinin tehdit altında bulunduğunu düşündüğünde ilgili kıyı devleti nezdinde girişimlerde bulunabilecektir. Devletler bayraklarını taşıyan tüm gemileri dünyanın neresinde olurlarsa olsun LRIT ile izleyebilmek suretiyle bu gemilerin denizlerde güvenlik zafiyeti oluşturacak herhangi bir terör ya da kaçakçılık faaliyetine karışmalarını takip edebilecek ve denetleyebilecektir.

SOLAS 74 Bölüm 11-2 Kural-6 gereği, 500 GRT ve üzeri gemilere 1 Temmuz 2004 tarihinden sonraki ilk telsiz sörveylerinden daha sonra olmamak üzere "Gemi Güvenlik Alarm Sistemi" (Ship Security Alert System - SSAS) ile donatılması öngörülmüştür. Deniz Güvenlik Komitesinin MSC/Circ.1072 sayılı tebliği ile gemi güvenlik alarm sisteminin hükümleri hususunda yol gösterilmiştir. Gemi Güvenlik Alarmı, gemide güvenlikle ilgili bir durum olması halinde, söz konusu durumun kıyıdaki yetkili otoriteye direk olarak ulaştırılabilmesi amacıyla noktadan noktaya alarm gönderebilen bir sistemdir. Gemi Güvenlik Alarmı Sisteminin tesisi ile Gemi

Güvenlik Alarmı çalıştırıldığında sadece idarenin belirlediği kıyıdaki yetkili makama; şirket bilgileri, gemi tanıtıcı bilgileri, geminin mevki ve gemi güvenliğinin tehlikede olduğunu bildirecektir.

Ayrıca, alarm diğer gemilere gönderilmeyecek sadece kıyıdaki yetkili otorite tarafından alınabilecek, sistem, gemide başka herhangi bir alarmı harekete geçirmeyecek, sistem, kıyıdaki yetkili otorite tarafından alınana veya kapatılana kadar alarm göndermeye devam edecek, alarm, köprü üstünden ve burası haricinde en az başka bir yerden daha olmak üzere toplam iki yerden aktif hale getirilebilecek, Sistem, yanlışlıkla veya dikkatsizlik nedeniyle kaza sonucu aktif hale getirilmesini önleyecek şekilde dizayn edilecek, bir idare, Gemi Güvenlik Alarm ihbarı alır almaz geminin o anda yakında bulunduğu devletlere vakit geçirmeksizin bildirimde bulunacaktır.

Global Deniz Tehlike ve Güvenlik Sistemi karasal ve uydu telsiz iletişim sistemlerini ihtiva eden ve denizdeki herhangi bir kazazede geminin dünyanın neresinde olursa olsun arama kurtarma birimleri ile iletişim kurmasını sağlamayı amaçlayan bir sistemdir. GMDSS sistemi 1988 yılında SOLAS'ın telsiz haberleşmelerini düzenleyen IV. Bölümüne eklenmiştir.

GMDSS sistemi; DSC, NAVTEX, SARTS, EPIRB (COSPAS-SARSAT), INMARSAT sistem bileşenlerinden oluşmaktadır. DSC; VHF, MF ve HF bantlarında çalışan deniz telsizlerine eklenen bir özelliktir. Bu özellik sayesinde seçilen bir gemi/sahil istasyonuna (MMSI²⁸ numarasını girmek suretiyle) ya da bir grup istasyona, umuma çağrı yapmadan direk çağrı yapılabilmektedir. Aynı zamanda önceden formatlanmış tehlike çağrısı ile tek tuşla geminin mevki, geminin kimliği (MMSI numarası), çağrı zamanı ve tehlike türü çekim alanı içerisindeki DSC özellikli istasyonlara gönderilmektedir. Bu özellik ile sürekli yardım (MAYDAY)²⁹ çağrısı yapılma ihtiyacı giderilmiş olmakta ve tehlike mesajları DSC özellikli

²⁸ Maritime Mobile Service Identities gemi ve sahil istasyonlarının DSC radyo muhaberesinde kullanabilmeleri amacıyla oluşturulmuş 9 haneli sayılardır. Her ülkeye bir MID (Maritime Identification Digits) kodu verilir, başlar. Türkiye Cumhuriyeti'nin MID numarası 271 dir ve tüm gemi / sahil istasyonlarının MMSI numaraları bu numara ile başlar.

²⁹ 1920'li yıllarda Fransızca "venez m'aider" in m'aider kelimesinin telefuzudur. "Venez m'aider" gel yardım et (come, help me) anlamına gelir.

telsizlere düştüğünde telsiz mesajın manüel olarak silinmesine kadar sesli ikaz vererek telsiz nöbetçilerini uyarmaktadır.

NAVTEX, seyir uyarılarını, meteorolojik tahmin ve ihbarları, NOTAM³⁰, arama-kurtarma ile ilgili önemli bilgileri iletmek için kullanılan uluslararası otomatik bir sistemdir. 518 Khz frekansında çalışan yazıcı ile donatılmış bir telsizden ibarettir. Yukarıda listelenen türde mesajlar otomatik olarak alarak yazdırır.

SART cihazları GMDSS sisteminde bir kaza taşıtını mevkilendirmenin ana vasıtası olarak tanımlanmıştır. Can sallarının yerini arama-kurtarma birliklerine gösteren radar vericisidir. Bu cihaz 9.2 - 9.5'te GHz frekansı bandında yayın yaparak bu frekans bandında çalışan bir gemi veya hava radarı tarafından sorgulanmakta olan bir radar ekranında 20 nokta oluşturmak suretiyle kazazedelerin konumunu radar ekranında işaret eder. GMDSS sistemine göre arama-kurtarma birlikleri bu frekansta çalışan radarlarla donatılmaktadır.

EPIRB,³¹ Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi içerisinde kullanıcı cihazıdır. Bu sistem, yerküre çevresinde yörüngelere konuşlandırılmış 4 adet uydunun oluşturduğu uydu haberleşme sisteminin (COSPAS-SARSAT³² veya INMARSAT)³³ vasıtasıyla EPIRB cihazları ile donatılmış kazaya uğrayan uçak, gemi ve şahısların kazaya uğradıkları noktanın yerini EPIRB cihazları tarafından 121,5 MHz ve 406 MHz frekanslarında yapılan yayın neticesinde belirlemek amacıyla kullanılmaktadır. Sistem; manüel olarak devreye alınan veya denize düştüğünde otomatik olarak devreye giren EPIRB cihazının COSPAS- SARSAT veya INMARSAT uydu sistemleri dahilindeki uydulara tehlike sinyali göndermesi ve uyduların bu sinyali belirli yer istasyonlarına iletmesi ve bu yer istasyonlarının da bölgeden sorumlu arama-kurtarma yetkililerine tehlike çağrısını iletmesinden müteşekkildir.

³⁰ Notice to Airmen

³¹ Emergency Position-Indicating Radiobeacon - Acil Mevki Bildirici Radyo Vericisi.

³² Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudov - Search And Rescue Satellite-Aided Tracking - Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi

³³ International Mobile Satellite Organization - Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü.

INMARSAT, uydular aracılığı ile mobil haberleşme sistemidir. Sistem 4 uydu ve 9 adet yedeğiyle kara, deniz ve havada mobil haberleşme servisi sağlamaktadır. INMARSAT uyduları yer küreyi AOR-E (Atlantik Okyanusu Doğu), AOR-W (Atlantik Okyanusu Batı), POR (Pasifik Okyanusu) ve IOR (Hint Okyanusu) olmak üzere dört bölgeye ayırarak, 7075° Kuzey enlemlerinin kuzeyinde ve 70-75° Güney enlemlerinin güneyinde kalan Kutup bölgeleri hariç diğer tüm bölgeleri kapsamaktadır. Gemilere yerleştirilen farklı özelliklere haiz INMARSAT A, C, B, M, D, D+, Fİ, Mini-M model cihazlarla bu sistemin sağladığı imkânlar dâhilinde mobil telefon ve teleks imkânı kazanılabilmektedir.

2.4. Müşterek Savunma Girişimleri

DDH, OAE ve SNMG'den oluşmaktadır. Kısa vadede hâlihazır durum muhafaza edilmeye çalışılacak olsa da orta vadede bu girişimler gerekli cevabı veremeyecektir. Uzun vadede ise teşebbüslerin KBRN ve siber güvenliğe de yönelmesi gerekecektir.

2.4.1. Denizde Denetim Harekâtı (DDH)

Denizde Denetim Harekâtları, PSI kavramı içerisinde önemli bir yere sahip olup, söz konusu harekâtların bu oluşum içerisinde hukukî bir zemine oturtulmaya çalışılan bir hedef olduğu saptamasını yapmak yanlış olmayacaktır. 11 Eylül 2001 sonrası dönemde Teröre Karşı Küresel Savaş (Global War On Terrorism/GWOT) gündeme oturmuş ve bu savaş ABD dış ve güvenlik politikalarının ana parametresi haline dönüşmüştür. Denizler üzerinde terörle mücadele, ABD'nin terörle küresel savaş gayretlerinin terörü önleme ve caydırma çerçevesine girmektedir. ABD'nin denizde-denizden terör ile denizler üzerinde yasadışı faaliyetleri önleme konusundaki gayretleri, ülkelerin denizden kaynaklı terörist saldırılara karşı korunması, denizden kaynaklı terör saldırılarının caydırılması, küresel ekonomik güvenliğin idamesi için deniz ulaştırma yollarının, düğüm noktalarının ve mega limanların korunması, kitle imha silahlarının denizler üzerinde naklinin önlenmesi, başarısız devletler ve kontrol dışı topraklardan kaynaklanabilecek ve terörü destekleyecek faaliyetlerin denizler üzerinde önlenmesi ve caydırılması üzerinde odaklanmıştır. Bu kapsamda ABD

tarafından açık denizlerin terörist amaçlarla kullanılmasının engellenmesi yönünde çeşitli girişimlerde bulunulmuş ve bu girişimler de günümüzde Denizde Denetim Harekatı olarak adlandırılmıştır (Erkek, 2006).

Ancak bu nitelemeye yüklenen anlam geçmişte icra edilen hareket türlerinden tamamen farklı bir muhteviyata sahiptir. Zira geçmişte bir nevi barış içinde abluka olarak uygulanan Denizde Denetim Harekatı artık günümüzde açık denizlerin serbestisini kısıtlamaya yönelik girişimlere verilen bir isim olmuştur. Tarihi açıdan bakıldığında, DDH, abluka, ziyaret ve arama, barış içinde abluka ile karantina uygulaması ve bunun standart ve normlarından doğmuştur. Hukuki olarak DDH şu iki nedenden herhangi birisine dayandırılabilir; ilk olarak, uluslararası teamül hukuku kapsamında, kendi başına kuvvet kullanma hakkı (önleyici meşru müdafaa), ikinci olarak BM Şartı. 1994 yılına kadar, ABD ve değişik müttefikler ve koalisyon ortakları dünyanın üç değişik bölgesinde: Irak'a karşı, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'de, eski Yugoslavya'nın Adriyatik kıyılarında ve Karayipler Denizi'nde Haiti'ye karşı Denizde Denetim Harekatı icra etmişlerdir. (Erkek, 2006).

DDH'ları mümkün olduğunca silaha başvurmaksızın yapılan, BM veya çok uluslu organizasyonların saldırgan bir devlete karşı ekonomik müeyyideler uyguladığı mekanizmalardan bir tanesidir. DDH, sıkça kullanımlarını teşvik edici muhtelif özelliklere sahiptirler (Anar, 2006). DDH'ları gelişmekte olan bir krize çok çabuk müdahale edebilme imkânı sunmaktadır. Bu çeşit hızlı mukabele, müeyyide uygulayan kuvvet için bir kararlılık göstirisidir ve gelecekte vuku bulacak bir tecavüze karşı önceden ivedi olarak caydırıcı güç sağlar.

İkincisi, kararlılık gösterirken ve caydırıcılık sağlarken, DDH'ları aynı zamanda bir krizi artırmaktan ziyade kontrol etmek için ideal bir araç olarak hizmet ederler. DDH'ları önemli ölçüde esnektirler ve müeyyide uygulayan kuvvet arzu ettiği ölçüde şiddeti ayarlayabilir. Bu nedenle bir krizin ilk safhalarında DDH gerçek silâhlı mukabelelerden kaçınacak şekilde plânlanır. (Mesela hedef olarak seçilmiş bir şilebi ona karşı etkisiz hale getirici şekilde silâh kullanmak yerine onu takip etmek gibi). Bu şekilde hareket, yaptırım uygulayan kuvvete, barışçı bir çözüm üzerinde görüşmek ve biraz olsun rahatlamak için imkân tanır.

Üçüncüsü, DDH'ları krizin tırmanmasını göz önünde bulundururken, müeyyide uygulayan kuvvetin, hedef devlete giden ve çıkan gerek silâh, gerekse diğer malların akışını kontrol etmesini sağlar. Bu tabii ki, kriz görüşmelerinde bir kaldıraç gibi etki yapar ve görüşmeler başarısızlığa uğrasa bile; zaten uygulanmakta olan DDH sayesinde müeyyide uygulayan kuvvetin birlikleri mevkilerinde olduğundan ve bu yüzden hedef devlet savaşma kabiliyeti için ihtiyaç duyduğu silahları ve hayati öneme haiz malzemeleri sağlayamadığından (en azından ikmal yolları kapalı olduğundan) DDH'nı uygulayan devlet avantajlı konumdadır. DDH hakları;

- Seyir güvenliği haricinde diğer nedenlerden dolayı vasıtaları sorgulamak,
- Belirli bir sahaya gitmekte, o sahadan geçmekte ya da çıkmakta olan gemilere silahlı boarding timleri çıkararak ziyaret etme,
- Her bir geminin belgelerini ve yüklerini incelemek,
- Yasaklanmış maddelere ilişkin delilleri aramak,
- Yaptırımları düzenleyen makam tarafından belirlenen temel esasları tamamlayamayan vasıtaları saptırmak,
- Sapma emrine riayet etmeyen vasıtaları ve taşıdıkları yükü zapt etmek.

BM Antlaşması'na dayanarak hareket eden BM Güvenlik Konseyi tarafından, tek uluslu harekâtlar yavaş yavaş yürürlükten kaldırılmaktadır. Ancak birçok senaryo DDH'larının kullanımını da kapsayacaktır.

Çok uluslu DDH'lar, II.Dünya savaşı sonrası dönemin bir sonucudur ve BM Şartı'na dayanarak oluşmuştur. Burada önemli olan, icra edilen DDH'ların BM Güvenlik Konseyi ya da bölgesel kuruluşların almış oldukları kararlar çerçevesinde icra edilmiş olmalarıdır. PSI kapsamında DDH ise;

➤ İzinle İcra Edilen DDH

Konvansiyon devletlerin bir başka devlet adına seyrüsefer serbestîsi hakkından feragat edebileceklerini belirtmektedir. Bu durumda PSI kapsamında denetim hareketini uluslararası hukukta meşru hale getirebilmek için yapılacak iş,

diğer devletlerden, bu devletlere ait gemilerin KİS ya da füze benzeri şüpheli yük taşıdıklarına dair kanıtların olması halinde, onların incelenmesi için kendilerine izin verilmesini sağlamaktır. Bu gibi durumlarda ilk olarak geminin kaptanından, o izin vermezse, devlet kanalıyla bayrak devletinden izin talebinde bulunulabilir (Ad-hoc talep). Ad-hoc talebin cevaplanması için geçecek sürede gemi personeli tarafından şüpheli yükün bir kısmının ya da tamamının imha edilmesi olasılığı da mevcuttur. (Anar, 2006).

➤ Herhangi Bir Devlete Ait Olmayan Gemilerin Denetlenmesi

Herhangi bir devlete kaydolmamış (Kayıt evraklarının sahte veya eksik olmasından dolayı) gemiler, denizde denetim harekâtı için tam anlamıyla hedef haline gelirler. Bu tarz milliyeti olmayan gemilere karşı Konvansiyon, bu gemilere ziyaret hakkını ve mevcut durumlarını araştırma hakkını vermektedir. Bu gibi gemiler, KİS ya da füze araması amacıyla durdurabilecek ve yasadışı yollarla yapılan bu tarz ticaret zapt edilebilecektir.

➤ Geminin denetim yapan kuvvetle aynı bayrağı taşıması halinde

Seyrüsefer serbestisi hakkı pek tabii ki bayrak devletinin kendisine ait gemileri açık denizlerde bile denetim hakkına halel getirmemektedir. Buna ilâve olarak denetim yapan devletin bayrağını aldatma amaçlı çekmesi ya da yanlış kayıt bilgileri beyan etmesi halinde, savaş gemileri vasıtasıyla o gemiyi durdurma ve milliyetini öğrenme hakkı vardır. Yine benzer şekilde bu yöntemle KİS veya füzelerin taşınamayacağı değerlendirilmektedir.

➤ Gizlenmiş yasak faaliyetlerin önlenmesi

Konvansiyon üç şart altında seyrüsefer serbestisinin ortadan kaldırılabilirliğini belirtmektedir; deniz haydutluğu, köle ticareti ve izinsiz yayın yapma. Ancak tüm Konvansiyon'un içeriğinde bunlara karşılık herhangi bir denetim harekâtından bahsedilmemektedir. Ancak KİS'ler hakkında mevcut hiçbir antlaşmada, denetim konusunda Ad-Hoc hak tanınmamaktadır ve geçmişte de

seyrüsefer serbestisinin istisnaları haricinde hiçbir denetim harekâtı uygulaması mevcut değildir.

2.4.2. NATO'nun Deniz Alanlarındaki Yasadışı Faaliyetlere Karşı Yürüttüğü Operasyonlar

ABD Başkanı George W. Bush'un ifadesiyle "ABD bir harptedir. Bu harpte ya bizimlesiniz ya değilsiniz" (Global War on Terror) (Parritt, 2002: s. 16). NATO kararları arasında ise terörizm konusunda istihbarat paylaşımı; terörizme karşı yürütülen kampanyaya destek verdiklerinden dolayı tehdit altında kalan müttefiklere ve diğer ülkelere yardım; NATO topraklarındaki güvenlik tesislerinde güvenliğin artırılması; terörizme karşı yürütülen operasyonları desteklemek için gereken NATO varlıklarının güçlendirilmesi; terörizme karşı operasyonlarla bağlantılı olarak uçaklara toplu geçiş izni verilmesi; bu tür operasyonlar için limanlar ve hava alanlarına erişim; NATO deniz kuvvetlerinin Doğu Akdeniz'de konuşlandırılması; konuları bulunuyordu. (Figueroa, 14 04 2014, <http://www.nato.int/docu/review/2005/issue3/turkish/art1.html>).

11 Eylül 2001 terör saldırılarından sonra BM Güvenlik Konseyi değişik zamanlarda kararlar almıştır (Çaycı, 2006: s. 66);

- Eylül 2001'de NATO Andlaşması'nın 5. maddesi işletilmiş ve Akdeniz Daimi Deniz Gücü ile Doğu Akdeniz'de OAE adı verilen varlık gösterme harekâtı başlatılmış,
- 7 Ekim 2001'de Afganistan'da Taliban ve Al Kaide'ye karşı "Sonsuz Özgürlük (Enduring Freedom)" harekâtını başlatmış,
- Arap Denizi, İran Körfezi ve Kızıldeniz'de Al Kaide teröristleri ve Taliban'ın deniz yolu ile Pakistan veya Hindistan üzerinden kaçmasını önlemek için ticaret gemilerine sorgulama ve gemiye çıkıp arama yapmaya başlamış (Gürdeniz, 2004: s. 2-4),
- PSI -CSI uygulamaya koymuş,
- IMO Genel Kurulu ve ilgili Komiteleri toplanmış, gemiye ve limana karşı terörist saldırıları önlemeyi ve bastırmayı, gemide ve sahildeki güvenliğin artırılmasına yönelik hukuki ve teknik enstrümanları gözden geçirmeyi

kararlaştırmıştır (Terrorist Attacks: IMO to Review Ship Security, 2001: s. 12).

11 Eylül terör saldırılarının hemen sonrasında, saldırıların ABD dışından sevk edildiğine dair bir değerlendirilmeye ulaşıldığı takdirde, bu saldırının NATO Andlaşması'nın 5. Maddesi kapsamında değerlendirileceğini ilan etmiştir (Statement by The North Atlantic Council, 09 05 2014, <http://www.nato.int/docu/pr/2001/p01-124e.htm>). Bu kapsamda *Madde 5*: "Taraflar, ilerinden birine veya birkaçına karşı Avrupa'da veya Kuzey Amerika'da vaki olacak silahlı bir tecavüzün bütün Taraflara tevcih edilmiş bir tecavüz addedilmesi ve binnetice Taraflardan her birinin, böyle bir tecavüzün vukuu halinde, BM Antlaşmasının 51. maddesiyle tanınan münferit veya müşterek meşru müdafaa hakkını kullanarak, Kuzey Atlantik Bölgesinde güvenliği yeniden tesis ve temin için, silahlı kuvvet istimali de dâhil olmak üzere, lüzumlu göreceği harekete, münferiden ve diğer Taraflarla mutabakat halinde, hemen tevessül etmek suretiyle tecavüze uğrayan Taraf veya Taraflara yardım eylemesi hususunda mutabık kalmışlardır. Bu tedbirler, Güvenlik Konseyi'nin milletlerarası barış ve güvenliği yeniden tesis ve idame için lzım tedbirleri alması ile nihayet bulacaktır."

Bu kapsamda, bu somut deliller işığında söz konusu eylemin NATO Andlaşmasının 5. maddesi kapsamında değerlendirileceğini açıklamıştır (Ratner, 2002: s. 909; Statement by NATO, 11 02 2014, <http://www.nato.int/docu/2001/s/011002a.htm>). NATO, tarihinde ilk kez böyle bir değerlendirmede bulunmuştur. NATO'nun Daimi Deniz Kuvvetleri'nin Doğu Akdeniz'de konuşlandırılmasına yönelik çalışmalara başlanmış ve 24 Ekim 2001 tarihinde OAE gereğince, NATO Daimi Deniz Kuvvetleri'nden o dönemin, Akdeniz ve Atlantik'te görev yapan muharip kuvvetleri olan STANAVFORMED ve STANAVFORLANT münavebeli olarak Doğu Akdeniz'de³⁴ görevlendirilmiştir. (Murphy, 2004: s. 167; Invocation Of Article 5 Confirmed, 11 01 2014, <http://www.nato.int/docu/update/2001/1001/e1002a.htm>).

³⁴ STANAVFORMED: Standing Naval Forces Mediterranean (Akdeniz Daimi Deniz Gücü). STANAVFORLANT: Standing Naval Forces Atlantic (Atlantik Daimi Deniz Gücü).

Harekâtın amacı, ABD önderliğindeki terörizmle uluslararası mücadele gayretlerini desteklemek ve NATO'nun kararlılığını göstermektir Doğu Akdeniz'de başarı ile icra edilen harekât Mart 2004'te tüm Akdeniz'i kaplayacak şekilde genişletilmiş, Akdeniz Diyalogu'nu oluşturan 7 ülke (Cezayir, Mısır, Ürdün, İsrail, Fas, Tunus ve Moritanya) ile Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Gürcistan gibi NATO üyesi olmayan ülkelerin fiilî veya bilgi değişimi yoluyla harekâta desteklerinin alınması harekâtın etkinliğini artırmıştır (OAE, 11 06 2014, <http://www.jfcnaples.nato.int/JFCNOperations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm>) (Combating Terrorism at Sea, 2004: s. 3).

NATO'nun terörizme karşı Akdeniz'de yürüttüğü OAE, İttifak'ın terörizme mukabelesindeki azmini ve yeteneğini açıkça göstermektedir. 2001 yılında, Washington Antlaşması'nın 5. Maddesi kapsamında başlatılan bu operasyon, Doğu Akdeniz'de devriye görevi ve ticari gemilerin kontrolünü yapmaktaydı. Operasyonun kapsamı daha sonra Cebeli Tarık Boğazı'ndan geçen geçecek sivil gemilere refakat edecek ve şüphe uyandıran gemilere izinle çıkacak şekilde genişletilmiştir. Ayrıca operasyon alanı da coğrafi açıdan tüm Akdeniz'i içine alacak şekilde genişletilmiştir. OAE giderek NATO Ortaklarının daha fazla ilgisini çekmektedir. Rusya ve Ukrayna'nın bu operasyona destek vermesini onaylayan anlaşmalar sonuçlandırılmıştır (Cesaretti, 14.06.2014, <http://www.nato.int/docu/review/2005/issue3/turkish/art4.html>).

Görevin bu uzantısı, USS COLE' a ve Fransız Petrol tankeri LIMBURG' a yapılanlara benzer terörist saldırıları engellemek üzere dizayn edilmiştir. Akdeniz' i kapsayan bu saha, boğazlardan günde 3000 ticari geminin geçişi nedeniyle kısmen saldırılara karşı savunmasız olarak değerlendirilmektedir.

OAE'nin amacı terörist faaliyetlerin tespit edilmesi ve engellenmesi olmasına rağmen, Akdeniz' de güvenliğin sağlanmasına ve bu vasıtayla ticaret ve ekonomiye katkı sağlamıştır. NATO gemi ve helikopterleri batan gemilerden veya emercensi yaşanan petrol platformlarından da sivil insanların kurtarılmasında görev almışlardır.

Akdeniz'de artan NATO mevcudiyeti, Cezayir, Mısır, İsrail, Ürdün, Fas ve

Tunus gibi NATO üyesi olmayan Akdeniz ülkeleriyle de diyalog ve işbirliğinin artırılmasına yol açmıştır. Bu ülkeler de Akdeniz'deki terör tehdidiyle ilgilenmekte ve NATO'ya kendi sularında seyreden şüpheli gemiler hakkında istihbarat sağlayarak koordinasyon içerisinde çalışmaktadırlar. Ayrıca Rusya ve Ukrayna da harekatı desteklemeyi teklif etmişlerdir. Bu harekattan sağlanan tecrübeler, NATO'ya bu alanda büyük uzmanlık kazandırmıştır. Bu uzmanlık ve tecrübe, tüm dünyada terörizm ve kitle imha silahlarının üretilmesi ve kaçakçılığının engellenmesi konusunda yararlı olacaktır (NATO Briefing, 2004: s. 4).

Açık denizlerdeki istisnai yetkilerin, bayrak devleti olmayan devletlerin savaş gemileri tarafından son derece dikkatle ve sadece çok geçerli ve açık delillere dayalı olarak kullanılması gerekmektedir (Brittin, 1986: s. 15). Eğer bir ticaret gemisi, geçerli bir neden olmadan durdurulur ve aranır ise, durduran geminin devleti, durdurulan gemiye yüksek tazminatlar ödemek zorunda kalabilir (Toluner, 1996: s. 295).

OAE özellikle aşağıdaki dört alanda faaliyet göstermektedir: denizdeki veya denizden gelecek terörizmi destekleyecek eylemleri caydırmak ve durdurmak; Akdeniz'deki "düğüm" noktalarını (choke points), yani en önemli geçit ve limanları kontrol altında tutmak; gerektiğinde belirlenen gemilere Cebelitarık Boğasından geçişlerinde eskort sağlamak; ve Akdeniz Diyalogu programını ve ikili ve çok taraflı ilişkileri destekleyen diğer programları güçlendirmek (Cesaretti, 14.06.2014, <http://www.nato.int/docu/review/2005/issue3/turkish/art4.html>).

NATO Daimi Deniz Görev Gurubu, Mütteliklerden oluşan çok uluslu bir deniz görev gücüdür. Bu gemiler NATO tatbikatlarına katılarak, operasyonel müdahale gerektiren her türlü kriz ve çatışmaya, denizde gerçekleşen yasadışı olaylara müdahale için sürekli hazır beklerler. Altı ile on gemi arasında değişen katılımıla SNMG-1 ve SNMG-2, görev gemileri ile ittifak içinde tatbikatlar, bilgi paylaşımları, liman ziyaretleri yaparak dört ile altı aylık dönemlerde icra edilir.

SNMG-1 daha çok Doğu Atlantik bölgesinde görevlendirilmekte ancak NATO gerek duyarsa ihtiyaç hissettiği başka bölgelerde de görevlendirebilir. Çok

uluslu katılımların olduğu SNMG-1'e genellikle; Kanada, Danimarka, Almanya, Hollanda, Norveç, Portekiz, İspanya ve ABD daimi olarak iştirak ederler. SNMG-2'nin görev bölgesi ise Akdeniz olup yine NATO ihtiyaç halinde görev yeri değişikliği yapmaktadır. SNMG-2 Görev Kuvvetine katılan ülkeler; Yunanistan, İtalya, Türkiye, Hollanda, İspanya, İngiltere, ABD'dir.

3. AKDENİZ'DE ÇEVRE RİSKLERİ VE ARAMA/KURTARMA

BMDHS, MEB'de diğer devletler yararına bazı hakları gözetmiştir. Diğer devletler; açık deniz serbestlerinde sözü edilen; seyrüsefer, uçma, sualtı kablo ve boru hattı döşeme ve bunların işletilmesi ile ilgili hususlardan istifade ederler (BMDHS, 1982: mad. 87). Tüm diğer devletlere MEB içerisinde tanınan yukarıdaki hakların yanı sıra bazı özel durumlar için bu durumlara uygun devletlere ayrıca canlı kaynakların işletimi konusunda da kısmi haklar tanındığı görülmektedir. Bu devletler; denize kıyısı olmayan devletler (BMDHS, 1982: mad. 69), coğrafi bakımdan dezavantajlı devletler (BMDHS, 1982: mad. 70), MEB'in ilanından önce Uyrukları bölgede avlanan devletlerdir (BMDHS, 1982: mad. 62/3).

Bunlar MEB ilanından sonra belli koşullarla buradan faydalanabileceklerdir. Burada kıyı devletinin belirtilen bölgenin kullanımında hakça ilkeler gözetmesi gerektiği (BMDHS, 1982: mad. 69/1, 70/1).ve bahse konu devletler ile kıyı devleti arasında bir anlaşma yapılması zorunluluğu getirilmiştir (BMDHS, 1982: mad. 69/2, 70/3). Kıyı devleti MEB'deki anlaşmaya tabi avlanabilecek canlı kaynakların tür ve miktarlarının belirlenmesi ile bu miktar üzerinden kendi avlanma gücünü saptamak ve sonuçta diğer devletlerle avlanma gücü dışında kalan miktarlar için anlaşma yapma hakkı vermiştir. (BMDHS, 1982: mad. 62/2). Kıyı devletinden anlaşma yolu ile avlanma hakkı almış devletler bu haklarını üçüncü bir devlete devredemezler (BMDHS, 1982: mad. 72). ve kıyı devletinin bu konuda yapacağı düzenlemelere uymak zorundadırlar (BMDHS, 1982: mad. 62/4).

MEB'in genişliği 200 mil olarak belirlenmiş olup, bu mesafe karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren ölçülmeye başlanır (BMDHS, 1982: mad. 57). BMDHS kıyıları karşı karşıya ve yan yana olan devletler için MEB'in

sınırlandırılmasını, sözleşmenin kıta sahanlığını sınırlandırma konusunda verdiği hükme benzer şekilde tanımlayıp (BMDHS, 1982: mad. 74), bu konuda temel ilkelerin; hakça ilkeler gözetilmesi ve UAD Statüsünün 38 inci maddesinde zikredilen uluslararası hukuka uygun anlaşmalar yoluyla halli, olduğu belirtilmiştir.

3.1. Balıkçılığa İlişkin Uyuşmazlıklar

Geniş anlamda balık avlanması konusunda kıyı devletinin ülkesel yetkisine tâbi kılınmış deniz alanı olarak tanımlanan (Pazarcı, 2006: s. 389) münhasır balıkçılık bölgesine ilişkin ne 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri ne de UNCLOS'ta herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bununla birlikte doktrinde, UAD'nin 25 Temmuz 1974 tarihli kararına istinaden, 12 millik münhasır balıkçılık bölgesinin örf ve âdet kuralı olarak tesis edildiği kabul edilmektedir (Pazarcı, 2006: s. 389; Churchill-Lowe, 1991: s. 201).

Günümüzde münhasır balıkçılık bölgelerinin, karasularının ötesinde kalan kısmı MEB'in içinde kalmaktadır. Bitişik bölgede olduğu gibi, hem münhasır balıkçılık hem de MEB ilan edilmesi durumunda MEB'e ait hükümlere göre yönetilmelidir (Brown, 1994: s. 425). Sadece münhasır balıkçılık bölgesi ilan edilmesi durumunda ise karasularının ötesinde kalan kısmında açık deniz rejimini uygulanmalıdır.

3.2. Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi

MEB'de deniz çevre koruması ile ilgili olarak kıyı devletinin yetkileri gözden geçirilecek olursa; deniz çevresinin korunmasına ilişkin kurallar BMDHS "Deniz Çevresinin Korunması" başlığı altında Kısım XII'de incelenmiştir. Buna göre;

- İhlali yapan devlet aleyhine dava açabilir.
- Açık sebepler var ise gemiyi inceleyebilir, tutuklamak dahil hukukî işlemleri başlatabilir.
- Açık sebepler var ise gemiden gerekli bilgileri isteyebilir.
- Gemilerin bayrak devletleri bilgi talepleri kapsamında gerekli hukukî

düzenlemeleri yapacaklardır.

- İhlali yapan geminin kıyı devletinin bilgi talebini reddettiği durumda şartlar uygun ise kıyı devleti fiziki inceleme yapabilir.
- Gemi kıyı devletine ya da çıkarlarına zarar verir, zarar verme tehditinde bulunur, ya da ihlalleri konusunda açık deliller var ise kıyı devleti tutuklama dahil hukukî işlem yapabilir.
- Bayrak devletinden gerekli teminatı aldıktan sonra kıyı devleti geminin seferine devam etmesini sağlar.
- Kıyı devleti çevre korunması ile ilgili olarak yukarıdaki kısımda bahsedilen düzenlemeleri kendi MEB'i içerisinde yapma hakkına ve bununla ilgili olarak yapısal yetkilere de sahiptir (BMDHS, 1982: mad. 220).
- Ayrıca denizin canlı doğal kaynakların korunması ile ilgili düzenleme yapmak ve sonuçlarına ilişkin yargı yetkisi de kıyı devletine verilen yetkiler arasındadır (BMDHS, 1982: mad. 56/1b, 61, 62).

13 Kasım 2002 günü İspanya'nın Finister Burnu'nun 27 mil açığında seyredirken bordasında oluşan yırtık nedeniyle denize fuel-oil akıtmaya başlayan ve batmayla karşı karşıya kalan Prestige adlı petrol yüklü tanker yardım çağrısında bulunmuştur. İspanyol yetkililer, açık denizde ve zor hava koşullarında muhtemelen ikiye bölünecek olan geminin sahile yakın ve daha uygun hava koşulları olan korunaklı bir yere (Place of Refuge) çekilmesini kabul etmemiş, gemi 19 Kasım sabahı, sahilden 133 mil açığa çekilmiş ve burada ikiye bölünerek batmış, yükü çevreye yayılmıştır. Bu kaza zengin kaynaklara sahip Fransa, İspanya ve Portekiz sahillerinin çok miktarda petrolle kaplanmasına neden olmuştur.

Prestige kazasından sonra, Portekiz, Fransa ve İspanya, MEB'den geçecek petrol tankerleri hakkında bir karar almışlardır. Bu karara göre; MEB'den geçecek petrol tankerlerinin kıyı devletine, kargoları, varış limanları, bayrakları ve sahipleri hakkında bilgi verecekler; 15 seneden daha eski tek cidarlı tankerler MEB'den geçerken rast gele incelemeye tabi olacaklar ve inceleme sonrasında denize elverişli olmadıklarına karar verilirse, bölgeden uzaklaştırılacaklardır (Dyke, 2005: s. 109).

Özel Duyarlı Deniz Alanları ilan edilmesi konusunun IMO gündemine alınması 1978 tarihli Tanker Güvenliği ve Deniz Kirliliğinin Önlenmesi konusundaki Uluslararası Konferans'ta kabul edilen [A 720 (17)] sayılı kararı ile gerçekleşmiştir. Deniz ulaştırmasına sınırlamalar getiren böyle bir alanın ilanı IMO'nun onayıyla geçerlilik kazanmakta ve bu korumayı haklı kılacak ekolojik, sosyal, kültürel, bilimsel ve ekonomik ölçütlerden en az birisinin varlığı aranmaktadır. (ÜNLÜ: "Particularly Sensitive Sea Areas: Past, Present and Future," WMU Journal of Maritime Affairs, Vol. 3, Numb. 2, October. 2004, s. 159.)

Örneğin, Malezya nükleer güçle çalışan veya nükleer madde taşınan gemilerin Malezya karasularına girmeden önce ön izin almalarını arzu ettiklerini ve geçiş esnasında ortaya çıkacak zararları karşılamayı üstlenmesi gerektiğini belirtmiştir. (29 04 2014, <http://www.un.org/Depts/los/los_decl.htm#Malaysia>). İngiltere ise, bu beyanların Sözleşme'nin 309 ve 310. maddeleri ile uyumlu olmadığını ve ön bildirim veya ön izin gerekliliğinin Sözleşme ile tanınan seyrüsefer haklarının sınırlandırılması anlamına geleceğini belirtmiştir. (25 02 2014, <http://www.un.org/Depts/los/los_decl.htm#UnitedKingdom>).

Birçok devlet, çok tehlikeli nükleer kargo taşıyan gemilerin kendi MEB'den transit olarak geçemeyeceklerini beyan etmiştir. Örneğin, 1992'de Güney Afrika ve Portekiz açıkça Japon gemisinin MEB'den 200 mil dışarıda bulunmasını istemiştir. Avustralya tarafından yapılan bir sorguya karşılık Japonya, prensip olarak geminin bütün milletlerin bölgesinden uzakta durması gerektiğini belirtmiştir. 1995'de Brezilya, Arjantin, Şili, Güney Afrika, İngiltere'nin nükleer kargo gemisini MEB'e girmesini yasaklamışlar ve Şili MEB'den çıkartmak için gemisini ve uçağını göndermiştir. 1999'da Yeni Zelanda sert bir protesto çekerek, Rio Deklarasyonundaki "tedbir prensibinin" öneminden ötürü Yeni Zelandanın MEB'den geçmeye izinli olmadıklarını belirtmiştir. (Dyke, 2005: s. 112).

3.3. Bilimsel Deniz Araştırmacılığı

Kıyı devletinin bilimsel araştırmalar konusundaki yetkileri BMDHS'de ayrıntılı olarak belirtilmiştir (BMDHS, 1982: mad. 246-256). Buna göre;

- Kıyı devleti MEB içinde deniz bilimsel araştırmasını düzenleme, buna izin verme ve bu gibi bir araştırmayı yapma hakkına sahiptir (BMDHS, 1982: mad. 246/1).
- Diğer devletler bu bölgede bilimsel araştırmayı ancak kıyı devletinin rızası ile yaparlar. Ancak, kıyı devletinin bilimsel nitelikli araştırmaları keyfi nedenlerle reddetmemesi gerekmektedir (BMDHS, 1982: mad. 246/2-3).

Kıyı devletinin bilimsel araştırmayı reddedebileceği durumlar ise;

- MEB'deki doğal kaynakların aranması ve işletilmesi ile doğrudan ilgili olması,
- Deniz tabanının delinmesi, patlayıcı kullanılması veya deniz için zararlı maddeler içermesi,
- Madde 60 ve 80'de zikredilen suni tesislerin inşa, işletilmesi ve kullanılmasını gerektirmesi,
- Amaçların açık olmaması olarak belirlenmiştir (BMDHS, 1982: mad. 246/5).

Okyanuslardaki veya kıyı sularındaki deniz çevresi ve onun oluşumlarına ait bilimsel bilgi geliştirme aktivitelerini açıklamak için kullanılan bir genel terimdir. Deniz Bilimsel Araştırması fiziksel oşinografi, deniz kimyası, kıyı yönetimi, deniz biyolojisi, taş ve kabuklu deniz hayvanları, okyanus bilimi, jeolojik, jeofizik araştırmaları ve bilimsel amaçlı diğer aktiviteleri içermektedir. Yukarıdakilerden de anlaşılacağı gibi Deniz Bilimsel Araştırması barışçıl amaçlarla icra edilir ve sonuçları sadece araştırmayı icra eden devlet veya kuruluş tarafından değil denize kıyısı olmayan ve gelişmekte olan ülkelere de kullanılmak üzere iletilir.

Burada sözü edilen münhasır egemen haklardan kasıt; Kıyı Devleti kıta sahanlığını araştırmaya veya kaynaklarını işletmese bile, Kıyı Devletinin rızası olmadan hiç kimse bu faaliyetlere başlayamayacak veya kıta sahanlığı üzerinde talepte bulunamayacaktır (Roach, 2001 s. 44).

Aynı zamanda Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde; “Kıta sahanlığının araştırılması ve kaynaklarının işletilmesi, seyrüsefere, balıkçılığa veya denizin canlı kaynaklarının muhafaza edilmesine haksız bir şekilde müdahaleye yol açamayacağı gibi, kamuya açıklanmak üzere yürütülen temel oşinografik ve diğer bilimsel araştırmalara da

herhangi bir müdahaleye yol açamaz. ” denilerek deniz bilimsel araştırmalarının sınırı çizilmiştir. Teknolojinin gelişmesi ile birlikte denizlerde bilimsel araştırma yapabilme kabiliyetinin birçok ÷lke tarafından kazanılması 1982 BMDHS bu konunun ele alınmasını zorunlu hale getirmiş, s÷zleşmenin XIII üncü kısmında gerekli düzenlemeler yapılmıştır.

Karasularında icra edilecek deniz bilimsel araştırmaları için BMDHS'nin ilgili maddesinde “Sahildar devletlerin egemenliklerinin kullanılmasında, karasuları içerisinde denize ilişkin bilimsel araştırmaları düzenlemek, bunlara izin vermek ve bunları yürütmek konusunda münhasır hakları vardır. Denize ilişkin bilimsel araştırma, karasuları içerisinde; ancak kıyı devletinin açık rızası ile ve onun tespit ettiği şartlara göre yürütülecektir. ” (BMDHS, 1982: mad. 245). denilerek, MEB ve Kıta Sahanlığına oranla kıyı devletine daha kesin bir egemenlik hakkı vermiştir. Karasularında yapılacak bir araştırma için kıyı devletinin kesin izni gerekmektedir. MEB'de ve Kıta Sahanlığında icra edilecek bir araştırma için kıyı devletinin yetkileri BMDHS'nin 246 ncı maddesinde açıklanmıştır.

Uluslararası kuruluşlar tarafından veya onların himayesinde gerçekleştirilmek istenen bir araştırma, eğer araştırma yapılacak MEB veya Kıta Sahanlığına sahip kıyı devleti bu uluslar arası kuruluşa üye ve bu araştırma talebinin kendisine bildirilmesinden itibaren dört ay içerisinde kararını bildirmemiş ise bu projeye onay vermiş kabul edilmektedir (Stevens, 1986 s. 80). Bu konu ile ilgili IOC tarafından Alfred H.A. Soons başkanlığında bir komisyon görevlendirilmiş ve bir alt çalışma yapması istenmiştir. Yapılan bu çalışma ile müteakiben belirtilen BMDHS'nin ilgili maddesinin uygulama esasları belirlenmiştir: “Bir uluslar arası kuruluş üyesi olan veya onunla iki taraflı bir anlaşması olan ve MEB'de veya kıta sahanlığı üzerinde o kuruluşun bir deniz bilimsel araştırması projesini doğrudan veya himayesi altında icra etmeyi istediği bir kıyı Devleti; kuruluş tarafından projenin yapılması kararı alındığı zaman ayrıntılı projeyi uygun bulmuş ise veya böyle bir projeye katılmaya istekli ise ve kuruluşun projeyi kendisine bildirmesinden itibaren dört ay içinde herhangi bir itirazda bulunmamışsa, kabul edilen şartlara uygun olarak projenin yürütülmesine izin vermiş sayılacaktır.” (BMDHS, 1982: mad. 247).

Deniz bilimsel araştırması yapmak isteyen devlet veya uluslar arası kuruluşların kıyı devletine araştırma yapabilme talebinde bulunurken vermesi gerekli bilgiler BMDHS'nin 248 nci maddesinde şu şekilde belirtilmiştir: "Bir Kıyı Devletinin MEB içinde veya kıta sahanlığı üzerinde bilimsel deniz araştırması yapmak isteyen devletler ve uluslar arası kuruluşlar, deniz bilimsel araştırma projesinin öngörülen başlama tarihinden en az altı ay önce kıyı devletine aşağıdaki hususları bildirecektir:

- Projenin niteliği ve amaçları
- Geminin ismi, tonajı sınıfı ve bilimsel ekipmanın tarifi dahil olmak üzere kullanılacak metod ve vasıtalar
- Projenin yürütüleceği kesin coğrafi sahalar
- Araştırma gemilerinin beklenen ilk gelişi ve nihai ayrılış veya yerine göre ekipmanın konuşlandırılması ve kaldırılması tarihi
- Sponsor kurumun, direktörünün ve projeyi yürütecek kimsenin ismi
- Sahildar Devletin hangi ölçüde projeye iştirak edebileceği veya projede temsil edilebileceği." (BMDHS, 1982: mad. 248).

Denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı komşu devletlerin hakları ile ilgili düzenleme BMDHS'nin ilgili maddesinde;

- Bir sahildar devlete, barışçı amaçlarla ve bütün insanlığın yararına deniz çevresi ile ilgili bilimsel bilgileri artırmak maksadıyla yapılan, denize ilişkin bilimsel araştırma projesi sunmuş olan devletler ve yetkili uluslar arası kuruluşlar; denize kıyısı olmayan komşu devletleri ve coğrafi bakımdan dezavantajlı olan komşu devletleri önerilen projeden haberdar edecekler ve sahildar devlete de bunu bildireceklerdir.
- İlgili kıyı devleti, BMDHS'nin ilgili hükümlerine uygun şekilde proje konusunda rızasını bildirdikten sonra, böyle bir projeyi üstlenen devletler ve yetkili uluslar arası kuruluşlar, denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı komşu devletlere, istekleri üzerine ve uygun olduğu zaman, deniz bilimsel araştırma projesine ilişkin tüm bilgileri ve bu bilgilerde meydana gelecek önemli değişiklikleri sağlayacaklardır.

- Yukarıda bahsedilen denize kıyısı olmayan ve coğrafi bakımdan dezavantajlı komşu devletlere, istekleri üzerine, öngörülen deniz bilimsel araştırma projesine, proje hakkında BMHDS'nin ilgili hükümlerine göre, ilgili kıyı devleti ile deniz bilimsel araştırmasını yapan devlet veya yetkili uluslar arası kuruluşlar arasında kararlaştırılan şartlara uygun olarak, kendilerinin belirledikleri ve kıyı devletinin itiraz etmediği vasıflı uzmanlar aracılığıyla mümkün olduğu ölçüde, katılma imkanı tanınacaktır." (BMDHS, 1982: mad. 254). denilerek güvence altına alınmış ve bu devletlerin deniz bilimsel araştırmalarından elde edilecek faydalardan mahrum bırakılmaması sağlanmıştır.

MEB dışındaki su kütlesinde yani açık denizlerde denize ilişkin bilimsel araştırma yapma konusunda BMDHS'nin ilgili maddesinde; "Coğrafi durumlarına bakmaksızın bütün devletler ve yetkili uluslar arası kuruluşlar, MEB sınırlarının ötesindeki sularda BMDHS'ne uygun şekilde deniz bilimsel araştırması yapma hakkına sahiptirler. " (BMDHS, 1982: mad. 257). denilerek denize kıyısı olsun olmasın tüm devletlerin bu sularda bilimsel deniz araştırması yapabilecekleri belirtilmiştir.

BMDHS'nde sadece deniz bilimsel araştırması yapabilmek için gerekli koşullar değil aynı zamanda araştırma tesislerinin konumu ve araştırma teçhizatının ne olması gerektiği hakkında da maddeler bulunmaktadır.

- Deniz çevresinin herhangi bir bölümünde, her çeşit bilimsel araştırma tesis veya teçhizatının yerleştirilmesi ve kullanılması, deniz bilimsel araştırmasının böyle bir alan içinde yapılması ile ilgili olarak bu Sözleşmede belirtilen aynı şartlara tabi olacaktır. " (BMDHS, 1982: mad. 258).
- Bu tesis ve teçhizat, ada statüsüne sahip değildir, kendilerine ait karasuları yoktur ve varlıkları karasularının, MEB'in ve kıta sahanlığının sınırlandırılmasını etkilemez. " (BMDHS, 1982: mad. 259).
- Bilimsel araştırma tesisleri etrafında bu Sözleşmenin ilgili hükümlerine uygun bir şekilde 500 metrelik bir mesafeyi aşmayan makul bir genişlikteki güvenlik bölgeleri tesis edilebilir. " (BMDHS, 1982: mad. 260).

- Herhangi bir tip bilimsel araştırma tesisinin yerleştirilmesi ve kullanılması, uluslar arası ulaşım yolları için bir engel teşkil etmeyecektir (BMDHS, 1982: mad. 261). ve deniz ve hava seyrüsefer güvenliğini sağlamak üzere uluslar arası düzeyde kabul edilen uygun ikaz işaretlerini taşıyacaklardır" (BMDHS, 1982: mad. 262).

Deniz bilimsel araştırması ile ilgili genel ve hukuki sorumluluklar BMDHS'nin ilgili maddesinde;

- Devletler ve yetkili uluslar arası kuruluşlar, gerek kendilerinin yaptığı gerekse kendi adlarına yapılan deniz bilimsel araştırmasının BMDHS'ne uygun şekilde yürütülmesini sağlamaktan sorumlu olacaklardır.
- Devletler ve yetkili uluslar arası kuruluşlar, diğer Devletlerin, bunların gerçek ve tüzel kişilerinin veya yetkili uluslar arası kuruluşların yürüttükleri deniz bilimsel araştırması ile ilgili olarak BMDHS'ne aykırı olarak aldıkları tedbirlerden genel olarak ve (hukuk davaları bakımından) sorumlu olacaklardır ve bu gibi tedbirlerden ileri gelen zararı tazmin edeceklerdir.
- Devletler ve yetkili uluslar arası kuruluşlar, kendilerinin yaptıkları veya kendi adlarına yapılan deniz bilimsel araştırmasından doğan deniz çevresinin kirletilmesi yoluyla sebep olunan zarardan genel olarak ve hukuk davaları bakımından sorumlu olacaklardır." (BMDHS, 1982: mad. 263) denilerek belirtilmiştir.

IOC, UNESCO bünyesinde kurulan, deniz araştırmalarının koordinasyonu ve geliştirilmesi yönünde çalışmalar yapan bir kuruluş olup zaman zaman kendisine üye ülkelere deniz araştırmalarına yönelik anketler yapmaktadır. Yapılan bu anket sonuçları bize, ülkelerin deniz araştırmaları hakkındaki mevzuatları ve uygulamaları ile ilgili bilgi vermektedir.

Üye ülkelerden % 46 sının (17 ülke) denize ilişkin bilimsel araştırma ile ilgili koyduğu özel bir kanun veya yönetmelik mevcuttur. Bu kanun ve yönetmeliklerin bir kısmı konu ile direkt alakalı olup, geri kalanı aşağıdaki konularla ilgili olmasına rağmen denize ilişkin bilimsel araştırmaya da yer vermektedir. Bu kanun ve

yönetmeliklerin dağılımı: Balıkçılık (21% Fisheries), Mineral (7% Mineral), Deniz Alanları (28% Maritime Zone), Bilim ve Teknoloji (41% Science and Technology), Çevre (3% Environment).

Ankete (Intergovernmental Oceanography Commission, 22, 07, 2014) cevap veren ülkelerden, başka ülkelere denize ilişkin bilimsel araştırma başvurusunda bulunan ülkeler incelendiğinde 2 ülke öne çıkmaktadır.(ABD-325, Almanya- 208) Cevap veren ülkelerin % 40'ı hiçbir denize ilişkin bilimsel araştırma talebinde bulunmamaktadır. Bu ülkelerden % 84'ü ulusal bilim adamlarını araştırma gemilerinde bulundurulmasını sağlamaktadır. Ankete katılan ülkelerin % 87'sinin deniz bilimsel araştırmalarını kontrol eden ülkeler düzeyinde yayım yapan departman/ofis/enstitüsü bulunmakla birlikte % 8'inde böyle bir kuruluş mevcut değildir.

Ülkelerin bildirdiği kanunların içeriği incelendiğinde 5 ülkenin kendi yargı yetkisi altındaki sularda deniz bilimsel araştırmasını desteklemek üzere kanun koyduğu ve deniz bilimsel araştırması ile ilgili kanun koyan ülkelerin çoğunluğunun kontrolleri altındaki denizlerde veya MEB'de en fazla deniz araştırma talebi aldıkları görülmüştür. Ülkelerin deniz bilimsel araştırması başvurusunda karşılaştıkları problemler aşağıdaki başlıklar altında özetlenebilir:

- Sahil devletinin bilim adamlarına yapılması gereken ödeme için 1982 BMDHS Md. 249.1.(a)'daki çelişki,
- Deniz bilimsel araştırmasını yapacak geminin durumu,
- Aşırı bürokrasi,
- İşlem ve başvurunun zaman akışı,
- Uygun olarak tanımlanmış belirgin tek bir iletişim noktasının olmaması,
- Kabul için uygun standart bir bilgilendirme şeklinin olmaması.

Ankete katılan önemli sayıda ülke kendi yetkileri altındaki sularda deniz bilimsel araştırmasına izin vereceğini garanti etmiştir. İzin verilen çalışmaların çoğu kamu araştırma organizasyonlarıdır ve hemen bunların arkasından uluslar arası araştırma organizasyonları gelmektedir. Makul sayıda deniz bilimsel araştırması

talebi de kablo döşeme veya petrol arama gibi ticari amaçları destekleyen özel organizasyonlar tarafından ön incelemelerde yapılmıştır. Ülkelerin, bilimsel araştırma taleplerini reddetme sebepleri aşağıda özetlenmiştir:

- Önceki deniz bilimsel araştırması sonuçlarındaki hazırlık eksikliği (BMDHS, 1982: mad. 248, 249),
- Talebin cevabının gecikmesi (BMDHS, 1982: mad. 248),
- Yargı yetkisi altındaki sulardaki deniz bilimsel araştırması talepleri,
- Milli güvenlik.

3.4. Arama/Kurtarmaya İlişkin Düzenlemeler

SOLAS tarafından gemi kaptanlarına aldıkları herhangi bir yardım çağrısına cevap vererek gemisini ve personeli tehlikeye atmayacak şekilde müdahale etme ve yardım etme görevi verilmiş olmasına ve bu uygulamanın teamüllerle de var olmasına rağmen bir uluslararası arama kurtarma organizasyonuna duyulan ihtiyaç zamanla daha çok hissedilir olmuştur. Bu ihtiyaca cevaben IMO tarafından 27 Nisan 1979 tarihinde Hamburg'da kabul edilip 22 Haziran 1985'de yürürlüğe giren Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (International Convention on Maritime Search and Rescue-SAR 79) hazırlanmıştır.

Sözleşme, sahildevletleri üyesi devletleri denizde tehlike içinde bulunan kişilere yardımda bulunmak amacıyla deklare edecekleri arama kurtarma sahasında kıyı gözetleme ve arama kurtarma organizasyonu kurmakla ve bu sahalarda arama kurtarma hizmeti vermekle mükellef kılmaktadır. Sözleşme aynı zamanda bir uluslararası arama kurtarma planı oluşturmak suretiyle; bu faaliyetleri geliştirmek ve desteklemek için dünyadaki arama- kurtarma örgütleri ve denizde arama-kurtarma çalışmalarına katılan sahildevletleri arasında işbirliğini geliştirerek, arama-kurtarma etkinliği ve kapsamının artırılmasını amaçlamaktadır.

Sözleşme 5 bölümden oluşmaktadır. Bölümler genel hüküm ve tanımlamaları, organizasyonel yapıyı, arama-kurtarma prosedürleri ve koordinasyona dair düzenlemeleri, sahildevletleri arasındaki koordinasyona dair düzenlemeleri,

arama-kurtarma harekâtlarına dair operasyonel prosedürleri ve gemi rapor sistemlerine dair düzenlemeleri düzenlemektedir.

Sözleşmeye ilave olarak 1998 yılında IMO, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ile birlikte üç ciltten oluşan Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu'nu (IAMSAR Manual - International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual) yayınlamıştır. Bu kılavuzun birinci cildi organizasyon ve yönetim; ikinci cildi görev koordinasyonu ve üçüncü cildi mobil hizmetler konularını içermektedir. Bu kılavuzlarla sahildevletlere arama kurtarma sistemlerinin organizasyonu, yönetimi, koordinasyonu ve yürütülmesi konusunda tavsiye niteliğinde detaylı bilgiler verilmiştir.

Sözleşme, uluslararası arama kurtarma planı oluşturması, sahildevletleri ilgili arama kurtarma bölgelerinde kıyı gözetleme ve arama kurtarma hizmeti vermekle mükellef kılması ve arama kurtarma organizasyonları arasında işbirliği, eşgüdüm ve bilgi, teknik, teknoloji paylaşımını teşvik etmesi ile deniz kazalarında maruz kalanların emniyete alınması gibi önemli bir emniyet boşluğunu doldurmaktadır.

Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi (COSPAS-SARSAT)³⁵, kutupsal yörüngeli 4 adet uydu vasıtasıyla kazaya uğrayan uçak, gemi ve şahısların taşıdıkları 121,5 MHz ve 406 MHz frekanslarında yayın yapan EPIRB cihazlarının yaydığı sinyallere istinaden kazaya uğradıkları noktanın yerini belirlemek amacıyla kurulmuştur. Bu sistemdeki uydular kutupsal yörüngeli olmalarından dolayı INMARSAT uydu sisteminde olan 70° Kuzey ve 70° Güney enlemleri arasında kalan bölge kısıtlamasına tabi olmayıp, tüm dünyayı kapsamaktadır.

Başlangıçta Kanada, Fransa, ABD ve Rusya'nın işbirliği ile kurulan bu sisteme, günümüzde 41 katılımcı sistemin yönetimine ve işleyişine katkıda bulunmaktadır. Bunların 4 tanesi kurucu-anlaşmacı, 26 tanesi yer istasyonu (MCC: Mission Control Center-Görev Kontrol Merkezi, LUT: Local User Terminal-Yer

³⁵ Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avarynich Sudov - Search And Rescue Satellite Aided Tracking - Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi

Alma İstasyonu) sağlayıcı, 9 tanesi kullanıcı ve 2 tanesi uluslararası katılımcı örgütlerdir.

Sistemin idari koordinasyonu Londra'daki sekreterliği tarafından sağlanmaktadır. Sekreterliğin karar alma organı dört kurucu ülkenin oluşturduğu Konsey olup, bu organ bütün üye ülkelerin katıldığı yıllık Birleşik Komite toplantılarında alınan ve kendisine önerilen kararları onaylamaktadır. Ayrıca IMO ile de doğrudan ilişki içindedir. Toplantılar her yıl yapılmaktadır. Sisteme katılım, yetkili bir devlet otoritesi veya yetkilendirilmiş bir organizasyon tarafından sistem gerekli ekipmanlarının donatımı ve belirli bir para aidatı ile beraber olmaktadır.

Uydu Yardımlı Arama-Kurtarma Sistemi (COSPAS-SARSAT), ilgili EPIRB cihazlarıyla donatılmış gemilerin herhangi bir tehlikeye maruz kaldıklarında ilgili birimlerle irtibata geçerek yardım isteme, ilgili birimlerce yerinin tespit edilmesi gibi arama kurtarma faaliyetleri için elzem ihtiyaçların karşılanması adına tüm dünyayı kapsayan bir alternatif oluşturması münasebetiyle deniz emniyeti çalışmalarına büyük katkılar sağlamaktadır.

SONUÇ

Deniz alanlarının sınırlandırılması kavramı esasında bir uluslararası hukuk sorununun incelenmesi sonucu detaylandırılmasıdır. Burada özellikle vurgulanmak istenen husus, ülkesel veya kısıtlı egemenlik kapsamında deniz yetki alanlarının paylaşımında birbirini kesen alanlarda antlaşma ile hatların belirlenememesi durumunda uyuşmazlıkların çözümünde kullanılacak ilke ve kurallardır.

Bahse konu süreç deniz alanlarının sınırlarının belirlenmesinden farklı bir durumdur; devletin yargı yetkisini kullanabileceği kıta sahanlığı ve MEB'inin, kıyıları bitişik veya karşı karşıya bir başka devlet ile üst üste örtüşmesi sonucunda meydana gelen kesmenin sınırlandırılmasıdır. Dar veya küçük denizler, kıyı şekilleri, kıyı uzunluğu, adalar gibi nedenlerle; devletler yetkilerini kullanırken, eğer deniz alanı birden fazla ülkeyi ilgilendirirse, bu ülkelerin deniz alanları için sınırların oluşturulması gerekmektedir.

Tarafların çatıştığı durumlarda genellikle ilk düşünölen çözüm, “eşit deniz alanları prensibi” olmuştur. Ancak, her çatışma alanında bu tür çözüm adil olmayacaktır, “hakkaniyet prensipleri” ortadan kalkacaktır. Bu sebeple her bölgenin kendine özgü çözümü olacaktır; “ilgili şartlar” ya da “özel şartlar” olarak adlandırılan bölgelere özgü niteliklerde temel vurgu coğrafyanın yapısıdır.

Deniz Hukuku, en iyi kodifiye edilen hukuk alanlarından birisi olmasına rağmen; sınırlandırmadaki çok fazla değişken hukukun metotlarını etkilemektedir. Deniz Hukuku; 1958 ve 1982 Sözleşmeleri, UAD kararları, hakem mahkeme kararları ve uluslararası teamöl kurallarından oluşmaktadır. Teamöl kurallarını yansıtan hükümler, hukuk kuralı olarak geçerliliklerini sürdürmektedir; bu sebeple 1982 Sözleşmesine taraf olmayan devletler için de bu sözleşmenin hükümleri devletlerin çoğunluğu tarafından kabul edilip uygulanması nedeniyle deniz hukuku konularında referanstır.

Deniz alanları paylaşım yarışı II. Dünya Savaşı sonrasında artarak devam etmiş, devletler deniz yetki alanları haklarını ararken, aynı zamanda geniş okyanus alanlarındaki menfaatlerini korumaya çalışmışlardır. Deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası hukuk kurallarının geçirdiği değişim; Akdeniz’i, siyasî coğrafyasından ve hidrokarbon kaynaklarına dayalı proaktif ekonomik yarıştan dolayı her an taraflar arasında tırmanmaya açık ve uzun vadeli bir sorun haline getirmiştir.

Sınırlandırma hukukunun başlangıcı olarak, 1942 yılında Birleşik Krallık (İngiltere) ve Venezüella arasında imzalanan Parya (Paria) Körfezinde karasularının dışındaki deniz yatağının sınırlandırılmasına ilişkin antlaşma gösterilir. Ancak 28 Eylül 1945 tarihinde ABD Başkanı Truman’ın kıta sahanlığı ve balıkçılık hakları konusunda kıyı devletinin haklarına ilişkin yapmış olduğu “Truman Deklarasyonu” konu üzerinde önceliğini korumaktadır. Deklarasyonlar, karasuları ve bitişik bölgenin dışında açık denizlere doğru yeni deniz alanlarının tesisini gündeme getirmiştir. Karşılıklı kıyılara sahip devletlerin kıta sahanlıklarının sınırlandırılmasına ilişkin bir çözüm önerisi deklarasyonun içine dâhil edilmiştir.

Truman Deklerasyonu öncesinde sınırlandırma; karasuları, boğazlar, körfezler, koylar ve göller ile kısıtlı kalmıştır. 1958 Deniz Hukuku Konferansında, kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletlerarasında karasuları ile kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin kurallar belirlenmiştir. 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nde yer alan sınırlandırma maddesi 1982 BMDHS'de tamamıyla farklı bir düzenlemeye dönüşmüştür. Bu kapsamda yeni bir kavram olarak MEB'in farklı bir deniz alanı olarak ortaya çıkmasıyla deniz hukukunda bir başka alan daha sınırlandırılma hukukuna eklenmiştir.

Deniz alanlarının sınırlandırılması; 1958 Kıta Sahanlığı Sözleşmesi, 1982 BMDHS, teamül hukuku, UAD ve Hakem Mahkemelerinin kararları ile geniş bir hukuku içtihadına ulaşmıştır. Ancak yargının deniz alanlarındaki rolü giderek önemli hale gelmiş, uyuşmazlıkların tartışması bu organlar tarafından yapılmıştır. Ancak "sınırlandırma, hakça bir çözüm bulmak amacıyla UAD Statüsü'nün 38. maddesinde zikredilen "uluslararası hukuka göre antlaşma ile gerçekleştirilecektir" ifadesinde olduğu gibi hiç bir özel kural belirtilmemiştir. Esas olan ise; kıta sahanlığı ve MEB'in sınırlandırılması antlaşma ile gerçekleştirilecek olup, antlaşma olmadığı takdirde tek taraflı uygulamalar uluslararası hukukta geçersiz sayılacaktır.

Örneğin UAD'nin, Tunus-Libya ile ilgili olarak verdiği karar incelendiğinde; hakkaniyet ilkelerine dayanarak yapılan uygulama kalıcı bir çözüm bulamamıştır. Her olayın kendi koşulları içerisinde değerlendirilmesi gerekliliği, bir kurallar bütünü oluşturmayı olanaksız hale getirmiştir. Hakkaniyet ilkelerinin pratik uygulaması ile teorik düzenleme birbiriyle çatışmaktadır. Libya-Malta Davası'nda ise; sınırlandırmada, mesafe kıstasının hakkaniyete uygun sonuçlanması konusunda açık hukuki alan bırakmıştır. Eşit uzaklık ilkesinin, mesafe kıstası olarak kullanılmasının hakkaniyete dayalı bir sonuç verdiğini belirtmiş ve geçici bir hattın esas alınmasını uygun bulmuştur.

Tarafların iddialarının çatıştığı durumlarda eşit uzaklık çizgisinin sınır kabul edilmesi ilk akla gelen çözümdür. Fakat bu durum özellikle adalar konusunda adil olmayacaktır. Hakkaniyet prensipleri esas alınacak olursa, bölgenin kendine has

özellikleri daha doğru bir çözüm getirecektir. Bölgenin kendine has özellikleri ile belirtilmek istenen, ilgili şartlar ya da özel şartlar altında yer alan coğrafi unsurlardır, yani kıyı uzlulukları, adalar vb.

Akdeniz'deki adaların sınırlandırma hukuku çerçevesinde gündeme gelmesi ile birlikte karşılaşılan sorun adaların, sınırlandırma esnasında anakara ülkesiyle aynı ağırlığa sahip olup olmayacaklarıdır. Adaların tümünün karasularına hukuken sahip olduklarına adaların da kıta sahanlığı ve MEB alanlarına sahip olduklarına dair günümüzde hukuksal bir şüphe olmadığı belirtilmelidir.

Ancak, sınırlandırmaya ilişkin devletlerarası uygulamada da ortaya çıkan durum, adaların deniz alanlarına sahip olma (entitlement) hakları ile adaların sınırlandırma esnasında sahip olacakları rolün birbirlerinden ayrıldığıdır. Bu konudaki tartışma, adaların sınırlandırma sürecinde rolünün kısıtlanıp kısıtlanamayacağından ziyade adaların belirli bir sınırlandırma esnasında ne kadar etkiye sahip olacağına belirlenmesi noktasında odaklaşmaktadır.

Bir adanın sınırlandırma esnasında sahip olacağı tesir hakkaniyet prensipleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Sınırlandırma antlaşmalarında da adaların sınırlandırma işlemi çerçevesinde sahip olacakları tesirler hem bölgenin genel özelliklerine hem de adaların kendi sahip oldukları özelliklerine göre değişiklik göstermektedir.

Sınırlandırmada sahip oldukları tesirin incelenmesi için adaların genel olarak dört farklı coğrafi konuma göre sınıflandırılır Bunlardan anakara ülkesi kıyısına yakın konumlananlara “kıyı adaları” denir. Bazı adalar iki devlet anakarası arasındaki “eşit” uzaklık çizgisi konumlanmışlardır. Yine bazı adalar başka bir devletin kıyılarına daha yakın konumlanmışlardır ki bunlar da “yanlış taraftaki adalar”dır. Başka bir durum ise, adanın “deniz aşırı” bir konumda olmasıdır ki başka ülkenin adaları ile karşı karşıyadır.

Deniz ulaştırmasının deniz alanlarının sınırlandırılması ile ilgisi çok olmamakla beraber yüzeyde yapılan bir faaliyet, deniz tabanını etkilemeyecektir. Her

ne kadar durum böyle olsa da deniz ulaştırmasının serbestliği birçok davada gündeme getirilmiştir.

Temel şart, deniz trafiğinde, kıta sahanlığı veya MEB sebebiyle bir kesinti olmaması hususu çok önemlidir. Bu husus esasta “Kıta sahanlığının araştırılması ve doğal kaynaklarından istifade edilmesi, ulaştırmada haksız bir kesintiye sebep olmamalıdır.” şeklinde belirtilmiş, daha sonra 1982 BMDHS ile “Bir kıyı ülkesinin kendi kıta sahanlığı üzerindeki haklarının uygulanması, deniz ulaştırmasını olumsuz etkilememeli ya da haksız bir kesintiye sebep olmamalıdır.” açıklaması ile teyit edilmiştir.

Herhangi bir sınırlandırmada seyredilebilir rotaların dikkate alınmalıdır. Uluslararası Hukuk Komisyonu’nun karasularının sınırlandırmasıyla ilgili önerilerinde, eşit uzaklığa dayalı bir sınırlandırmada hakkaniyete ters bir durumla karşılaşılabileceğinden talveg hattının sınır olarak kullanılabilir.

Ulaştırma hakkı şartları, karasularının sınırlandırmasını etkileyen özel koşullar arasına dahil edilmiş; bitişik kıyılar söz konusu olduğunda ise eşit uzaklığın hakkaniyete uygun bir zm üretmeyeceği davalarda bahsedilmiştir. Karasularının sınırlandırmaları ile ilgili olsa da ulaştırmanın, kıta sahanlığı sınırlarının belirlenmesiyle ilgisinin olmadığını belirtilmiştir. Bütün gemilerin genel seyir özgürlüğü ve belirli bir ülkenin seyredilebilir kanallardaki kendine özgü hakları bu düşünceyi ortaya çıkarmıştır.

Seyredilebilir kanallar sınırlandırmada teknik özellikleri içinde özel şartlar listesinde yer aldı ve özel şart olarak değerlendirildi. Manş Denizi Tahkimi’nde Fransa, İngiltere ile arasındaki kıta sahanlığının paylaşılmasının yüzeydeki bitişik sular ve hava sahasının durumunu etkilemediğini belirtti, Cherbourg denizaltı üssünü göstererek kendi bölgesinin savunma ve güvenliğinin korunması gerektiği savunuldu. Tartışmalı deniz alanlarının oluşturduğu seyir rotaları sadece askeri değil aynı zamanda ekonomik soruna da yol açmaktadır.

Manş Denizi Tahkimi haricindeki diğer davalarda ulaştırma hakkından nadiren bahsedilmiş; örneğin Maine Körfezi Davasında, Kanada ulaştırma konusunda Büyük Güney Kanalı'nın Kuzeydoğu Kanalı'ndan önemli olduğunu belirtmesine rağmen, ABD'nin seyir yardımcılıyla ilgilenmesi önemli olmuştur.

Truman Deklarasyonu kıta sahanlığı rejiminin belirlenmesinde dört esas belirtmiştir. En önemlisi ise; “kendini koruma, kıyı ülkesinin kaynaklarını kontrol edebilmesi ve kullanabilmesi için, doğal olarak kendi kıyılarının açıklarındaki faaliyetleri yakından takip etmesini gerektirmektedir” esasıdır. Truman Deklarasyonundaki bu ifadeden iki fikir yorumlanmıştır. İlki başlıca askeri açıdan, savunma ve güvenlik; ikincisi ise kıyı ülkesiyle, onun deniz alanları arasındaki ilişkisini vurgulayan yorumdur. Şu anki uygulamalar daha dar olan savunma ve güvenlik konularını esas almış; yine de bu esas, açık menfaatlerde uygulamada yer bulmaktadırlar.

Maine Körfezi Davası'nda ABD bölgedeki savunma ihtiyacının esas şart oluşturduğunu iddia etti. Divan, “Ortak savunma düzenlemeleri politik özelliklerin geçerli şartlarının uygulanmasını gerektirmektedir” şartını esas alarak, coğrafi şartların oluşturacağı sınır savunmayla ilgili değildir ve tarafların kendi savunma faaliyetleri şart olarak hesaba katılamaz kararını almıştır.

Bu husus Libya/Malta davasında taraflarca dile getirilmiştir. Divan Libya'nın güvenlik şartlarının davayla olan ilişkisini reddetmiş; Libya ise, güvenlik şartlarının bu davayla ilgili olmadığını ve kıta sahanlığı ve ulusal güvenlik şartlarını bir yere kadar ilgili şart olarak kabul ettiğini belirtmiştir. Divan, belirlenecek sınır çizgisinin iki tarafın da kıyılarına çok yakın olmaması nedeniyle güvenlik tartışmalarının bu davada hayati bir öneme sahip olmadığını belirtmesine rağmen, güvenlik ihtiyaçlarının ilgili şart olduğunu kabul etti.

Libya/Malta Davası, “Sınırlandırılacak kıta sahanlığındaki tespit edilebilir doğal kaynaklar, sınırlandırmada hesaba katılmasının mantıklı olduğu bir ilgili şart oluşturabilir. Bu kaynaklar tarafların deniz yatağı ile ilgili iddialarında dikkate alınmalıdır” ifadesi ile Kuzey Denizi davalarını bu şartta onayladı. Sonuçta doğal

kaynakların potansiyel ilişkisi ortaya çıkmış; ancak bu durum, iddiaların nispi ekonomik güçten ayrılmaması sebebiyle devamlılığını sürdürememiştir.

Başka ülkelerin kıyı uzantılarını kesmeme ise coğrafi alan resminin değerlendirilmesidir. Sınırlandırma hattına, sadece kıyı uzantılarına tecavüz etmeme/kesmeme şeklini belirtilen bir çizgi olarak bakılırsa, hakkaniyet sağlayacak olan diğer faktörlere bir rol tanınmamış olacaktır. Sonuçta bu ilkeler, adaların durumu dâhil olmak üzere, ilgili şartlara ne dereceye kadar etki tanınacağını belirleyen ilkelere dir.

Orantılılık, sınırlandırılan alanların kıyı uzunluklarına göre orantısının incelenmesi ve sınırlandırmanın bu orantıdan etkilenmesini belirtir. Sınırlandırmada iki devletin kıyı uzunlukları arasındaki oran ile bu ülkelerin kıta sahanlıkları/MEB alanları arasındaki oranın birbirine yakın olmasıdır. Ayrıca sonuçlanan sınırlandırmanın hakkaniyete uygunluğunu test eden bir kontrol aşamasıdır

Akdeniz’ de yakın gelecekte ortaya çıkacağı düşünülen sorunları şunlardır:

- Deniz Alanlarının Sınırlandırması,
- Sahildar Devletlerin ve Yönetimlerin Bölgeye İlişkin Tek Taraflı Fıli Uygulamaları,
- Emniyet,
- Kültür Varlıkları,
- Çevre,
- Arama-Kurtarma,
- Gemi Seyrüsefer Güvenliği ve Serbestisi,
- Ticaret, terörizm ve suç örgütleri çatışması,
- Enerji ve Güvenlik Paradoksu.

Akdeniz devletlerinden Türkiye, Suriye, Libya ve İsrail 1982 BMDHS’yi taraf olmamışlardır. Bu sebeple uluslararası hukuka göre, BMDHS’nin örf ve âdet hukuku niteliği taşımayan hükümlerinin Akdeniz uyuşmazlıklarına

uygulanabilmesinin mümkün değildir. Hâlihazırda, Akdeniz'e kıyısı olan devletlerin mutabık kaldığı herhangi bir antlaşma bulunmamaktadır.

Akdeniz devletlerinden Türkiye, Suriye, Libya ve İsrail 1982 BMDHS'yi taraf olmamışlardır. Bu sebeple uluslararası hukuka göre, BMDHS'nin örf ve âdet hukuku niteliği taşımayan hükümlerinin Akdeniz uyuşmazlıklarına uygulanabilmesinin mümkün değildir. Hâlihazırda, Akdeniz'e kıyısı olan devletlerin mutabık kaldığı herhangi bir antlaşma bulunmamaktadır.

Bölge ülkeleri ikili anlaşmalar ile kendi aralarında Kıta Sahanlığı ve MEB sınırlandırma işlemlerine gitmektedirler. Bu kapsamda son dönemde GKRY'nin; İsrail, Lübnan ve Mısır ile iş birliğine giderek, Kıbrıs'ın tümünü temsil etme savıyla, günümüze kadar Doğu Akdeniz'de henüz belirlenmemiş Kıta Sahanlığı ile MEB'i sahiplenmeye yönelik anlaşmalar yapmıştır.

Suriye ile Türkiye arasındaki deniz yan sınırı sorunu çözülememiş, Suriye daha önce 35 mil olarak ilân ettiği kara suları sınırını, 1982 BMDHS ışığında 12 mile çekmiştir. İsrail, NATO'nun Akdeniz Diyalogu üyesidir ve denizlerde daha etkin olmak için ticaret ve turizm maksatlarıyla GKRY ile işbirliğine yönelmiştir. Mısır, Doğu Akdeniz'de bölgesel güç olma isteği ile mümkün olduğunca geniş bir bölgeyi kontrol etmek istemektedir.

Akdeniz'in bir kolu olan Adriyatik Denizi'nde; devletlerin ikili ve çok taraflı düzeyde Kara Suları ve Kıta Sahanlığının tespitini gerçekleştirmiş oldukları antlaşmalar ile deniz alanlarının sınırlandırmasına ilişkin herhangi bir sorun bulunmamaktadır.

Ege Denizi'nin karmaşık coğrafi yapısı, Türkiye ve Yunanistan'ı karşı karşıya bırakmaktadır. Yunanistan'ın Türkiye'nin savlarını göz ardı etmesi sebebiyle Ege'de Kara suları ve Kıta Sahanlığının sınırlandırması, en büyük sorun haline gelmiştir. Türkiye, Ege'nin iki ülkenin ortak denizi olduğunu ve çıkarlardan vazgeçilmeyeceğini belirtmiştir.

Akdeniz sahnesinde, dünya sahnesinde yer almak isteyen her devletin yer almak istediğini görmekteyiz. Bu isteğe sahip tüm devletlerin deniz kuvvetleri unsurları, diğer NATO'nun destekleyici görev kuvvetleri ve AB programları bu bölgeyi yalnız bırakmamaktadır.

Akdeniz'de deniz alanlarında yürütülen her türlü faaliyet bölgeyi sahiplenmenin adeta bir ifadesi haline gelmiştir. Bu sebeple deniz alanlarında yapılan askeri tatbikatlar önem arz etmektedir. Ancak hala paylaşım sürecinde olan ve aidiyeti tartışmalı deniz alanlarını teşkil eden Akdeniz'in, gerek güvenlik açısından gerek petrol yatakları gibi diğer deniz kaynaklarından dolayı büyük öneme sahip olduğundan deniz sınırlarının belirlenmesi büyük önem teşkil etmektedir.

Ülkelerin kara sınırlarını kontrol etmelerine rağmen kıyılarında etkili kontrol sistemleri kuramamaları, uluslararası deniz hukukunun denizlerde etkili bir denetime imkân vermemesi ve deniz alanlarının sınırlandırılmasında ülkelerin yaşadığı anlaşmazlık yasa dışı göçün büyük ölçüde deniz yolunu tercih etmesine yol açmıştır.

Deniz kazalarının sonucunda kazazedelerin kurtarılması, gemi personeline en kısa sürede ulaşılması kıyı devletinin önemli yükümlülükleri arasında bulunmaktadır. Deniz alanlarının sınırlandırılmasındaki tartışmalı bölgelerde oluşan deniz kazalarındaki personelin ve geminin kurtarılması kıyıdaş ülkeler arasında zaman zaman sorun olmaktadır. Zira Deniz alanlarının sınırlandırılmasındaki tartışmalı bölgelerde personelin ve geminin kurtarılmasını sağlayan ülke, müdahale ettiği kaza sahasının kendi egemenlik alanı olduğunun kanıtı olarak görmektedir. Bu sularda oluşan deniz kazalarına tek bir ülke tarafından müdahale edilmesi, diğer kıyıdaş ülkelerin gecikmesi veya müdahale etmemesi gelecekte o bölgede deniz alanlarının belirlenmesinde müdahaleyi yapan ülke lehine önemli bir kanıt oluşturabilecektir. Benzer şekilde aidiyeti belirsiz adalarda ve sularda seyir güvenliğinin sağlanması açısından fenerler ve seyir yardımcıları oluşturan devlet, bu su alanlarını gelecekte sahiplenebilir. Bu tür açıklıklar, kıyı ülkeleri arasındaki çatışma potansiyelini arttırmaktadır.

Akdeniz, Orta Doğu ve Hazar Bölgesi enerji merkezleri ile bu merkezlere ilişkin boru hatlarını kontrol etmektedir. Bölge, Orta Doğu’da ortaya çıkmış kriz ve çatışmalarda önemli roller oynamıştır. Örneğin ABD, 1980’li yılların ilk yarısında yaşanan kanlı Lübnan olayları sırasında, bu ülkedeki vatandaşlarını Kıbrıs üzerinden tahliye etmiş; Körfez Savaşları’nda ve Irak Krizi’nde İngiltere ile ABD, Irak’a yaptıkları hava saldırılarında Kıbrıs’ı kullanmıştır.

Temmuz 2006’da İsrail Lübnan’a saldırmış, Fransa 01 Mart 2007’de GKRY ile Baf kentinde bulunan hava üssünün kullanımını da içeren askerî iş birliği anlaşması imzalamış, Arap Baharı ile gerçekleşen Libya olaylarında kontrol deniz yolu ile sağlanmış ve NATO varlığını çok etkili biçimde kullanarak güvenliği tesis etmiştir. Rusya, Tartus Üssü’nü taktik seviyeden stratejik seviyeye çıkarmış, İsrail de GKRY ile Türkiye anlaşmazlığı sonrasında tatbikat ve üs için anlaşmış müteakiben İsrail-GKRY-Rusya tatbikatı Türkiye’nin arama çalışmalarına tepki olarak gerçekleştirilmiştir. İsrail-Mısır-Lübnan-GKRY yetki alanları ve arama sahaları için ikili görüşmelere devam etmektedir. GKRY’nin Kıbrıs’ı tek olarak temsil etme isteği ve AB müzakerelerinde Türkiye’yi bloke etme kozu ise uzun soluklu bir sorundur. Tüm bunlar, Orta Doğu’da dengelerin değişmeye yüz tuttuğu bu dönemde, Akdeniz’in Orta Doğu’ya hâkimiyet ve istikrarda ne kadar önemli rol oynadığının bir göstergesidir.

Özellikle 11 Eylül 2001 terör olaylarından sonra devletler deniz alanlarını, asimetrik tehditlere karşı bir güvenlik çemberi olarak görmüşler ve bu deniz alanlarında hatta açık denizlerde dahi deniz güvenliğine ilişkin birçok tedbir almak ihtiyacı hissetmişlerdir. Bu kapsamda, 11 Eylül terör saldırıları sonrasında DDH uygulamaları başlatılmış; ancak daha önce Birinci Körfez Savaşı ve Adriyatik’te icra edilen “Sharp Guard” abluka harekâtı ile ortaya çıkan, açık denizlerde “seyir serbestîsi” çatışması yinelenmiştir. Bu çok karmaşık güvenlik/serbestlik yapıda daha önce, İran-İrak savaşı esnasında ABD’nin, bayrağı altındaki gemilerin açık denizlerde İran tarafından harp kaçağı malzeme kontrolü maksadıyla aranmasına müsaade ettiği de görülmüştür.

Akdeniz'deki deniz alanlarının sınırlandırılmasında Ege Denizi'nde uygulanan formül kullanılmıştır. İlgili devletlerin kıyıları tespit edilmiş; azami erişim hakkı, kıyıların uzantılarına tecavüz edilmemesi ve deniz ulaştırması hakkı ilgili şart olarak görülmüştür.

Deniz alanlarının sınırlandırılmasında yargı kararlarının son noktadaki durumu, sınırlandırma kurallarının Akdeniz'de hakkaniyet ilkelerine göre bir sınırlandırmayı planladığını göstermektedir. Hakkaniyet ilkelerine göre geçici eşit uzaklık hatlarının oluşturulmasının hakkaniyete uygun bir sınırlandırmayı sergilediği görülmektedir. Uluslararası yargı kararlarının üzerinde durulma sebebi, sınırlandırma hukukuna kaynak olmaları ve sınırlandırma hukukuna kazandırdıklarıdır.

Her sınırlandırma sorununda politik yönün ağır bastığı ve eşit çözüm bulunamadığı düşünülmektedir. Devletlerin sınırlandırma sorununu görüşmelerde sadece hukuki yönden değil; diğer sorunlarla birlikte ele alacakları çok nettir. Ancak, hukuki gerekçelerin, uluslararası sınırlandırma hukuku ilke ve kurallarına göre alınacağı unutulmamalıdır.

Akdeniz; deniz trafik yolları, enerji koridorunun merkezinde yer alması sebebiyle, dünya ticareti için hayati öneme sahiptir. Bu nedenle, Akdeniz'i kontrol etmek kadar bu coğrafyanın kıyısı olmayan devletlerin kontrolüne girmesinin beraberinde getireceği dengeleri de göz önünde tutmak gerekir. Akdeniz'in bu jeostrateik durumu, onu, birçok asimetrik risk ve tehdide karşı hassas bir bölge niteliğine büründürmüştür. Bölgede yaşanan son gelişmeler Doğu Akdeniz'de güvenliği ortaya çıkarmaktadır.

Batı Akdeniz ile Doğu Akdeniz'in güvenlik ortamı arasında belirgin farklar bulunmaktadır. Doğu Akdeniz, Türkiye-Rusya arasındaki coğrafi bölge ile İran Körfezi-Hint Okyanusu'ndaki ortamla bağlantılı olarak şekillenirken; Batı Akdeniz, Sahra ve Atlantik bölgesindeki değişkenlerle bağlantılı sorunlarla karşı karşıyadır. Batı Akdeniz, Sahra ve Batı Afrika'daki artan istikrarsızlıkla yasadışı göç, silah ve uyuşturucu kaçakçılığı ile terörizm tehdidi altındadır.

Küresel ve bölgesel etkileşimler sonucu, Akdeniz'in jeostratejik önemi artmış; bu durum, ekonomik ve politik dinamizmi artırabilecek, ancak, aynı zamanda gerilimi ivmelendirerek, Akdeniz'deki deniz güvenliğini sarsabilecektir. Libya, Mısır ve Suriye'deki devlet otoritesinin yıkılması; teröristler ve suç örgütleri için güvenli ulaşım sağlayan denetimsiz deniz alanlarının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Suç ağları; Mağrip, Sahra ve Güney Arap Yarımadası'ndaki yasal boşluk alanlarından faydalanarak Avrupa'ya insan ve uyuşturucu kaçakçılığı gibi illegal akışı da artırmaktadır.

Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında, "deniz sınırlarının tek taraflı olarak saptanamayacağı ve yapılacak sınırlandırmanın hakkaniyete uygun bir sonuca ulaşmak üzere gerçekleştirilmesi gerektiği" ilkesi benimsenmelidir. Akdeniz'in yarı kapalı deniz statüsünde olması, yapılacak sınırlandırmada bölgenin niteliğine uygun olarak özel kuralların uygulanmasını gerektirdiği için oldukça önemlidir.

Özellikle, Karadeniz ve Hazar bölgesinde üretilen petrolün boru hatları aracılığıyla dünya piyasalarına taşınması, Akdeniz'in deniz emniyet ve güvenliğini ön plana çıkarmaktadır. Bu sebeple bir an evvel, Akdeniz'de deniz yetki alanlarını belirlemeli ve etkin ve önleyici güvenlik kuralları oluşturulmalıdır.

Akdeniz'de deniz alanlarının sınırlandırılması sorunu tüm devletlerin ulusal güvenliğini tehdit etmekte ve her geçen gün bu konuda yeni çalışmaların yapılmasını gerektirmektedir. Bu çalışmalarda; denizlere yönelik olarak güçlü teknolojilerin, bilimsel araştırmaların ve arama kurtarma faaliyetlerinin geliştirilmesi ile desteklenerek, siyasi, ekonomik ve hukuksal stratejiler belirlenmelidir.

Zira, Akdeniz devletlerinin birçoğunun deniz sınırları en az kara sınırları kadar büyük önem arz etmektedir. Egemenliği belirlenmeyen alanlara ilişkin sorunlar ve bu konularda kıyı ülkelerin yaptığı girişimler güncelliğini korumaya devam etmektedir.

Bugün başlayan ve gelecek on yılda devam edecek olan bölgedeki etkili devletlerin yönetim şekillerindeki değişim, bölgedeki kriz yayını değişim yayına çevirebilir. Bu kapsamda olağandışı ve hızlı gelişmeler göz ardı edilmemelidir.

Karadeniz, Kızıldeniz ve Körfez’de güvenlik konseptinin Akdeniz’le tamamen bütünleşmesi muhtemeldir. Yakın zamanda inşa edilecek olan nükleer santraller sebebiyle; NATO ve AB, Akdeniz için yeni güvenlik antlaşmaları oluşturacak, sistemsal alanlarda işbirliği için odaklar artacaktır.

Akdeniz sanayisi ve ticareti, küreselleşmenin bir sonucu olarak deniz ticaret akışına daha fazla bağımlı hale gelmiştir. Küreselleşmenin yoğunluğu ile haydutluk, terörizm gibi yasadışı aktörlerin de büyümesini teşvik etmiş; aynı zamanda farklı deniz alanları birbirine bağlanmıştır.

Diğer taraftan, küresel gücün yayılımı küresel deniz dengesini önemli ölçüde değiştirmiştir. ABD’nin denizlerdeki hâkimiyeti devam etmesine rağmen, gücü “göreceli” olarak azalmış ve yükselen güçlerin karşı taktikleri nedeniyle bazı deniz alanlarını kullanması kısıtlanmıştır. Konvansiyonel bir deniz savaşının oluşma riski düşük olmasına rağmen, bu değişen denge ülkeler arasındaki etkileşime tesir etmiş ve yeni uyuşmazlıklar yaratmıştır.

Yükselen devletler, ABD’nin “Evrensel Ortak Varlıklar” görüşünü kabul etmek yerine, ayrıca Avrupa’nın “Çok Taraflı Yönetim” sistemini bir kenara koyarak, geleneksel devlet hükümlerini çerçevesinde daha fazla egemenlik talep etmektedir. Bu durum, küresel deniz sorunlarına yönelik düzenleme girişimlerini karmaşıktır; aynı zamanda önemli çevre sorunlarına yol açabilecek hidrokarbon yarışını teşvik etmektedir.

Ekonomik kriz sebebiyle Akdeniz’e kıyısı olan Avrupa devletlerinin denizlerde bayrak gösterme politikasının gücü azalırken; eski ve yeni dış aktörler Akdeniz’de artan bir güç göstergesi sergilemektedir. İklim değişikliği, çevre kirliliği ve aşırı avlanma deniz ekolojisinin bozulmasına yol açmakta ve Akdeniz için yeni çatışmalar ve sorunlar yaratmaktadır.

Bu gelişmeler ışığında Akdeniz Devletlerince, deniz sorunlarının artan küresel doğası dikkate alınarak kapsamlı bir deniz güvenliği stratejisi geliştirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda devletlerin; denizcilik politikası ile savunma politikası arasında daha büyük bir sinerji oluşturacağı; stratejik önemi artan Kuzey Kutbu, Hint Okyanusu, Batı Afrika ve Güney Atlantik için proaktif deniz stratejileri başlatma imkanını araştıracağı göz önüne alınmalıdır.

BM, NATO ve AB; bu uyuşmazlıkların çözümünde çok taraflı diyaloglar kurarak Akdeniz’de küresel düzeyde mücadele eden ABD, BRIC ve Türkiye gibi devletler ile deniz konularında daha iyi ikili iletişim kanalları geliştirmelidir. Deniz alanlarında bilgi paylaşımını sağlayarak, deniz sorunlarını izleme ve cevap verme yeteneğini geliştirmesi gerekir.

Sonuç olarak Akdeniz güvenliği Orta Doğu konularında olduğu gibi küreselleşmiştir. Bölgesel güvenliği doğrudan etkileyen aktörlerin sayısı geçmişe oranla artmıştır. Geçmişte Rusya ve ABD ön plandayken; bugün enerji, yatırımlar, askeri ve teknoloji transferleri ile Çin, Hindistan gibi unsurlar da bu bölgeye dâhil olmuşlardır.

Dolayısıyla Akdeniz’de kendine özgü bir sınırlandırma düşünülmelidir ve bunun 1982 BMDHS ile gerçekleşmesi imkânsızdır. Çünkü BMDHS içerik olarak güçsüz ve muallâk bir yapıya sahiptir. 30 yıldır ortaya koyduğu çözümlerin bir kısmında dahi sonuca ulaşamamıştır. Verilen kararların bir sonraki davaya esas olması sorunsalı her zaman askıda kalmaktadır. Bu sebeple BMDHS’nin çok daha fazla detaylandırılmasıyla her bölge veya deniz için özel sözleşmelere yönelinmelidir. Akdeniz’in yetki alanları için sadece kıyıdaş ülkelerin katıldığı bir sınırlandırma gerçekleştirilmeli, bu durum da dahi Akdeniz kendi içerisinde özel statülerin belirtildiği bölgelere ayrılmalıdır.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR:

- Acer, Yücel (2002). Ege kıt'a Sahanlığı ve İlişkili Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, İstanbul: TÜDAV Yayını.
- Acer, Yücel (2005). Doğu Akdeniz'de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye, Uluslararası Hukuk ve Politika, Cilt.1, No.1.
- Acer, Yücel. Ege Kıta Sahanlığı Sorunu ve Uluslararası Yargı Kararları, Ege Kıta Sahanlığı ve İlişkili Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Aslan Gündüz ve Hüseyin Öztürk (edt.ler), İstanbul: TÜDAV Yayın.
- Ahnish, Faraj Abdullah (1993). The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean Sea, Oxford: Clarendon Pres.
- Akın, M. Zeki (1978). Karasuları, İç Sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı, Ankara.
- Akipek, Ö. İlhan (1966). Devletler Hukuk Kaynaklarından ve Belgelerinden Örnekler, Ankara: A.Ü.H.F. Yayınlarından.
- Akipek, Ö. İlhan (1970). Devletler Hukuku, 1. Kitap Başlangıç 3. Basım, Ankara.
- Alsan, Zeki Mesud (1955). Yeni devletler Hukuku, C.I, A.Ü.S.B.F. Yayınları No. 88, İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- Arı, Tayyar (2004). Uluslararası İlişkiler Teorileri, İstanbul: Alfa Yayınları.
- Arrighi, Giovanni (2000). Globalization and Historical Macrosociology, içinde Janet Abu-Lughod, (der), Sociology for the Twenty-First Century: Continuities and Cutting Edges, Chicago: Chicago University Press.
- Attard, David (1987). The Economic Zone in International Law, Oxford: Oxford University Pres.
- Atun, Ali Fikret (2002). Türkiye'nin Jeopolitiği içinde Kıbrıs İstanbul: ASAM yayınları.
- Baer, George W. (1993). One Hundred Years of Sea Power, Stanford, California: Stanford University Press.

- Barnett, Thomas P.M. (2004). The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-First Century, Berkeley, New York.
- Başeren, Sertaç Hami Eritre/Yemen Kararı'nın Ege Kıta Sahanlığı Sınırlandırmasına Tesirleri, Ege Kıta Sahanlığı ve İlişkili Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Aslan Gündüz ve Hüseyin Öztürk (edt.ler), İstanbul: TÜDAV Yayın No.12.
- Başeren, Sertaç Hami (2003). Ege Sorunları, Türk Deniz Araştırmaları Yayın No: 15, İstanbul.
- Batır, K. (2010). Yirmibirinci yüzyılda deniz haydutluğu ve uluslararası hukuk. Ankara: USAK Yayınları.
- Bayat, Mert (1986). Milli Güç ve Devlet, İstanbul: Belge Yayınları.
- Bayat, Mert (1994). Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları, İstanbul: HAK Yayınları.
- Baykal, Ferit Hakan (1998). Deniz Hukuku Çalışmaları, B.1., İstanbul: Alfa Yayınları.
- Bjorgo, Tore (1991). Maritime Terrorism: A Threat to Shipping and the Oil Industry.
- Boisson, Philippe (1999). Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law. Paris: Edition Bureau Veritas.
- Bostancıoğlu, Burcu, M.Ali OKUR (2009). Uluslararası İlişkilerde Eleştirel Kuram, Hegemonya, Medeniyetler ve Robert W.Cox, Ankara: İmge Yayınevi.
- Bozkurt, Enver (1992). Türkiye'nin Uluslararası Hukuk Mevzuatı, Ankara.
- Brezinski, Zbigniew (2005). Büyük Satranç Tahtası, İstanbul: inkılap Yayınları.
- Brierly, J. L. (1991). The Law of Nations, Sixth Edition (Sir Humphrey Waldock), Oxford: Clarendon Pres.
- Brittin, Burdick H. (1986). International Law for Sea Going Officers, United States Naval Institute, Maryland.
- Brownlie, Ian (1990). Principles of Public International Law, Oxford: Clarendon Pres.
- Brown, E. D. (1994). The International Law of the Sea, Introductory Manual, C. I, Alderhost. (Law of the Sea I).

- Churchill, Robin, Rolf- Lowe, Alan Vaughan (1991). The Law of the Sea, U.K. Manchester: Manchester University Pres.
- Clingan, Thomas (1994). The Law of the Sea: Ocean Law and Policy, San Fransisco: Austin and Winfield.
- Continental Shelf (1929). C. 6, Encyclopedia Britannica.
- Coogan, John W. (1981). The End of Neutrality: The United States and Britain, and Maritime Rights, 1899-1915, Cornell University Pres.
- Corbett, Julian S. (1911). Some Principles of Maritime Strategy, London, Longmans.
- Cordingly, D. (1995). Korsanlar arasında yaşam. Birinci Baskı. Ankara: Dost Kitapevi Yayınları.
- Cox, Robert (1996). “Gramsci, Hegemony, and International Relations: An Essay in Method”, Approaches to World Order, Cambridge: Cambridge University Press.
- Çalık, Ahmet (2002). Deniz Ticareti Tatbikatları İçin Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku, İzmir: Piri Reis Vakfı.
- Çaycı, Sadi (2006). “BM Güvenlik Konseyi’nin Terörle Mücadeleye İlişkin Kararları”, Stratejik Analiz, Ankara: ASAM Yayınları.
- Çelik, Edip (1987). Milletlerarası Hukuk, I. Kitap 2. basım İstanbul.
- Çeşmecioğlu, Senem (2003). Avrupa-Akdeniz Ortaklığı ve Türkiye, İstanbul Ticaret Odası Yayını, No:34, İstanbul.
- Davutoğlu Ahmet (2002). Küresel Bunalım, İstanbul: Küre Yayınları.
- Devoir, Le Libre de Penser, (2013). “Gibraltar - Une oasis économique au milieu d’une Espagne en crise” Agence France-Presse.
- Elferink, Alex, G. Oude (1994). The Law of Maritime Boundary Delimitation: A Case Study of the Russian Federation, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht.
- Eralp, Atila (2005). Hegemonya, Devlet ve Ötesi: Uluslararası İlişkilerde Temel Kavramlar, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Eren, Erol Stratejinin Tanımı ve Benzer Kavramlarla İlişkisi, İstanbul, Beta Yayınları.
- Eroğlu, Hamza (1984). Devletler Umumi Hukuku, Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları.

- Evans, Malcolm D. (1989). *Relevant Circumstances and Maritime Delimitation*, London: Clarendon Press.
- Evans, Malcolm D. (1999). *Maritime Delimitation after Denmark v. Norway: Back to the Future?, The Reality of International Law: Essays in Honour of Ian Brownlie, Guy S. Goodwin-Gill, Stefan Talmon (edt.s)*, Oxford: Clarendon Pres.
- Extavour, Winston Conrad (1981). *The Exclusive Economic Zone A Study of the Evolution and Progressive Development of the International Law of the Sea*, 2. edition.
- Falk, Richard (2005). *Dünya Düzeni Nereye? Amerikan Emperyal Jeopolitikası*, (Çev. Neşenur Domaniç ve Nusret Arhan) İstanbul: Metis Yayınevi.
- Gill, Martin (1995). *Boatt Owners as Crime Victims-Pattens of Victimization, Issues in Maritime Crime:Mayhem at Sea*, ed. Martin GILL, Perpetuity Press.
- Gilpin, Robert (1987). *The Political Economy of International Relations*, Princeton, New Jersey: Princeton University Press.
- Gladorisi, George V., Kevin R. Vienna, (1997). *Beyond The Law of the Sea: New Direction for U.S. Ocean Policy*, London: Westport, Connecticut.
- Gounarls, M. *The Particularity of the Aegean Sea and the New Regulation of the International Law of the Sea, in Mediterranean Sea and the Aegean Sea*.
- Göknıl, M. N. (1946). *Deniz Ticaret Hukuku*, 3. B., İstanbul.
- Gönübol, Mehmet. (1993). *Uluslararası Politika İlkeler, Kavramlar, Kurumlar*, Ankara: Atilla Kitapevi.
- Gönübol, Mehmet. (1959). *Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuki Statüsü*, Ankara.
- Guy, Neil. (2000). *The Relevance Of Non-Legal Technical And Scientific Concepts In The Interpretation And Application Of The Law Of The Sea: An Analysis Of The United Nations Convention On The Law Of The Sea*, Monaco.
- Gündüz, Aslan (1990). *The Concept of The Continental Shelf in Its Historical Evolution (With Special Emphasis on Entitlement)*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü Yayınları.

- Gündüz, Aslan (1994). Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Teşkilatlar Hakkında Temel Metinler, İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş.
- Harris, D.J. (1998). Cases and Materials On International Law, 5th edition, London.
- Hirsh, Ernest (1948). Ticaret Hukuku, 3.B., İstanbul.
- İnan, Yüksel (1995). Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Ankara.
- Jagota, S.P. (1985) Maritime Boundary, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht.
- Jayewardene, Hiran W. (1990). The Regime of Islands in International Law, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht.
- Kapoor, D.C., Adam J. Kerr, (1986). A Guide to Maritime Boundary Delimitation, Toronto: The Carswell Company Ltd.
- Keohane, Robert O., Joseph S. NYE (1989). Power and Interdependence: World Politics in Transition, 2.Baskı, New York: Harper Collins Publishers.
- Kindleberger, Charles P. (1973). The World in Depression, 1929-1939, Londra, Allen Lane The Penguin Press.
- Krisch, Nico (2007). Diğerlerinden Daha mı Eşit? Hiyerarşi, Eşitlik ve Uluslararası Hukukta ABD Üstünlüğü, ABD Hegemonyası ve Uluslararası Hukukun Temelleri (Ed.: Michael Byers-Georg Nolte) Ankara: Phoenix Yayıncılık.
- Kuran, Selami (2006). Uluslar Arası Deniz Hukuku, B. 1., İstanbul: Arıkan Yayınevi.
- Kuran, Selami (2009). Uluslararası deniz hukuku, Üçüncü Baskı, İstanbul: Türkmen Kitapevi Yayınları.
- Kurumahmut, Ali (2006). Montrö Sözleşmesi, Türk Boğazları ve Karadeniz, TÜDAV Yayınları.
- Kutlu, Melahat (1997). Avrupa-Akdeniz Ortaklığı, Ankara Üniversitesi Avrupa Toplulukları Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Ankara.
- Kutluk, Deniz (1987). Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları, Ankara.
- Kutluk, Deniz (2003). Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın, İstanbul.
- Lacoste, Y.(2008). Büyük Oyunu Anlamak. İstanbul: NTV Yayınları

- Lathrop, Coalter (1997). The Technical Aspects of International Maritime Boundary Delimitation, Depiction and Recovery, Ocean Development & International Law.
- Luck, Ken (1995). Containers and Crime-An Impractical Response?, Issues in Maritime Crime: Mayhem at Sea, ed. Martin Gill, London: Perpetuity Press.
- Lütem, İlhan (1959). Deniz Hukukunda Gelişmeler, BM Deniz Hukuku Konferansı, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.
- Mahan, Alfred T. (1987). The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783, New York: Dover Publications Inc.
- Mcdougal, Myres S., T. Burke William, (1987). The Public Order of the Oceans A Contemporary International Law of the Sea, New Haven Pres.
- Menefee, Samuel Pyeatt (1990). Piracy, Terrorism, and the Insurgent Passenger. A Historical and Legal Perspective, Maritime Terrorism and Internatiobal Law, ed. Natalino Ronzitti, Martinus Nijhoff Publishers.
- Meray, Seha L. (1955). Açık Denizlerin Serbestliği Prensibinin Gelişmesi, S.B.F.D.
- Meray, Seha L. (1968). Devletler Hukukuna Giriş, C. I., 4. B., Ankara: A.Ü. Basımevi.
- Meray, Seha L. (1977). Uluslararası Hukuk ve Örgütler, Ankara.
- Modelski, George (1987). Long Cycles in World Politics, Seattle and London: University of Washington Pres.
- Modelski, George (1988). Seapower in Global Politics, 1494-1993, Seattle: University of Washington Pres.
- Murphy, John F. (2004). The United States and the Rule of Law in International Affairs.
- O'brien, Kevin A. Maarten Van De Voort, (2003). Security: Improving The Security of the Global Sea-Container Shipping System, RAND Europe.
- O'connell, D. P. (1984). The International Law of the Sea, I.A.Shearer (edt.), Vol.II., Oxford: Clarendon Pres.
- O'connell, Daniel Patrick (1987). International Law of the Sea, Vol. 1, U.K., Oxford: Clarendon Pres.
- Oğuz, Karauçak, Şebnem (1991) Avrupa Topluluğu'nun Akdeniz Politikası, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, No:100, İstanbul.

- Öktem, A.E., B.R. Kurtarcan, (2011). Deniz Haydutluğu ve Korsanlık Tarihi. Birinci Baskı, İstanbul: Kaptan Yayıncılık.
- Özarlan, B.B. (2007). Kıbrıs Sorunu. İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Özçayır, Oya (2004). Port State Control, Second Edition, LLP London Singapore.
- Özman, Aydoğan (1984). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, İstanbul.
- Özman, Aydoğan (2006). Deniz Hukuku 1, Ankara: Turhan Kitabevi.
- Öztürk, Bayram and Nesrin Algan (2001). (edt.s), TÜDAV, İstanbul.
- Pala, C.(2007).Rusya Federasyonu Enerji Politikası ve Enerji Güvenliğine Etkileri. Enerji Arz Güvenliği Sempozyumu. Genelkurmay Basımevi, Ankara, Türkiye.
- Parritt, Bah A. H. (2001). Security at Sea, The Nautical Institute.
- Pazarcı, Hüseyin (2005). Uluslararası Hukuk Dersleri, Sekizinci Baskı, Ankara: Turhan Kitapevi Yayınları.
- Pazarcı, Hüseyin (2006). Uluslararası Hukuk, B. 4., Ankara: Turhan Yayınevi.
- Posen, Barry R. (2004). Command of the Commons: The Military Foundation of US Hegemony, New Global Dangers, Massachusetts, The MIT Press.
- Reed, Michael, W. (2000). Shore and Sea Boundaries, Volume 3, Washington/USA.
- Seapower, Geoffrey Till (2004). A guide for the Twenty First Century, Londra, France: Cass Pub.
- Small Arms Survey 2002: Counting the Human Cost, Geneva: Graduate Institute of International Studies, Oxford University Press.
- Stevens, L.R., (1986). Handbook for International Operations of U.S. Scientific Research Vessels, Universty-National Oceanographic Laboratory System.
- Syrigos, Angelos M. (1998). The Status of the Aegean Sea According to International Law, Sakkoulas/Bruylant.
- Tekil, Fehiman (2001). Deniz Hukuku, İstanbul.
- Toluner, Sevin (1996). Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul: Beta Basım Dağıtım A.Ş.

- Topal, A.H. (2010). Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri. AUHFD.
- Uzgel, İlhan (2003). Hegemon Güç, Türk Dış Politikası, (Ed.Baskın Oran), Cilt-I, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Ülger, İrfan Kaya (2003). Avrupa Birliği El Kitabı, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Vicuna, Francisco Orrego (1989). The Exclusive Economic Zone Regime and Legal Nature Under International Law, Cambridge: Cambridge University Press.
- Yalvaç, Faruk (2004). Uluslararası İlişkiler Kuramında Yapısalcı Yaklaşımlar, Atila Eralp (Der), Devlet, Sistem ve Kimlik: Uluslararası İlişkilerde Temel Yaklaşımlar, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Yavuz, Yıldız Gökçalp (2004). Oyun İçinde Oyun - Büyük Ortadoğu, 2.b., İstanbul: IQ Yayınları.
- Yıldız, D. ve Yaşar, D. (2012). Doğu Akdeniz’de Küresel Satranç. İstanbul:Truva Yayınları.
- Wang James (1992). Handbook on Ocean and Law, Westport, Connecticut: Greenwood Pres.
- Weil, Prosper (1989). The Law of Maritime Delimitation - Reflections, Grotius Publications Limited, Cambridge.
- Wylie, Joseph Caldwell (1967). Military Strategy: a General Theory of Power Control, New Jersey.
- 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Kullanım Kılavuzu (2001). İstanbul: HAK Yayınevi.

MAKALELER:

- Abhyankar, Jayant (2004). “Piracy and Maritime Violence: A Global Update”, Maritime Violence and Other Security Issues At Sea, The Proceedings of the Symposium on Maritime Violence and other Security Issues at Sea, World Maritime University, Sweden, August 2004, s. 9.
- Acer, Yücel (2004). “Doğu Akdeniz’de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye”, Dz.K.K.lığı Deniz Hukuku Sempozyumu, ss.1-3.

- Adede, Andronico O. (1993). “Guinea – Guinea-Bissau (Report Number 4-3)”, *IMB, Vol. I*, s.857.
- Agustin, Blanco-Bazán (2004). “IMO – Historical Highlights in the Life of a UN Agency”, *Journal of the History of International Law*, Vol. 6 Issue 2, p. 259-283.
- Albrechtsen, Eirik (2003). “Security vs safety, NTNU - Norwegian University of Science and Technology Department of Industrial Economics and Technology Management”, s. 7.
- Allen, Craig H. (2009). “Revisiting the Thames Formula: The Evolving Role of the International Maritime Organization and Its Member States in Implementing the 1982 Law of the Sea Convention”, *San Diego International Law Journal*. Vol. 10, Issue 2; s. 274-281.
- Anastasakos, Agisilaos A., Alexandros M. Goulielmos, (2005). “Worldwide security measures for shipping, seafarers and ports: An impact assessment of ISPS code”, *Disaster Prevention and Management, Bradford*: Vol. 14, Iss. 4; pg. 462.
- Anderson, D.H. “Denmark (Greenland)-Norway (Jan Mayen) (Report No.9-19)”, *IMB, Vol. III*, s. 2507-2525.
- Anderson, D.H. “Federal Republic of Germany-United Kingdom, (Report No. 9-12)”, *IMB, Vol. II, op.cit.*, s. 1801.
- Antunes, Nuno Sergio Marques (2000). “The Pending Maritime Delimitation in the *Cameroon v. Nigeria* Case: A Piece in the Jigsaw Puzzle of the Gulf of Guinea”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 15, No.2, s. 169
- Antunes, Nuno Sergio Marques (2001). “The 1999 Eritrea – Yemen Maritime Delimitation Award and the Development of International law”, *ICLQ*, Vol. 50, s. 299-344.
- Barford, Vanessa (2013). “What are the competing claims over Gibraltar?”, *BBC News Magazine*, 12 August 2013.
- Başeren, Sertaç Hami (1995). “Münhasır Ekonomik Bölge Kıta Sahaneliğinin Kavramsal Yapısını Etkileyen Bir Kurum Değildir”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, s.24-38.

- Başeren, Sertaç Hami (2002). “Doğu Akdeniz Kıta Sahanlığı Üzerine Bir Değerlendirme” Ege Sorunları Sempozyumu, İstanbul.
- Başeren, Sertaç Hami (2007). “Doğu Akdeniz’de Son Gelişmeler ve Türkiye’nin Bölgedeki Kıta Sahanlığı ile Muhtemel Münhasır Ekonomik Bölgesinin (MEB) Sınırları”, Silahlı Kuvvetler Dergisi, S. 393. s. 22-37.
- Başeren, Sertaç Hami (2010). “Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı,” Stratejik Araştırmalar.
- Baykal, Ferit Hakan (1993). “Karasularının Azami ve Asgari Genişliği (Devletin Karasuları Üzerindeki Yetki Alanının Sınırı)”, MÜHF Hukuk Araştırmaları, C. 7, S. 1-3.
- Baykal, Ferit Hakan (2000). “Günümüzde Deniz Ulaşımındaki Gelişmelerin Işığında Türk Boğazlarının Hukuki Rejiminin Değerlendirilmesi ve Milletlerarası Hukukta Genel Olarak Kabul Görmüş Diğer Boğazlardan Geçiş Rejimleri ile Kıyaslanması”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu, TÜDAV Vakfı Yayını, İstanbul: s. 34.
- Beazley, Peter B. (1994). “Maritime Briefing Technical aspects of Maritime Boundary Delimitation”, Durham, International Boundaries Research Unit, Vol.1.No.2.
- Bergin, Anthony ve Sam BATEMAN (2005). “Future Unknown: The Terrorist Threat to Australian Maritime Security”, Strategy, Australian Strategic Policy Institute, s. 17.
- Boczek, Boleslaw A. (1998). “Peacetime military activities in the exclusive economic zone of Third Countries”, Ocean Development and International Law Journal, Vol. 19, s. 457.
- Boggs, S. Whittemore (1951). Delimitation of Seaward Areas Under National Jurisdiction, AJIL.
- Bojan, Mednikarov (2006). Kolev, Kiril. “Terrorism On The Sea, Piracy, And Maritime Security” International Journal of Information & Security, Vol. 19; s. 105-106.
- Caflish, Lucius “Maritime Boundaries, Delimitation”, EPIL, Vol. 11, Law of the Sea-Air and Space, s. 212.
- Carleton Chris, Schofield, Clive. (2002). “Maritime Briefing, Developments in the Technical Determination of Maritime Space:

Delimitation, Dispute Resolution, Geographical Information Systems and the Role of the Technical Expert”, Vol. 3, No. 4, Durham, International Boundaries Research Unit.

- Charalambous, Nicolas, Helmut Hesse, (2004). “New Security Measures for the International Shipping Community”, WMU Journal of Marine Affairs, Vol. 3, No. 2, pp. 123-138.
- Charney, Jonathan I. (1994). “Progress in International Maritime Boundary Delimitation Law”, AJIL, Vol. 88, s.249.
- Charney, Jonathan I. (1999). “Rocks That can not Sustain Human Habitation”, AJIL, Vol. 93, s. 863, 866.
- Clain, Levi E. (1985). “Gulf of Maine – A Disappointing First in the Delimitation of a Single Maritime Boundary”, VJIL, Vol. 25:3, s. 521-620.
- Colson, David A. “Canada-United States (Gulf of Maine) (Report Number 1-3)”, IMB, Vol.I, s. 401-416.
- Combating Piracy off Somalia” Military Technology, 2009. Vol. 33, Issue 3, p. 38-40.
- Day, Douglas (1993). The Saint Pierre & Miquelon Maritime Boundary, IBRU International Boundary Briefing Series, University of Durham.
- Dean, Arthur H. (1958). “The Geneva Conference on the Law of the Sea: What was accomplished?”, AJIL, Vol. 52, s. 607.
- Dedeoğlu, M.G. (2004). Deniz Güvenliği: ISPS Kod Uygulaması, Karşılaşılan Sorunlar ve Değerlendirmeler. Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu.
- Defense Institute of International Legal Studies (1996). Law of Treaties , Vol. 11, s. 4-5.
- Demir, İ. (2004). Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) İle Kıta Sahaneliğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol’de (SUA Protokol) Değerşiklik Çalışmaları. Deniz Hukuku Sempozyumu.
- Demirsoy, Selçuk (1974). Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Hakkında Rapor, Ankara: Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü, 20-25.

- Diriöz, A.O.(2012). NATO'nun Ortadoğu'ya Yönelik Politikası ve Kurumsal Programları. Ortadoğu Analiz Dergisi,4(40), 52-57.
- Dyke, Jon M. Van (2000). "Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Adaların Rolü", Uluslararası Jeografik Birliği, Denizcilik Jeografisi Komisyonu, Seul, 16 s. 1-9.
- Dyke, Jon M. Van (2005). "The Disappearing Right to Navigational Freedom In The Exclusive Economic Zone", Marine Policy, The International Journal of Ocean Affairs, Vol. 29, Numb. 2.
- Dyke, Jon M. Van, Dale L. Bennett, (1993). Islands and the Delimitation of Ocean Space in the South China Sea, Ocean Yearbook, Vol. 10,s. 62.
- Dyke, Jon M. Van (2001). The Interconnected Aegean Sea Disputes, Proceedings of the International Symposium on the Problems of Regional Seas 2001, Bayram Öztürk and Nesrin Algan (edt.s.), TÜDAV, 2001, s. 195.
- Erol, Emin (2013). "Doğu Akdeniz Bölgesinde Hidrokarbon Kaynaklar ve Bölgesel Barış", Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanlarında Hukuk ve Siyaset, Ankara.
- Evans, Alona E. (edt.), (1969-1970). AJIL, Vol. 63, Issue 3, Jul., 1969, s. 591-636
- Evans, Malcolm D. (1991). "Maritime Delimitation and Expanding Categories of Relevant Circumstances", ICLQ, Vol. 40 s. 3.
- Evans, Malcolm (2002). "Case Concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions Between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain)", Decisions of International Tribunals:The International Court of Justice, (edt. Malcolm Evans), ICLQ, Vol. 51, s. 709-710.
- Federal Republic of Germany-Denmark (1971). Treaty on the Delimitation of the Continental Shelf under the North Sea, AJIL, Vol. 65, Oct., 1971, s. 904-909.
- Feldman, Mark B. ve David A. Colson, (1981). "The Maritime Boundaries of the United States", AJIL, Vol. 75, s. 760-763.
- Fileleftheros, 13 Mart 2002. Deniz Hudutlarının Belirlenmesi Konusunda Suriye'ye Yönelik Şantajcı Girişim.
- Friedman, Wolfgang (1970). "The North Sea Continental Shelf Cases – A Critique", AJIL, Vol. 64, s. 229.

- Galvez, Alejandro del Valle (2013). “The Gibraltar Crisis and the Measures, Options and Strategies open to Spain”, ARI, Elcano Royal Institute, 32/2013, 30 September 2013, s. 1-2.
- Grisel, Etienne (1970). “The Lateral Boundaries of Continental Shelf and the Judgement of the International Court of Justice in the North Sea Continental Shelf Cases”, AJIL, Vol. 64, s. 563.
- Grunawalt, Emeritus Richard J (2006). “Introduction”, Maritime Operational Zones, d. Richard Jaques, United States Naval War College, s. XIV.
- Gündüz, Aslan (1996). Kıta Sahanelığı Konusunda Yeni Gelişmeler: Grönland – Jan Mayen ve Saint Pierre ve Miquelon Davaları, Hukuk Araştırmaları.
- Güneş, Şule (2007). “Türk Boğazları”, ODTÜ Gelişme Dergisi, C. 34, S. 2, Aralık, s. 217-250.
- Gürdeniz, C. (2005). “Security, Stâbilitı and Co-operation in The Meditarranean Region: building a vision” , 1st International Conference on Mediterranean and Middle East, Roma-Kasım 2005.
- Gürdeniz, Cem (2004). Denizde Terörün Önlenmesi Kapsamında Mevcut Uygulamaların Deniz Hukuku Açısından Değerlendirilmesi, Deniz Hukuku Sempozyumu, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, s. 4-1.
- Halberstam, Malvina (1988). “Terrorism on the High Seas: The Ashille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety”, American Journal of International Law, Vol. 82, 1988, s. 269.
- Harding, James (2002). “US Releases Missiles for Yemen”, Financial Times, London, Dec. 12, s. 10.
- Hayashi, Moritaka (2005). “Military and Intelligence Gathering Activities in the EEZ: Definition of key terms”, Marine Policy, ol. 29, Numb. 2, s. 125.
- Hesse, Hartmut G. (2003). “Maritime Security in a Multilatéral Context: IMO Activities to Enhance Maritime Security” International Journal of Marine & Coastal Law. Eylül 2003. Vol. 18 Issue 3; s. 328.
- Hidget, Keith (1993). “Delimitation of the Maritime Areas Between Canada and France”, AJIL, Vol. 87, s. 447-464.
- Highet, Keith “ The Use of Geophysical Factors in the Delimitation of Maritime Boundaries”, IMB, Vol. I, op.cit., s. 166.

- Hodgson R., L. Alexander (1971). "Towards an Objective Analysis of Special Circumstances: Bays, Rivers", Coastal & Oceanic Archipelagos and Atolls Law of the Sea Institute Occasional Paper No 13; 8.
- Hodgson, Robert D., Robert W. Smith, (1979). "Boundary Issues Created by Extended Maritime National Jurisdiction", Geographical Review, Vol. 69, October s. 423-424.
- Jaenicke, Günther "North Sea Continental Shelf Case", EPIL, Vol. 2 (Decisions of International Courts and Tribunals and International Arbitrations), s. 205-208.
- Jervis, Robert (2006). "The Remaking of a Unipolar World," The Washington Quarterly, Cilt 29, Sayı3, Yaz 2006, s. 11.
- Joyner, Christopher (2009). "Navigating Troubled Waters: Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism. Georgetown Journal of International Affairs", Washington: Summer 2009. Vol. 10, Iss. 2; p. 83.
- Kanbolat, Hasan (2004). "NATO Kime Karşı Nereye Doğru Ve Nereye Kadar Genişliyor", Stratejik Analiz, c. 5, Sayı 49, Mayıs 2004, s. 16.
- Karin, Oellers-Frahm "Continental Shelf Case Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya", EPIL, Vol. 11 Law of the Sea-Air and Space, s. 94-99.
- Karl, D.E. (1977). 'Islands and the Delimitation of the Continental Shelf: a Framework for Analysis', American Journal of International Law, vol. 71, s. 642-673.
- Kathimerini, 07 Ağustos 2001. Suriye ve GKRY Petrol Araştırma Projesinde Anlaştı.
- Kaya, Şenay (2007). "Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz'in Hukuki Statüsü ve Türkiye Cumhuriyeti İçin Stratejik Önemi", Stratejik Araştırmalar Dergisi, sayı:9, s. 18-54.
- Kaya, Ş. (2009). "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA)'ye Ait 2005 Protokolü". Deniz Kuvvetleri Dergisi, 606, 88-94.
- Kwiatkowska, Barbara (2001). "The Significance of the Eritrea/Yemen Arbitration for the Aegean Insular Formations", Proceedings of the International Symposium on the Problems of Regional Seas 2001.

- Kızılsümer, Deniz (2005). “Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri“, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, C. 7, S. 3, s. 258.
- Kiriaki, Mitroussi (2004). “Quality in Shipping: IMO's Role and Problems of Implementation”, Disaster Prevention and Management, Bradford: 2004. Vol. 13, Iss. 1; s. 50.
- Kiserman, Brad J. (2006). ”Prevention and Defeating Terrorism at Sea: Practical Consideration for Implementation of the Draft Protocol to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA)”, Recent Developments in the Law of the Sea And China, ed., Myron H. NORDQUIST-John Norton MOORE - Kuen-chen Myro FU, Martinus Nijhoff Publishers, pp. 425-464.
- Klemm, Ulf-Dieter “Continental Shelf Arbitration (France/United Kingdom) Encyclopedia of Public International Law, Vol. 2 (Decisions of International Courts and Tribunals and International Arbitrations), s. 58.
- Koç, Yıldırım (2008). “Avrupa Birliğinin Akdeniz Stratejisi”, Jeopolitik.
- Kraska, James (2009). Wilson, Brian, “Piracy Repression, Partnering and the Law”, Journal of Maritime Law and Commerce. Haziran 2009. Vol. 40, Issue 1; s. 45.
- Kurtbağ, Ömer (2003). “Avrupa-Akdeniz Ortaklığı: Barselona Süreci”, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Ankara Üniversitesi Avrupa Toplulukları Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, C:3, Sayı:1.
- Kurumahmut, A. (1998). “Ege’de Egemenliği Tartışmalı Adalar Sorunun Ortaya Çıkışı”, Kurumahmut, A. (ed.): Ege’de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar, Ankara.
- Kutluk, D. (2003). “Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları, Çevresel Tehdit”, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayın No.16, İstanbul: s. 266.
- Kwiatkowska, Barbara (2001). “The Eritrea/Yemen Arbitration: Landmark Progress in the Acquisition of Territorial Sovereignty and Equitable Maritime Boundary Delimitation”, Ocean Development & International Law, Vol. 32, s. 1-25.
- Kwiatkowska, Barbara (2001). “The Significance of the Eritrea/Yemen Arbitration for the Aegean Insular Formations”, , Proceedings of the

International Symposium on the Problems of Regional Seas 2001, Bayram Öztürk and Nesrin Algan (edt.s), TÜDAV, İstanbul, 2001, s. 223.

- Legault, L.H., Blair Hankey, (1985). “From Sea to Seabed: The Single Maritime Boundary in the Gulf of Maine Case”, AJIL, Vol. 79, s. 961-991.
- Legault, L. H., D. M. McRae, (1984). “The Gulf of Maine Case”, The Canadian Yearbook of International Law, s. 267-290.
- Lincoln, Simon J. (1994). “The Legal Status of Gibraltar: Whose Rock Is It Anyway?”, Fordham International Law Journal, Vol 18, Issue 1, article 8, 294-296.
- Lower, A. V. (1981). “The Development of the Concept of the Contiguous Zone”, British Yearbook of International Law, Vol. 52, pp. 159-169.
- Lupinacci, Julio Cesar (1984). ‘The Legal Status of the Exclusive Economic Zone in the 1982 Convention on the Law of the Sea’, The Exclusive Economic Zone A Latin American Perspective (Ed. Francisco Orrego Vicuna), p. 75.
- Massimo, Annati (2009). “Maritime Security against Terrorism and Piracy”, Military Technology, Vol. 33, Issue 3, s. 32.
- Mcdorman, Ted L. (1990). “The Canada-France Maritime Boundary Case: Drawing a Line Around Saint Pierre Eand Miquelon”, AJIL, Vol. 84, s. 157-189.
- Mchugh, Paul D. (1985). “Note”, Natural Resources Journal, Vol. 25:4, s. 1025-1038.
- Mcrae, D. M. (1983). “The Gulf of Maine Case: The Written Proceedings”, The Canadian Yearbook of International Law s. 266-283.
- Mejia, Maximo Quibranza (2004). “Defining Maritime Violence and Maritime Security”, Maritime Violence and Other Security Issues At Sea, The Proceedings of the Symposium on Maritime Violence and other Security Issues at Sea, World Maitime University, Sweden, s. 27.
- Mendelson, Maurice (2001). “The Curious Case of Qatar v. Bahrain in the International Court of Justice”, The British Yearbook of International Law, s. 183-211.
- Mutioğlu H. ve Özdemir, A. (2008). “Küreselleşmenin Jeoekonomi ve Enerji Politikalarına Etkisi”. Stratejik Araştırmalar Dergisi, (11), 99-112.

- Nelson, L. D. M. (1990). "The Roles of Equity in the Delimitation of Maritime Boundaries", *AJIL*, Vol. 84, s. 841.
- O'Brien, Patrick (2003). "The Myth of Anglophone Succession: From British Supremacy to American Hegemony", *New Left Review*, Vol:24 November-December 2003, s. 120-125.
- O'neil, William A. (2002). "Foreword", *Security at Sea*, The Nautical Institute, ed. Bah A. H. Parrit, s. 7.
- Oda, Shigeru, "Exclusive Economic Zone", *EPIL*, Vol. 11 (Law of The Sea-Air and Space), s. 102-109.
- Official Documents, *AJIL*, Vol. 65 1971.
- ORAL, Nilüfer (2006). "Terror at Sea:Detection and Prevention – the New International Ship and Port Facility Security Code and the Amended SOLAS Chapter XI-2" *Recent Developments in Law of the Sea and China*, ed., Myron H. NORDQUIST, John Norton MOORE ve Kuen-chen Myro FU, Martinus Nijhoff Publishers, s. 341.
- O'Reilly, Gerry (1999). *Gibraltar: Sovereignty Disputes and Territorial Waters*, *IBRU Boundary and Security Bulletin*, Spring 1999, s. 71.
- Oxman, Bernard. H. (2001). *Applying the Law of the Sea in the Aegean Sea, Problems of the International Seas 2001": Proceedings of the International Symposium on the Problems of Regional Seas.*
- Oxman, Bernard H. (1977). "The Third United Nations Conference on The Law of The Sea: The 1976 New York Session", *AJIL*, Vol. 71, s. 247-269.
- Oxman, Bernard H. (1978). "The Third United Nations Conference on The Law of The Sea: The 1977 New York Session", *AJIL*, Vol. 72, s. 57-83.
- Oxman, Bernard H. (1979). "The Third United Nations Conference on The Law of The Sea: The Seventh Session (1978)", *AJIL*, Vol. 73, s. 1-41.
- Oxman, Bernard H. (1980). "The Third United Nations Conference on The Law of The Sea: The Eight Session (1979)", *AJIL*, Vol. 74, Jan., 1980, s. 1-47.
- Oxman, Bernard H. (1981). "The Third United Nations Conference on The Law of The Sea: The Ninth Session (1980)", *AJIL*, Vol. 75, s. 211-256.
- Oxman, Bernard H. (1982). "The Third United Nations Conference on The Law of The Sea: The Tenth Session (1981)", *AJIL*, Vol. 76, s. 1-23.

- Oxman, Bernard H (1988). “The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea,” *Virginia Journal of International Law*, Vol. 24, s. 832.
- Özen, Çınar (2005-2006). “Neogramşiyen Hegemonya Yaklaşımı Çerçevesinde Güç ve Global Finans: Pax Britannica’daki Büyük Dönüşüm”, *Uluslararası İlişkiler*, C.2, S.8, s.12.
- Özkan, Arda (2012). 2012 “Doğu Akdeniz’de Münhasır Ekonomik Bölge’nin Sınırlandırılması Uyuşmazlığı”, *II.Bölgesel Sorunlar ve Türkiye Sempozyumu*.
- Öztürk, O. M. (2003). “Doğu Akdeniz’in ve Kıbrıs Adası’nın Stratejik Dengeleri Bağlamında Annan Belgesi”, *Stradigma e-journal*, No. 1.
- Park, Choon-ho “Australia-Papua New Guinea (Report Number 5-3)”, *IMB*, Vol. I., s. 929-975.
- Parkinson, B.J. (1996). “Maritime Security-A Joint Responsibility”, *International Perspectives on Maritime Security*, ed. Thomas C. Fitzhugh III, U.S. Department of Transportation, pp. 199-210.
- Parritt, A. H. (2002). “Maritime Security: Seismic Change”, *Safety at Sea*, May s. 16.
- Pazarcı, Hüseyin (1982). “Uluslararası Adalet Divanı’nın Tunus-Libya Kıta Sahaneliği Uyuşmazlığına İlişkin 24 Şubat 1982 Tarihli Kararı”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, İstanbul Üniversitesi, Sayı 2, 1982, s. 42-46.
- Percy, G. Etzel (1959). “Geographical Aspects of the Law of the Sea”, *ANNALS of the Association of American Geographers*, Vol. 49, s.16, 20.
- Peter, Chalk (2008). “The Maritime Dimension of International Security” *RAND Project Air Force*, RAND Corporation. s. 31.
- PHİLIPPE, Boisson,. *Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*. s.45-49.
- PLANT, Glen (2002) “Maritime Delimitation and Territorial Questions Between Qatar and Bahreyn”, *AJIL*, Vol. 96, Jun., s. 198-210.
- Rahn of Kutch Davası (1968). *ILM*, Vol. 7, s. 642-643.
- Ratner, Steven R. (2002). “Jus ad Bellum and Jus in Bello After September 11”, *American Journal of International Law*, Vol. 96, No 4, s. 909.

- Reichel, Marla C. (1998). “Maritime Delimitation and Territorial Questions Between Qatar and Bahrain”, *Denver Journal of International Law & Policy*, Vol. 26, s. 725-744.
- Reisman, W. Michael (2000). “Eritrea/Yemen Arbitration (Award, Phase II: Maritime Delimitation)”, *AJIL*, Vol. 94, s. 724
- Resmi Gazete, 18 Temmuz 1974.
- Rhee, Sang-Myon (1981). “Equitable Solutions to The Maritime Boundary Dispute Between United States and Canada in The Gulf of Maine”, *AJIL*, Vol. 75, s.610-611.
- Rhee, Sang-Myon (1982). “Sea Boundary Delimitation Between States Before World War II”, *AJIL*, Vol.76, No.3, July s. 555-588.
- Roach, Ashley (2004). “Initiatives to Enhance Maritime Security at Sea”, *Marine Policy*, Vol. 28, Issue 1, 2004, s. 48.
- Roach, J.A., (2001): “Access to Clearance for Marine Scientific Research in the Exclusive Economic Zone and on the Continental Shelf”, First Meeting of the Advisory Body of Experts on the Law of the Sea, Paris.
- Robbins, Clyde (1994). “Maritime Security: An Overview”, *Maritime Security Manuel: Part II, ASIS Standing Committee on Transportation Security*, s. 1.
- Robinson, Davis R., David A. Colson, Bruce C. Rashkow, (1985). “Some Perspectives on Adjudicating Before The World Court: The Gulf of Maine Case”, *AJIL*, Vol. 79, s. 578-579.
- Robinson, William I. (2006). “Küresel Kapitalizm ve Ulusötesi Kapitalist Hegemonya: Kuramsal Notlar ve Görgül Deliller”. (Çev: Erdem Türközü), *Praksis*, Sayı 8, s. 126.
- Romero, Jessica (2003). “Prevention of Maritime Terrorism: The Container Security Initiative”, *The Chicago Journal of International Law*, Vol. 4, Issue 2, pp. 597-605.
- Ronzitti, Natalino (1990). “Preface”, *Maritime Terrorism and International Law, International Studies on Terrorism, Volume 6*, Martin Nijhoff Publishers, s. I.

- Ronzitti, Natalino (1990). “The Law of the Sea and the Use of Force Against Terrorist Activities”, *Maritime Terrorism and International Law, International Studies on Terrorism*, Vol. 6, Martinus Nijhoff Publishers, s. 1.
- Schiller, Thomas S. (1986). “Maritime Terrorism: The Threat”, *Violence At Sea*, ed., Brian A.H. Parritt, Paris, ICC Publishing S.A., pp. 109-130.
- Schneider, Jan (1985). “The Gulf of Maine Case: The Nature of an Equitable Result”, *AJIL*, Vol. 79, s. 547
- Sevim, C.(2011). Petrol Rezervlerinin Zirve Noktasının Enerji Güvenliği Açısından Büyük Enerji Pazarları (ABD,AB,Çin ve Hindistan) Üzerindeki Etkileri. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*. (11), 53-72.
- Skaridov, S. Alexander (2005). “Naval Activity in Foreign EEZ-The Role of Terminology in Law egime”, *Marine Policy*, Vol. 29, Numb. 2, s. 154.
- Smith, Craig H. (2002). “Threats and Responses: Antiterror Arrest; Kuwait Says a Senior Qaeda Member Has Confessed to Planning 2 Attacks in Yemen”, *The New York Times*, November 17, s. 5.
- Smith, Duane M. (1996). “Maritime Security: An Overview”, *International Perspectives on Maritime Security*, ed. Thomas C. Fitzhugh III, U.S., Department of Transportation, s. 1.
- Sohn, Louis B. (1989). “Exploring New Potentials in Maritime Boundary Dispute Settlement”, *Rights to Oceanic Resources*, D.G. Dallmeyer and L. DeVorsey Jr. (edt.s), Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, s. 153.
- Sonenshine, Marshall (1983). “Law of the Sea: Delimitation of the Tunisia-Libya Continental Shelf”, *Harward International Law Journal*, Vol. 24, s. 225-236.
- Schneider, Jan “Canada– France (Saint Pierre and Miquelon) Report Number 1-2 (Addendum 2)”, *IMB*, Vol. III, s. 2141.
- Scovazzi Tullio, Giampiero Francalanci, (edt.s), *Lines in the Sea*, Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht, 1994, s. 245
- Scovazzi Tullio, Giampiero Francalanci, “Libya-Malta, (Report No. 8-8)”, *IMB*, Vol.II., op.cit., s.1649.
- Solas Amendments and ISPS Code Enter Into Force, (2004).*Oil Spill Intelligence Report*, Temmuz 2004, Vol. 23 Issue 7, s. 1-3.

- Song, Yann-Huei (2004). "An Overview of Regional Responses in the Asia-Pacific to the PSI", *Maritime Studies*, The Australian Centre for Maritime Studies, March/April 2004, pp. 1-21.
- Sparks, Thomas McK (2006). "Costal State Authority", *Maritime Operational Zones*, ed. Richard JAQUES, United States Naval War College, s. 1-3.
- Stevenson, John R., Bernard H. Oxman, (1974). "The Preparations for The Law of The Sea Conference", *AJIL*, Vol. 68, s. 1-32.
- Stevenson, John R., Bernard H. Oxman, (1975). "The Third United Nations Conference on The Law of The Sea: The 1974 Caracas Session", *AJIL*, Vol. 69.
- Stevenson, John R., Bernard H. Oxman, (1975). "The Third United Nations Conference on The Law of The Sea: The 1975 Ceneva Session", *AJIL*, Vol. 69, s. 763-797.
- Strange, Susan (1987). "The Persistent myth of lost Hegemony", *International Organization*, 41, 4, Autumn.
- Tanaka, Yoshifumi. (2001). "Reflections on the Eritrea/Yemen Arbitration of 17 December 1999 (Second Phase: Maritime Delimitation)", *NILR*, s. 200.
- Tanaka, Yoshifumi (2003). "Reflections on Maritime Delimitation in the Qatar/Bahrain Case", *ICLQ*, Vol. 52, January s. 53.
- Tanaka, Yoshifumi (2004) "Reflections on Maritime Delimitation in the Cameroon/Nigeria Case", *ICLQ*, Vol. 53, April, p. 376.
- Tanja, Gerard J. (1990). *The Legal Determination of International Maritime Boundaries*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer, s. 209-210.
- Taylan, M. (1999). "Güvenli Gemi İşletmeciliği ve ISM Kodu", *Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi Bildiri Kitabı*, s. 347-356.
- The Netherlands-Federal Republic of Germany (1971). *Treaty on the Delimitation of the Continental Shelf under the North Sea*, *AJIL*, Vol. 65, s. 909-914.
- Trelawny, Chris (2003). "Maritime Security: Implementation of the ISPS Code," *Intermodal Africa 2005 Tanzania Exhibition and Conference*, s. 5.
- Trelawny, Chris (2006). "IMO Maritime Security: Policy Background Paper", *IMAREST World Technology Maritime Conference*, London.
- UN Official Documents (1957). *AJIL*, Vol.51, s. 154-256.

- UN Reports of International Law Commission, (1957). Vol. 51 s. 154-256.
- Wallace, Michael (1992). F. "Introduction", International Boundary Cases: The Continental Shelf, Vol. I, Grotius Publications Limited, Cambridge, s.11.
- Wedgwood, Ruth (2002). "Agora: Military Commissions: Al Qaeda, Terrorism and Military Commissions", American Journal of International Law, Vol. 96, 2002, s. 328, 329.
- Whiteman, Marjorie A. (1958). "Conference on the Law of the Sea: Convention on the Continental Shelf", *AJIL*, Vol. 52, s. 629-659.
- Wilkinson, Paul (1986). "Terrorism and Maritime Environment", Violence at Sea, ICC Publishing S.A., Paris, pp. 27-40.
- Wojciech, Stankiewicz (2005). "International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilization of the 21st Century", The American Behavioral Scientist, Şubat 2005. Vol. 48, Issue 6; s.685 - 689.
- Yang, Sue Soo-ha (2003). "Legal Basis for State Interception of Shipments on High Seas: Legality of the Naval Interdiction under the 'Proliferation Security Initiative'", Brooklyn Law School, s. 10.
- Yaycı, Cihat (2012). "Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye", Bilge Strateji, Cilt:4, Sayı:6.
- Yıldızoğlu, Ergin (2004). "Jeopolitiğin 'Geri Dönüşü' ve Kaynak Savaşları", Stratejik Analiz, c. 5, Sayı 47, Mart 2004, ss. 16-17.
- Young, Christopher (2005). "Balancing Maritime Security and Freedom of Navigation on the High Seas:A Study of the Multilateral Negotiation Process in Action", The University of Queensland Law Journal, Vol. 24, Issue 2, 2005, pp 355-414.
- Zhu, Jianjun (2008). Ou, Ziqiang . "AIS Database Powered by GIS Technology for Maritime Safety and Security. " The Journal of Navigation. Vol. 61, Iss. 4; s. 655-665.

Elektronik Kaynaklar:

- Acer, Yücel "Uluslararası Hukuk ve Nükleer Silahlar", USAK Stratejik Gündem, <http://www.usakgundem.com/yazarlar.php?id=31&type=7> , 18,09,2014

- Acer, Yücel “Uluslararası Deniz Hukuku Ders Notları”,
www.usakgudem.com , 05 03 2014.
- Agreement between Hellenic Republic and the Italian Republic on the delimitation of the respective Continental Shelf areas of the two states,
<http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/grc.htm> , 19 03 2014.
- Ahlstrom, Christer The Proliferation Security Initiative: international law aspects of the Statement of Interdiction Principles, s. 763,
<http://www.sipiri.org/contents/expcon/yb0518.pdf> , 18,09,2014
- ABD Çevre Koruma Örgütü Resmi İnternet Sitesi,
<http://www.epa.gov/oia/trade/transport.html> , 18,09,2014
- ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi,
<http://www.uscg.mil/hq/cg5/cg531/AMIO/FlowStats/currentstats.asp>,
22,08,2014
- Award of the Arbitral Tribunal in the Matter of an Arbitration Between Barbados and The Republic of Trinidad Tobago, The Hague, 11 April 2006.;
<http://www.pca-cpa.org/ENGLISH/RPC/BATRI/BATRIAward.pdf> ,
22,08,2014
- Bahreyn -Katar BMDHS Onayı
http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ci_aims2005.pdf , 22,08,2014
- Bennet, C., “Health and Safety: Human Error- Preventing accidents at sea by improving the conditions for seafarers”, TinigngMarino Newspaper, 2004.
<http://www.ufs.ph/tinig/janfeb04/01020415.html> , 22,08,2014
- Birleşmiş Milletler
BM 68. Genel Kurulu, 4. Komite, 5. Toplantı, GA/SPD/530, 9 October 2013, Questions over whether Gibraltar achieved full measure of self-government central to debate in fourth committee,
<http://www.un.org/News/Press/docs/2013/gaspd530.doc.htm> , 26 06 2014.
BM Genel Kurulu’nun 9 Aralık 1985 tarih ve 40/61 sayılı Kararı,
<http://www.un.org/Depts/dhl/res/resa40.html> ,02.06.2014
http://www.un.org/Depts/los/los_decl.htm#UnitedKingdom , 25 02 2014.

http://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletin56e.pdf , 21 06 2014.

http://www.un.org/Depts/los/los_decl.htm#Malaysia , 29 04 2014.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/HRV_2003_Decision.pdf , 21 06 2014.

www.un.org/Depts/los/legislationandtreaties/statefiles/cyp.htm ,

www.un.org/Depts/los/legislationandtreaties/statefiles/egy.htm , .

http://www.un.org/Depts/los/referencefiles/chronological_lists_of_ratifications.htm , 21 04 2014.

www.un.org/Depts/los/legislationandtreaties/pdffiles/treaties/egy-cyp2003EZ.pdf , 20 07 2014.

http://www.un.org/Depts/los/referencefiles/chronological_lists_of_ratifications.htm , 18 03 2014.

www.un.org/Depts/los/legislationandtreaties/statefiles/syr2003e.pdf , 17 07 2014.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/syr2003e.pdf> , 01 06 2014.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SYR.htm>, 18.07.2014,

http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/CYP_1974_Law.pdf, 20.09.2014.

http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/cyp_2004_eez_proclamation.pdf, 20.09.2014.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LBY/1959/Act.pdf>, 17.11.2013

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MLT1971_Act.pdf, 27.11.2013.

<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ITA.htm>, 18.11.2013.

http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_1977_Decree.pdf, 23.03.2014.

- Bolivya/Şili Pasifik Okyanusu'na Giriş/Çıkış Davası (<http://www.icj-cij.org/docket/files/153/18350.pdf>), 11.09.2014

- Cebelitarık Hükümeti Resmi İnternet Sitesi,
<https://www.gibraltar.gov.gi/political-development> , 24 06 2014.
- Cesaretti, R. (2005): Akdeniz’de Terörle Mücadele,
<http://www.nato.int/docu/review/2005/issue3/turkish/art4.html> , 14.06.2014.
- CSI: Container Security Initiative, U.S. Customs Border Protection,
http://www.cbp.gov/xp/cgov/border_security/international_activities/csi/,
10.06.2014
- CSI In Brief, U.S. Customs and Border Protection,
http://www.cbp.gov/xp/cgov/border_security/international_activities/csi/,
10.06.2014
- Decree concerning the Territorial Waters of the Arab Republic of Egypt of 15
January 1951, as amended by Presidential Decree of 17 February 1958,
http://www.un.org/depts/los/legislation_andtreaties/statefiles/egy.htm , 15 05
2014.
- Decree of 6/18, September 1931 to Define The Extent of The Territorial
Waters <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/grc.htm> ,
28 04 2014.
- Deniz Kazaları Araştırma Uzmanları Uluslararası Forumu (MAIIF),
<http://www.maiif.org/>, 16,04,2014
- Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs of
the United Nations, Law of the Sea Bulletin 54,
<http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/claims.html>,
16,04,2014
- Dünyadaki Nükleer Güçler,
<http://www.bbc.co.uk/turkish/news/story/2005/05/050502nuclearpowers.shtml>
1 , 16,04,2014
- Ece, J.N. (2004): Uluslararası Emniyetli Yönetim (ISM) Kodu,
<http://www.denizhaber.com> , 08.05.2014.
- Ercüment, Tezcan (2005) “AB Sürecinde GKRY’nin Tanınması Sorunuyla
İlgili Hukuksal Bir Değerlendirme”,
www.turkishweekly.net/turkce/makale.php , 08,03,2014
- Figueroa, D.M. (2005): NATO’nun terörizme mukabelesi,
<http://www.nato.int/docu/review/2005/issue3/turkish/art1.html> , 14 04 2014.

- Hakemlik Andlaşması (Arbitration Agreement),
<http://www.pca-cpa.org/ER-Yarbgree.html>, 08,03,2014
- IMB Piracy Reporting Center Official Website, International Maritime Board (IMB),
http://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_content&view=article&id=30&Itemid=12, 08,03,2014
- IMO'nun 2001 yılında almış olduğu A.922(22) sayılı kararı,
[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?dataid=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?dataid=24575&filename=A922(22).pdf), 01,02,2014
- İktisadi Kalkınma Vakfı
http://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/ulastirma_2.pdf, 11.07.2014.
<http://www.ikv.org.tr>, 24 06 2014.
- İkelere İlişkin Andlaşma (Agreement on Principles),
<http://www.pca-cpa.org/ER-Yagreeprinc.htm>, 01,02,2014
- Intergovernmental Oceanography Commission,
http://ioc-unesco.org/index.php?option=com_oe&task=documents&Itemid=29, 22, 07, 2014
- İrlanda Denizcilik Enstitüsü Resmi İnternet Sitesi,
<http://www.marine.ie/home/aboutus/newsroom/PressReleaseArchive/2013/PressreleaseMarineTourismIndustry.htm>, 05,02,2014
- Jale, Nur Ece. "Korsanlık Olayları ve Denizde Güvenlik", Deniz Haber,
www.denizhaber.com, 02.02.2014.
- Joseph, Jofi: "The Proliferation Security Initiative: Can Interdiction Stop Proliferation?", Arms Control Association, Haziran 2004,
http://www.armscontrol.org/act/2004_06/Joseph.asp, 10.03.2014
- Karaçin, B.B. (2009). Çin'in Modern İpek Yolu, 08.09.2012,
<http://www.usak.org.tr/haber.asp?id=775>, 05,02,2014
- Kennedy, Harold: "U.S. Customs Goes High-Tech for Cargo Security", National Defense, October 2005,
www.Nationaldefensemagazine.org, 10.03.2014
- Kirgis, Frederic L. Boarding of North Korean Vessel on the High Seas, ASIL Insights,
<http://www.asil.org/insights/insigh94.htm>, 05,08,2014

- Kosta Rika/Nikaragua arasındaki Karayip Denizi ve Pasifik Okyanusu'nda Deniz Alanlarının Sınırlandırılması (<http://www.icj-cij.org/docket/files/157/18274.pdf>, 20,08,2014
- Kuzey Denizi Davası Kararı, www.icj-cij.org, 05,08,2014
- Law 37 of 16 August 1981 on extension of its Territorial Sea, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/syr.htm> , 28 03 2014.
- Law 230 of 17 September 1936, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/grc.html> , 18 02 2014.
- Legislative Decree No. 138 concerning territorial waters and sea areas, 7 September 1983, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/lbn.htm>, 05.04.2014.
- Legislative Decree No.304 of 28 December 1963, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/syr.html> , 02.02.2014.
- Logan, Samuel E. The Proliferation Security Initiative: Navigating The Legal Challenges, www.Law.fsu.edu/Journals/transnational/Vol_14-2/Logan.pdf , 10.11.2013
- Masala, C. (2005). Artan Beklentiler. <http://www.nato.int/docu/review/2005/issue4/turkish/art1.html>, 10.11.2013
- Milliyet, <http://www.milliyet.com.tr/rusya-ruumlardan-resmen-us-istedi/dunya/detay/1751630/default.htm>, Erişim: 10.09.2014
- National Strategy to Combat Weapons of Mass Destruction”, The White House, Dec. 2002, <http://www.whitehouse.gov/> , 06.03.2013,
- NATO Operation Active Endeavour”, NATO, Allied Joint Force Command Naples, <http://www.jfcnaples.nato.int/JFCNOperations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm> , 06.03.2013
- Invocation of Article 5 confirmed, NATO Update, <http://www.nato.int/docu/update/2001/1001/e1002a.htm>, 01,02,2014
- Statement by NATO Secretary-General Lord Robertson of 2 October 2001”,

- NATO, <http://www.nato.int/docu/2001/s/011002a.html> , 14, 11, 2013
- Statement by the North Atlantic Council”, NATO, Press Release (2001),
<http://www.nato.int/docu/pr/2001/p01-124e.html> , 14, 11, 2013
- www.nato.int , 26 04 2014.
- http://www.nato.int/issues/active_endeavour/index.html , 22 03 2014.
- Niem, Andrea (2004) “SE Asia’s Maritime Security Becomes Latest Focus in War on Terror”, IWS: The Information Warfare Site, April 2004.
<http://www.iwar.org.uk/news-archive/2004/04-29-14.htm>, 10.08.2014
 - Nikaragua/Kolombiya Kıta Sahaneliğının Sınırlandırılması Davası (<http://www.icj-cij.org/docket/files/154/18378.pdf>, 10.10.2014
 - Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Anlaşması,
<http://www.taek.gov.tr/uluslararası/anlasmalar/npt.html>, 05.02.2014.
 - ORAL, Nilüfer: “IMO ve Türkiye”, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği,
<http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/NiluferORalIMO.htm> , 12 04 2014.
 - Öztürk, Osman Metin "Doğu Akdeniz'in ve Kıbrıs Adası'nın Stratejik Dengeleri Bağlamında Annan Belgesi", www.stradigma.com , 06.03.2013
 - Öztürk, O. M.: “Doğu Akdeniz’in ve Kıbrıs Adası’nın Stratejik Dengeleri Bağlamında Annan Belgesi”,
<http://www.stradigma.com/turkce/subat2003/makaleprint1.htm> , 12.01.2014
 - Pamir, N.(2012). Enerji Politikaları ve Küresel Gelişmeler,
http://www.emo.org.tr/ekler/c6744c9d42ec2cb_ek.pdf, 07.01.2013,
 - Peru/Şili Deniz Alanları Davası (<http://www.icj-cij.org/docket/files/137/14385.pdf>, 16.08.2014.
 - Ports in CSI”, U.S. Customs Border Protection,
http://www.cbp.gov/xp/cgov/border_security/international_activities/csi/ports_in_csi.xml, 03, 04, 2014
 - Presidential Proclamation No. 2667, 28th September, 1945, “Policy of the United States with Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental Shelf”, <http://www.oceanlaw.net/texts/truman1.html> , 02 02 2014.
 - Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles”, U.S. Department of State, <http://www.state.gov> , 29, 04, 2014

- Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles”, U.S.Department of State, Remarks by John R. BOLTON to Proliferation Security Initiative Meeting, Paris, Fransa, <http://www.state.gov/t/us/rm/23801pf.htm> , 29, 04, 2014
- Prosser, Andrew - SCOVILLE, Herbert - FELOWE, Peace: The Proliferation Security Initiative, CDI, Center For Defense Information, [www.http://www.cdi.org/pdfs.pdf](http://www.cdi.org/pdfs.pdf), 16.02.2014
- Romanya/Ukrayna Karadeniz’de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Davası (www.icj-cij.org/docket/files/132/1697.pdf), 15.08.2014
- Sahil Güvenlik Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi, http://www.sgk.tsk.tr/baskanliklar/harekat/faaliyet_istatistikleri/faaliyet_istatistikleri.asp , 19, 12, 2013
- Shulman, Mark R.: The Proliferation Security Initiative as a New Paradigm for Peace and Security, <http://www.StrategicStudiesInstitute.army.mil/> , 19, 12, 2013
- Slovenya Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı <http://www.mzz.gov.si/nc/en/tools/news/cns/news/article/141/8471/>, 22 05 2014.
http://www.mzz.gov.si/fileadmin/pageuploads/Novinarsko_sredisce/Sporocila_za_javnost/AIDE_MEMOIRE-ang.pdf , 22 06 2014.
<http://www.mzz.gov.si/nc/en/tools/news/cns/news/article/141/9656/?type=98> , 23 06 2014.
- Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, <http://www.turksae.com/face/index.php?textid=103&PHPSESSID=92621fa3676f891870365097bdf6ba0e> , 29 04 2014.
- Territorial Sea Law No.45 of 1964 and Continental Shelf Law No.8 of 5, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/cvp.htm> , 21 03 2014.
- Territorial Waters Law, 5750-1990 of February 1990, Submarine Areas Law of 10, <http://www.un.org/depts/los/legislationandtreaties/statefiles/isr.htm> , 24 04 2014.
- TC Dışişleri Bakanlığı, http://www.mfa.gov.tr/MFA_tr/guncel/btnot.htm , 28 04 2014.

http://www.mfa.gov.tr/no_-288_-21aralik-2010_-israil-ile-gkry-arasinda-imzalan-an-meb-anlasmasi-hk_.tr.mfa, 20.08.2014.

http://www.mfa.gov.tr/no_18---30-ocak-2007_-guney-kibris-rum-yonetimi_nin-dogu-akdeniz_deki-ulkelerle-deniz-yetki-alanlarini-ilgilendiren-ikili-anlasmalar-yapma-gayretlerini-hk_.tr.mfa,20.08.2014

<http://mfa.gov.tr/MFAtr/BasinEnformasyon/aciklamalar/2007/Ocak/NO1830Ocak2007.html> , 12 05 2014.

- TC Genelkurmay Başkanlığı,
http://www.tsk.mil.tr/bashalk/konusma_mesaj/2005/tmmmacilis_28062005.htm , 28 04 2014.
- TC Deniz Kuvvetleri K.lığı
<http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararası/UNIFIL.php>, 12.09.2014
<http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb/turkce/uluslararası/AKH.php>, 12.09.2014
- The New Proliferation Security Initiative. An interview with John Bolton”, Arms Control Association,
<http://www.armscontrol.org/aca/midmonth/November/Bolton.asp>, 10.09.2013
- Tüm dava listeleri ve detaylı açıklamalar için Bkz. (<http://www.icj-cij.org/docket/index.php?p1=3&p2=3>, 10.10.2014
- Uluslar arası Adalet Divanı
Danimarka - Norveç Davası Kararı, Hollanda - Danimarka Davası Kararı, İngiltere - Fransa Davası Kararı, Libya - Tunus Davası Kararı, Kanada - Fransa Davası Kararı, Libya - Malta Davası Kararı, ABD - Kanada Davası Kararı”, Fransa - Kanada Davası Kararı”. www.icj-cij.org , 30,10,2013
- Uluslararası Denizcilik Kurtarma Federasyonu (IMRF),
<http://www.international-maritime-rescue.org/about.php> , 22,11,2013
- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), <http://www.imo.org/> , 26,11,2013
- Uluslararası Fener İdareleri Birliği (IALA), <http://www.iala-aism.org/>, 02.01.2014
- Uluslararası Kurtarma-Yardım Birliği (ISU), <http://www.marine-salvage.com/> , 05, 02 ,2014
- Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU),
<http://www.itu.int/net/about/index.aspx> , 31, 01 ,2014
- Yavuz , Celalettin. “Somali’de Korsanlık - Denizde Terör ve Deniz

Ulaştırmasının Güvenliği”, TÜRKSAM,

http://www.turksam.org/tr/a_1535.html , 31, 01 ,2014

- Yavuz, Celalettin (2008): Somali’de Korsanlık- Denizde Terör ve deniz Ulaştırmasının Güvenliği. TÜRKSAM Terör Enstitüsü, 06, 05, 2014
- Yıldız, D. (2006). TMMOB Su Politikaları Kongresi. Akdeniz Havzası’nın Hidrojeopolitiği ve Türkiye, 21-23 Mart 2006, s.616, http://topraksuenerji.org/tmmob_su_politikalari_kongresi/Bildiriler/59.pdf, 30.11.2012.
- What is the Proliferation Security Initiative, <http://usinfo.state.gov/products/pubs/proliferation/#what> , 09,01, 2014
- http://www.axisglobe.com/print_article.asp?article=773 , 22 06 2014.
- <http://balkaninsight.com/en/main/news/15143> , 22 06 2014.
- www.cm.gov.nc.tr , 21 03 2014.
- <http://www.deltur.cec.eu.int/kitap/kmeda.rtf>, 10.08.2013
- <http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11> , 19, 07, 2014
- http://www.dtic.mil/whs/directives/corres/20051m_062305/Italy.doc, 12.12.2013
- <http://www.fni.no/doc&pdf/FNI-R1208.pdf> , 22 06 2014.
- <http://globalawandpolitics.org/2008/12/19/catch-the-thief--or-how-slovenia-purportedly-defies-the-very-founding-fathers-of-europe.aspx> , 22 06 2014.
- http://graphics.thomsonreuters.com/0210/OIL_PLRSK0210.gif.
- <http://www.iht.com/articles/ap/2008/12/19/europe/EU-EU-Croatia.php> , 22 06 2014.
- <http://www.ici-cii.org/iciwww/icases/itl/itl-isummary-19810414.htm>, 18.01.2014
- <http://www.ici-cii.org/iciwww/icases/ilm/ilm-isummaries/ilm-isummary-19840321.htm>, 17.01.2006.
- <http://www.isn.ethz.ch/isn/Current-Affairs/Security-Zatch/Detail/?id=53176&lng=en> , 22 06 2014.
- <http://www.isn.ethz.ch/isn/Current-Affairs/Security-Watch/Detail/?ots591=4888CAA0-B3DB-1461-98B9-E20E7B9C13D4&lng=en&id=93521> , 22 06 2014.
- http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=990183 , 22 06 2014.

- <http://www.pca-cpa.org/ENGLISH/RPC/BATRI/BATRI Award.pdf>
- www.rhppublishing.com , 27 03 2014.
- <http://www.setimes.com/cocoon/setimes/xhtml/tr/features/setimes/features/2007/08/27/feature-01> , 24 04 2014.
- <http://www.setimes.com/cocoon/setimes/xhtml/tr/features/setimes/features/2008/12/22/feature-02> , 24 06 2014.
- <http://www.suezcanal.gov.eg/>, 15.09.2014
- <http://www.turksam.org/tr/haberin-yorumu-detay/982-cebelitarik-sorunu-hakkinda-uzman-degerlendirmesi> , 26 06 2014.s
- www.uais.org , 08 02 2014.
- <http://www.usak.org.uk/junction.asp?docID=349&ln=TR> ,
- <http://www.usak.org.tr/makale.aspx?id=1690> , 24 06 2014.
- www.uniankara.org.tr/docpdf/denizhukuku.pdf , 24 04 2014.
- www.vesseltracker.com , 22 04 2014.

Sözleşmeler, Raporlar, Protokoller, Tezler, Seminerler, Sempozyum, Konferanslar

- Açık Deniz Sözleşmesi, (1958).
- Anar, Y. (2006). Kitle İmha Silahlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimi-PSI ve Türkiye'ye Yansımaları. Yüksek Lisans Tezi, Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı, İstanbul Üniversitesi.
- Arpat, E. (1993). Doğal Uzanım Kavramının Bir Deniz Hukuku Terimi Olarak, Doğuşu, Gelişimi ve Bu Kavramın Kıta Sahaneliği Sınırlandırılmasında Günümüzdeki Durumu, Mart 1987 ve Haziran 1993 tarihli raporlar, s. 2-3.
- Arpat, Esen (1997). Ege Denizi Uyuşmazlığının Birleşmiş Milletler Deniz Yasasının Kıta Sahaneliği Tanımlamasına ve Kıta Sahaneliği ve Özgül Ekonomik Bölge Sınırlandırılmasına İlişkin Yaklaşımları Bakımından İrdelenmesi, Yayınlanmamış Özel Rapor.
- ASAM (2008). Akdeniz Birliği.

- Asyalı, Ender (2001). Suyolları Yönetiminde VTS Güvenlik Önlemleri ve Politikaları Doktora Tezi.
- Barbados/Trinidad ve Tobago Tahkimi.
- BİLGESAM (2013). Doğu Akdeniz’de Enerji Keşifleri ve Türkiye, Doç.Dr.Atilla SANDIKLI vd., No. 59, İstanbul.
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, (1982).
- BOUN-Boğaziçi Üniversitesi (2007), “Kıbrıs’ta Petrol Krizi”
- Case Concerning Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada/United States of America), 12 October 1984, ICJ Reports, No. 67.
- Case Concerning Maritime Delimitation and Territorial Questions Between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain), 16 March 2001, ILM, Vol. 40, 2001.
- Case Concerning The Continental Shelf (1985). (Libyan Arab Jamahiriya/Malta), 3 June 1985, ICJ Reports, No.68.
- Case Concerning the Continental Shelf (1992). (Tunisia v. Libyan Arab Jamahiriya), 24 February 1982, ICJ 1982, No. 63
- Case Concerning The Land and Maritime Boundary Between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea Intervening), 10 October 2002, ICJ, No.94.
- Case United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and The French Republic, 30 June 1977.
- Combating Terrorism at Sea, (2004). NATO, Active Endeavour Briefing, Nisan 2004, s. 2.
- Danger at Sea - Working in the Fishing Sector (2013). ILO Communication and Public Information, s. 1.
- Delimitation of The Continental Shelf (1977). (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and The French Republic), 30 June 1977.
- Demirsoy, Selçuk (1974). Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Hakkında Rapor, Ankara: Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü, 20-25.
- Economic and Social Consequences of Drug Abuse and Illicit Trafficking, United Nations International Drug Control Programme, 2012. s. 3.
- Eritre/Yemen Tahkimi (1999).

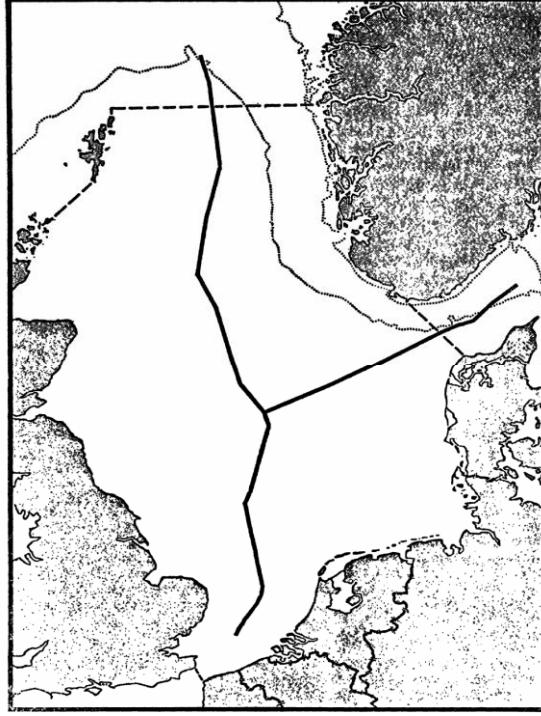
- Erkek, L. (2006). Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası. Doktora Tezi, Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz İşletmeciliği Ana Bilim Dalı, İstanbul Üniversitesi.
- Forced Labor Statistics. ILO, A Global Alliance Against Forced Labor: 2005. s. 2.
- General Report, ILO 18th International Conference on Labor Statistics, 2008. s. 10.
- Germany Marshall Fund (GMF): Energy Resource in the Eastern Mediterranean: Source for Cooperation or Fuel for Tension, Washington DC, 2012.
- Guine/Guinea-Bissau Maritime Delimitation Case (1985). (Court of Arbitration Constituted Under an Agreement of 18 February 1983).
- IMO, 11 Temmuz 2001. AIS Bilgi Sunum ve Gösterimi Hakkında Geçici Kılavuz
- IMO Decisions on Implementation of LRIT (2007). Maritime Studies. Canberra: Nov/Dec 2007. s. 28.
- ILO, (2013). Forced Labor Statistics, s. 2.
- ILO, (2013). General Report, s. 10.
- International Boundary Cases (1992). The Continental Shelf, Vol. I-II, Grotius Publications Limited.
- International Conference Adopts Revised Treaties to Address Unlawful Acts at Sea,(2005).
- International Crisis Group (ICG): Aphrodite s Gift: Can Cypriot Gas Power A Dialogue?, Vol. 216, Brussels, 2012.
- Jan Mayen Davası (1993).
- Kamerun/Nijerya Davası (2002).
- Karagöz, Mahmut (2004). Ege Denizi'nde Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması. Silahlı Kuvvetler Tezi Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı, Altınova/Yalova.
- Katar/Bahreyn Davası (1991).
- Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, (1958).
- Kıt'a Sahanlığı Sözleşmesi, (1958).

- Kölelik Sözleşmesi 25.9.1926, Protokol 23.10.1956 ve Tamamlayıcı Sözleşme 07.09.1956.
- Kuzey Denizi Davaları (1969).
- Limits of Oceans and Seas, Special Publication 23, International Hydrographic Bureau, Drft 4 th edition, Monaco-1986, sh. 49.
- Maine Körfezi Davası,(1984).
- Manş Denizi Tahkimi, (1977).
- Maritime Security Measures are Under the Spotlight at IMO Safety Meeting, Oil Spill Intelligence Report, Haziran 2004. Vol. 27, Issue 23; s. 1-2.
- MSC/Circs: Maritime Security Committee / Circular.
- NATO Briefing (2004). Active Endeavour, Combating Terrorism at Sea.
- North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of Germany v. Denmark; Federal Republic of Germany v.The Netherlands), 29 February 1969, ICJ Reports 1969, p. 3.
- North Sea Continental Shelf Federal Republic of Germany-Denmark-The Netherlands, AJIL, Vol.65, Oct., 1971, s. 901-903.
- Nweihed, Kaldone G. “Trinidad and Tobago – Venezuela (Gulf of Paria) Report Number 2-13(1)”, *IMB, Vol. I*, s. 639.
- Oil Spill Intelligence Report, Ekim 2005. Vol. 28, Issue 43; s. 1-2.
- Önder, Adnan (2008). UluslararasıTürk Yunan İlişkileri (Kıta Sahanelığı Meselesi), Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi.
- Özbek, Dolunay (2004). “Komşu Devletler Arasında Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Hukuku ve Ege Denizi Kıta Sahanelığı Uyuşmazlığı”, (Basılmamış Doktora Tezi İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), s. 57.
- Özman, Aydoğan (1986). Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler, Ege Denizi Sorunları Semineri, Ankara.
- Saint Pierre ve Miquelon Tahkimi (1992).
- Scovazzi, Tullio and Giampiero Francalanci, “Libya-Tunisia Report Number 8-9”, *IMB, Vol.II*, s.1663-1677
- Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, OECD, July 2003, s. 5.
- SOLAS: Denizde Can Güvenliğı Uluslararası Sözleşmesi (1974).

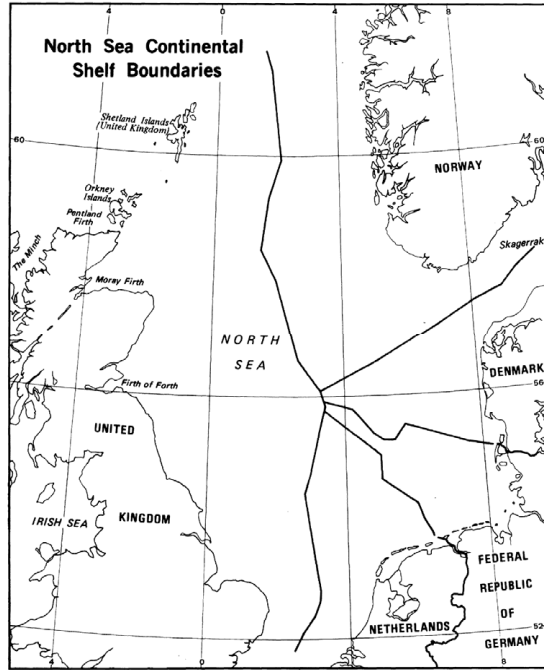
- SUA Sözcleşmesi (1988). Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Gerçekleştirilen Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözcleşme.
- T.C 2004/Turkuno DT4739 Sayılı Notası
- Terrorist Attacks (2001). IMO to Review Ship Security, Seaways, The International Journal of the Nautical Institute, December 2001, s. 12.
- Strategy and Defense in the Eastern Mediterranean: An American-Israeli Dialogue (1987). The Washington Institute for Near East Policy, Washington DC.
- Tourism Flighlights (2009). Edition. United Nations World Tourism Organization, 2009. s. 2.
- Trafficking in Persons (2013). Global Patterns, United Nations Office on Drugs and Crime, s. 18-20.
- Tunus/Libya Davası (1982).
- U. S. Department of State Trafficking in Persons Report (2013). Washington, s. 7.
- U.S. Geological Survey (2010). Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Levant/Nile Delta Basin Province, Eastern Mediterranean,” Fact Sheet.
- UN General Assembly, 11th Sess. Official Records, Supp.No.17 (A/3572).
- UN Official Documents (1950). Vol. 44 s. 1-105.
- UN Yearbook ILC (1950). Vol. II s. 384
- UN Yearbook ILC (1951). Vol. II s. 143
- UN Yearbook ILC (1953). Vol. II s. 213
- UNCLOS I Official Records, Vol. VI s. 91-98.
- Viyana Anlaşmalar Hukuku Sözcleşmesi (1969).

EKLER

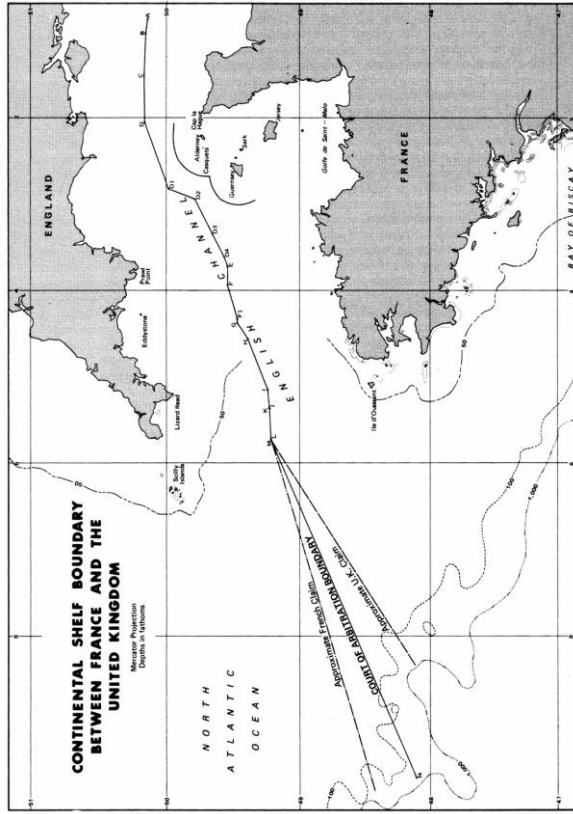
HARİTALAR



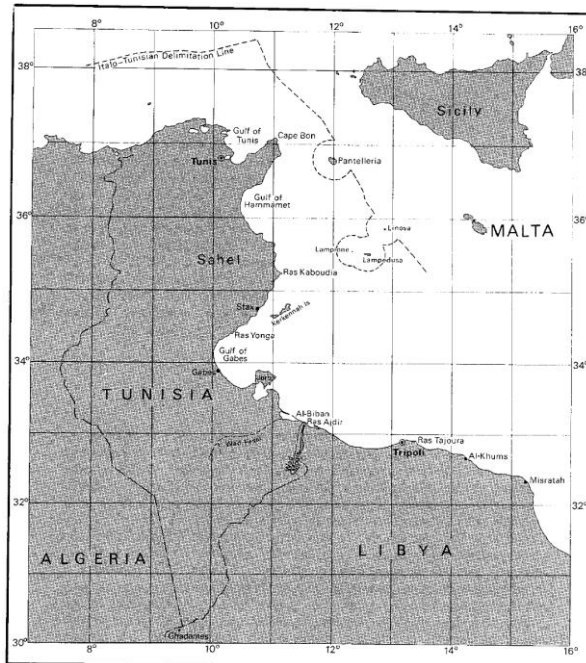
Harita-1: Kuzey Denizi Sınırlandırma Alanı (Kuzey Denizi Davaları, s. 15).



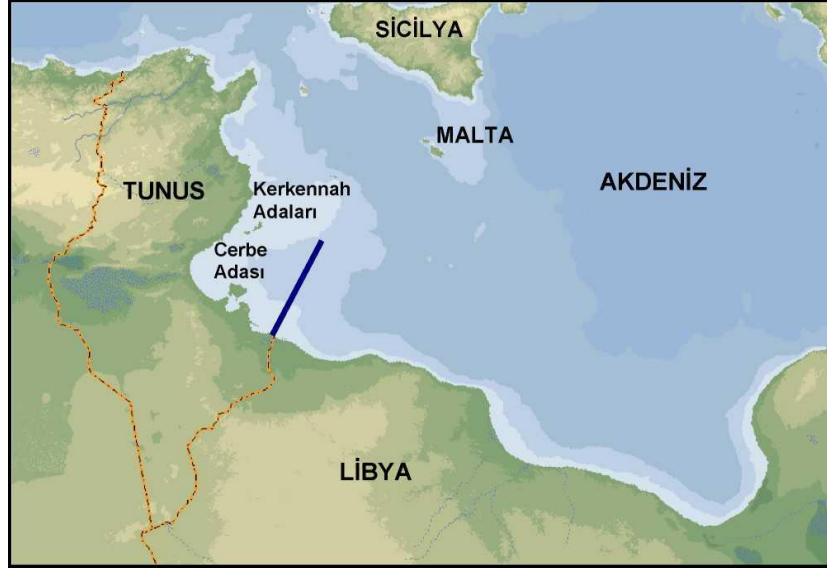
Harita-2: Federal Almanya, Danimarka ve Hollanda Arasındaki Nihai Sınırlandırma (UN Official Documents, 1971: s. 903; Hodgson ve Smith, 1979: s. 430).



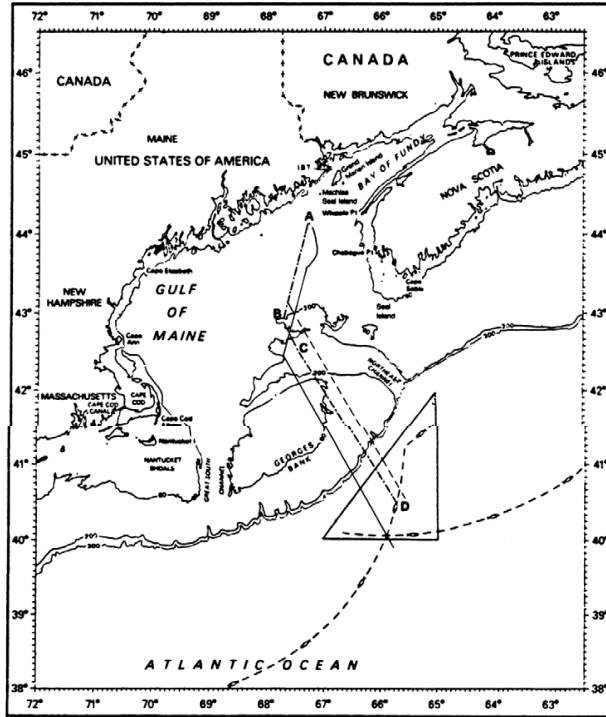
Harita-3: Manş Denizi Tahkimi Sınırlandırma Hattı (Hodgson ve Smith, 1979: s. 428).



Harita-4: Tunus/Libya Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Alanı (International Boundary Cases, 1992: s. 945).

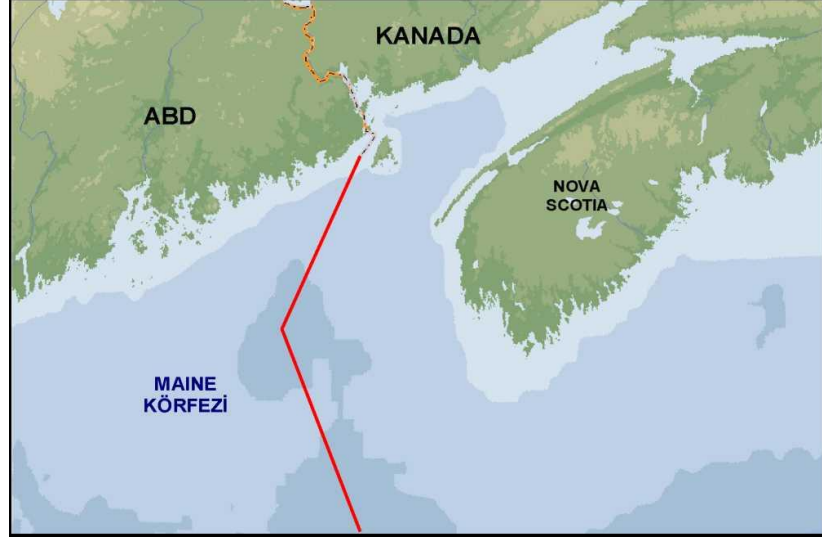


Harita-5: Tunus - Libya Davasına İlişkin Harita (Başeren, 2002).

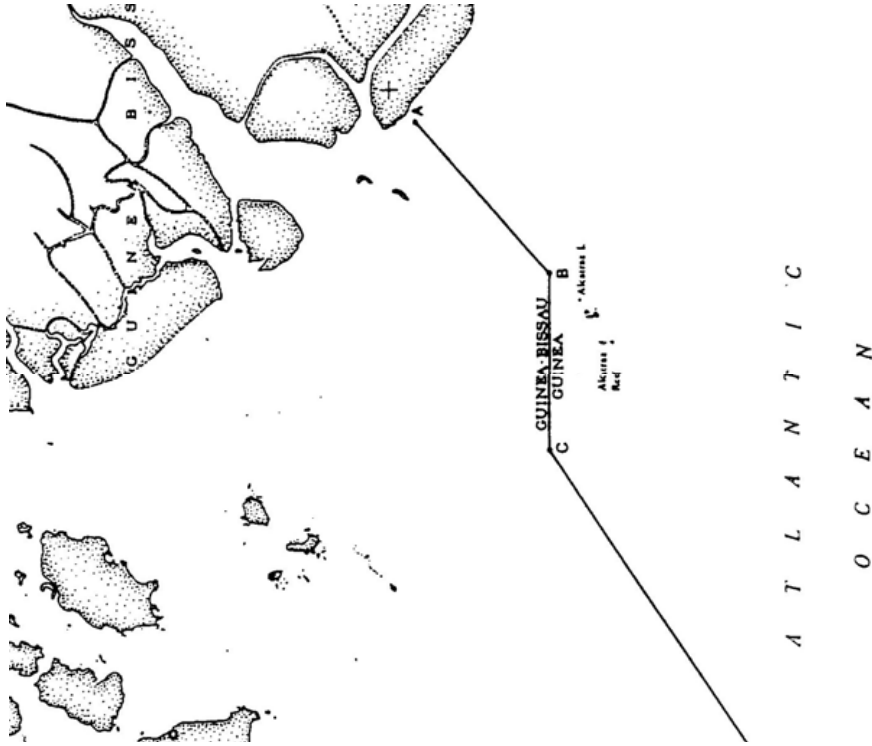


KEY
- - - - - Boundary Drawn by the Chamber
- - - - - Judge Schwebel's Line
- - - - - Judge Gros's Line
- - - - - International Boundary Terminus
- - - - - 200-mile Limit

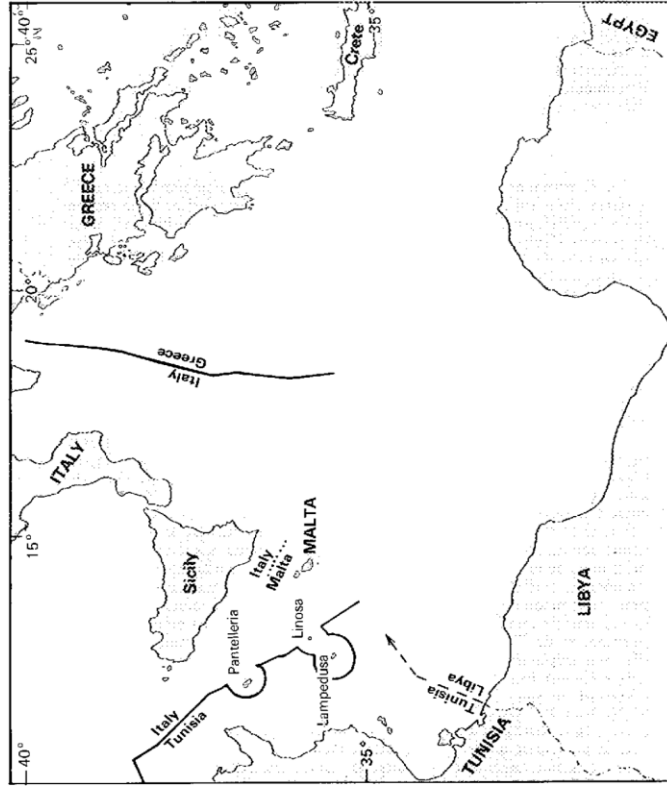
Harita-6: Maine Körfezinde Sınırlandırma Hattı (Schneider, 1985: s. 542).



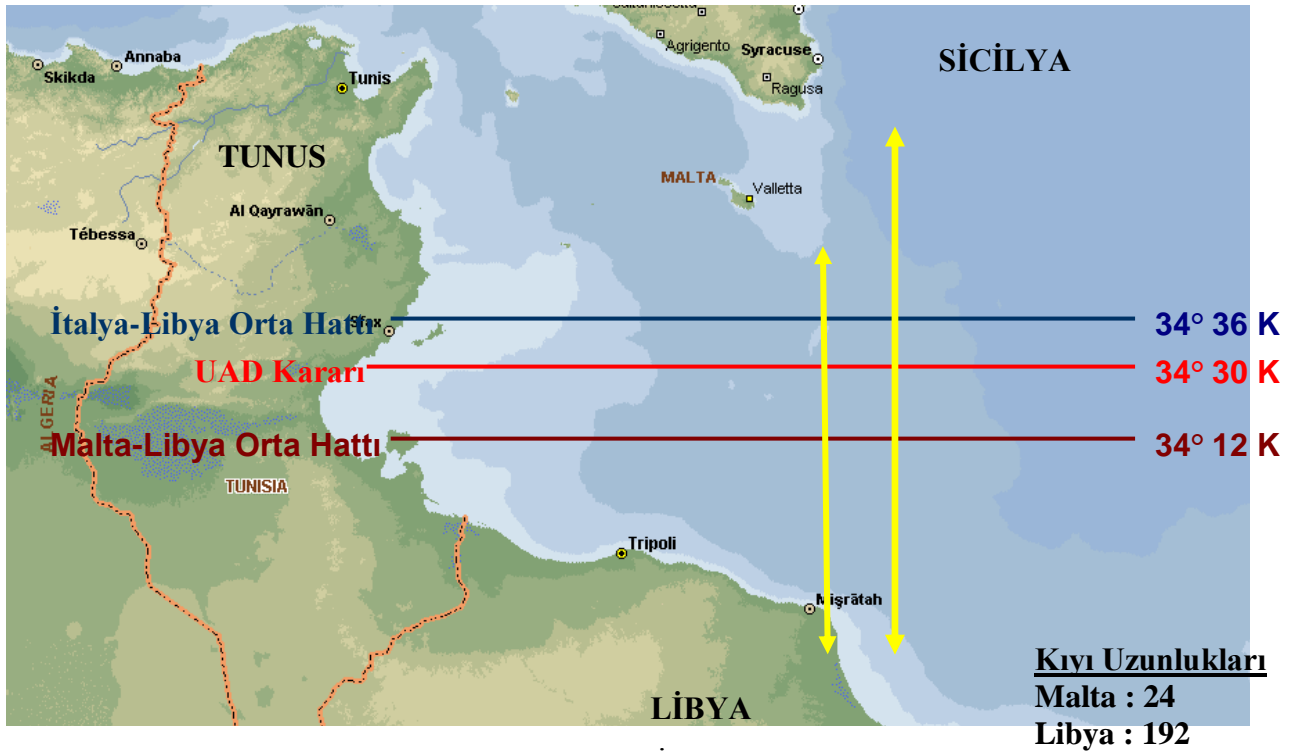
Harita-7: ABD - Kanada Maine Körfezi Davasına İlişkin Harita (Başeren, 2002).



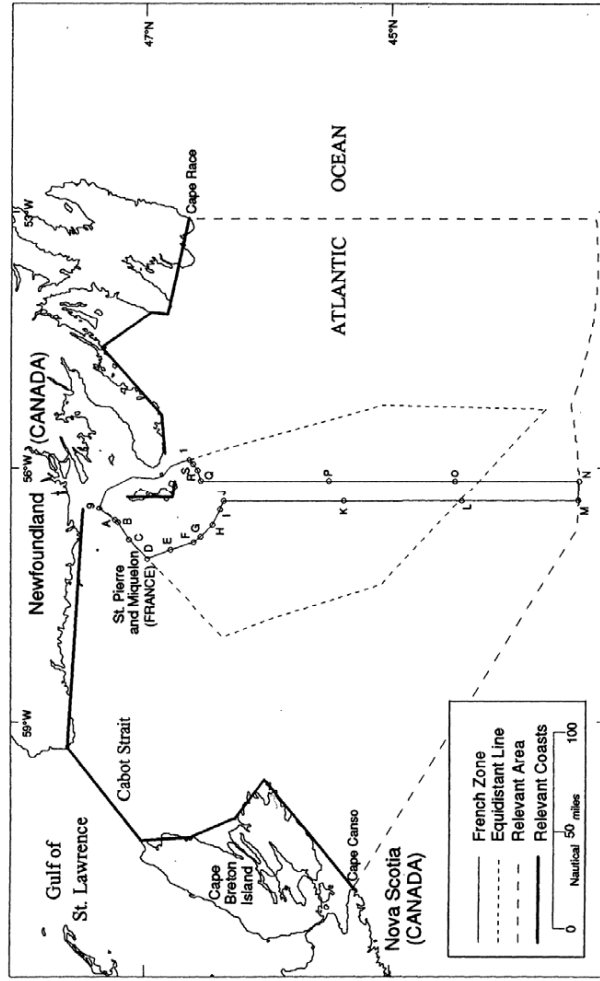
Harita-8: Gine/Gine-Bissau Deniz Alanlarının Sınırlandırılması (Scovazzi ve Francalanci, 1994: s. 245).



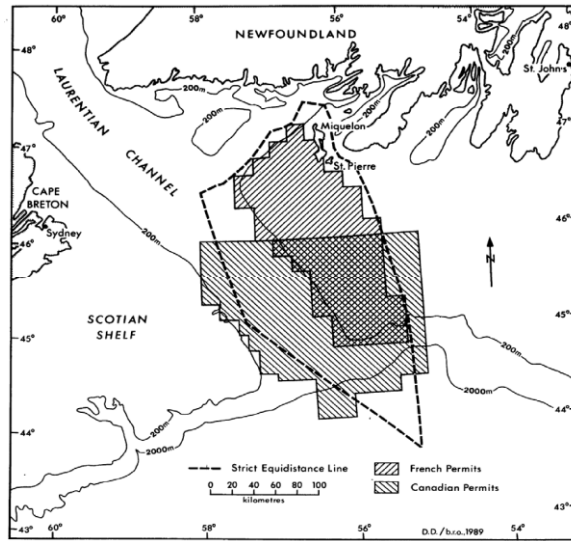
Harita-9: Libya/Malta Kıta Sahanlığı Genel Coğrafi Çerçeve (International Boundary Cases, 1992: s. 1537).



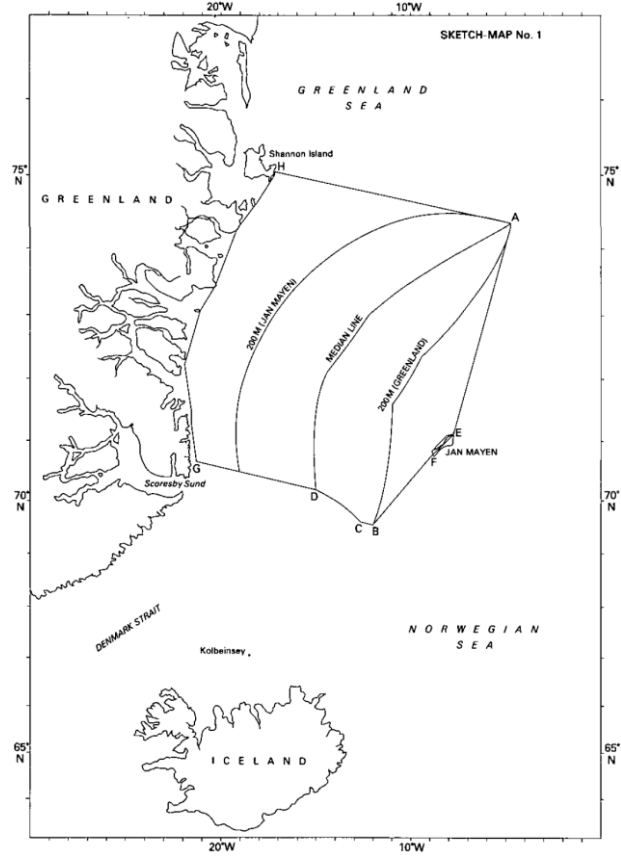
Harita-10: 1985 Libya - Malta Davasına İlişkin Harita (Başeren, 2002).



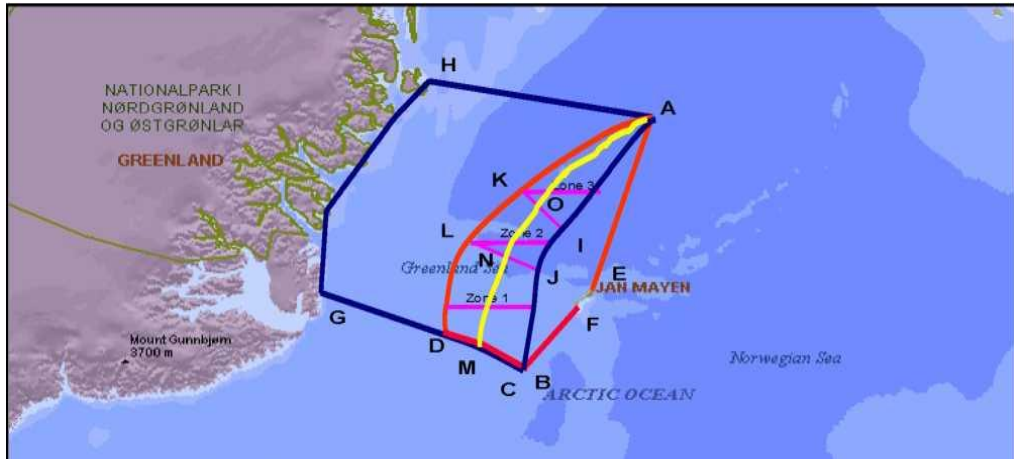
Harita-11: Saint Pierre ve Miquelon Adaları ve Kanada'nın Genel Coğrafi Çerçevesi ve Kıyı Uzunluklarının Ölçümü (Charney, 1994: s. 231).



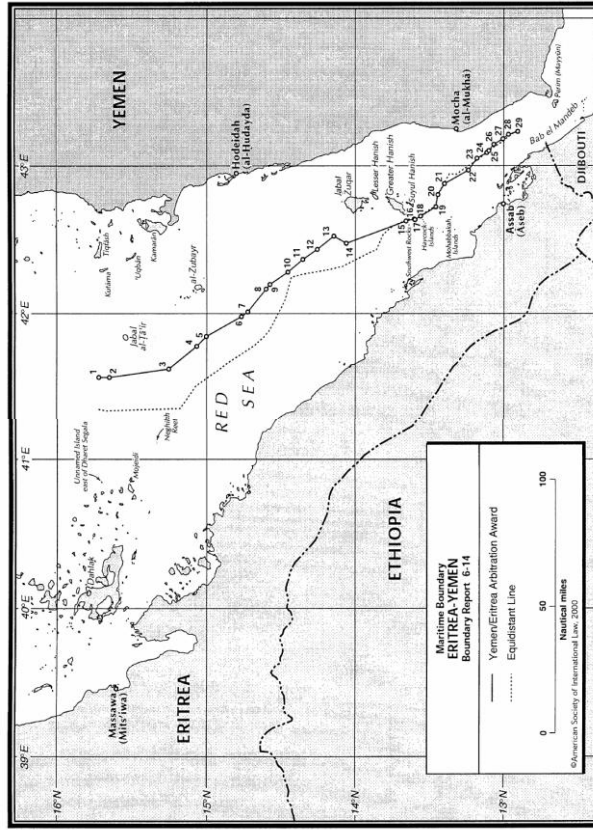
Harita-12: Kanada ve Fransa'nın Petrol İmtiyazları (McDorman, 1990: s. 160).



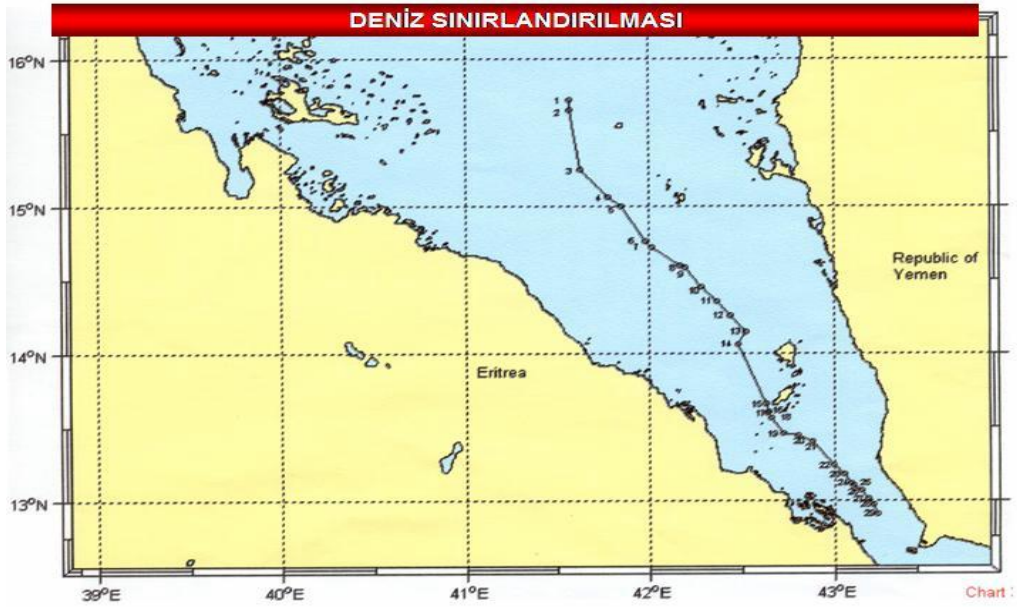
Harita-13: Grönland ve Jan Mayen Sınırlandırma Alanı



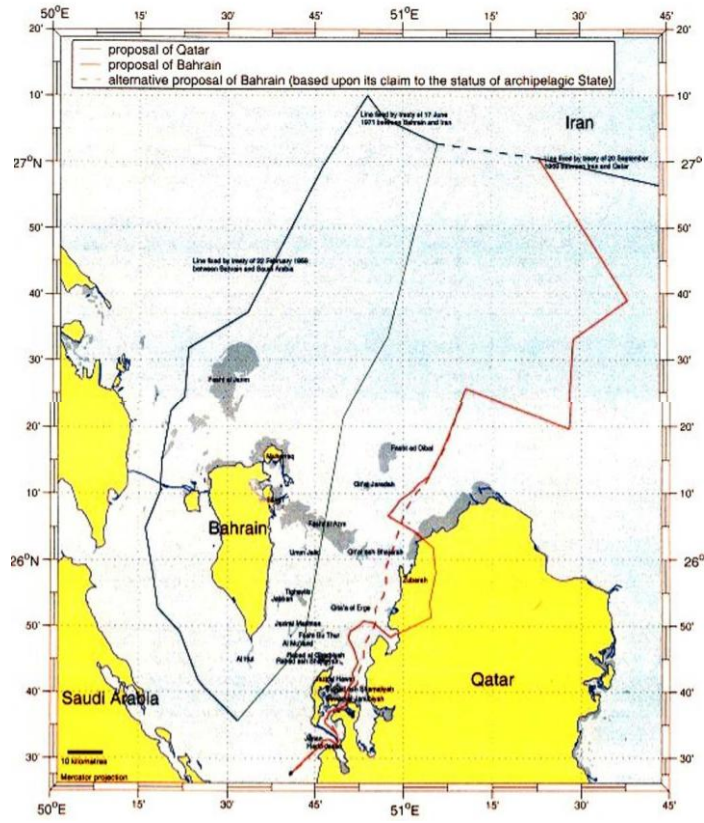
Harita-14: 1993 Norveç - Danimarka Jan Mayen Davasına İlişkin Harita (Başeren, 2002).



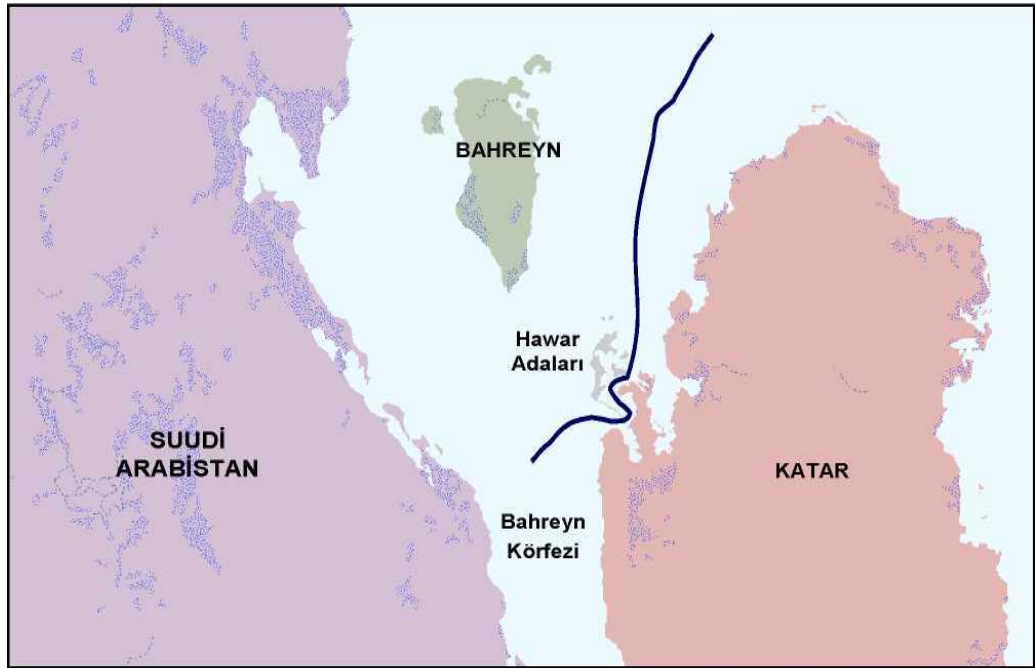
Harita-15: Eritre ve Yemen Arasında Deniz Alanlarının Sınırlandırılması (Reisman, 2000: s. 724).



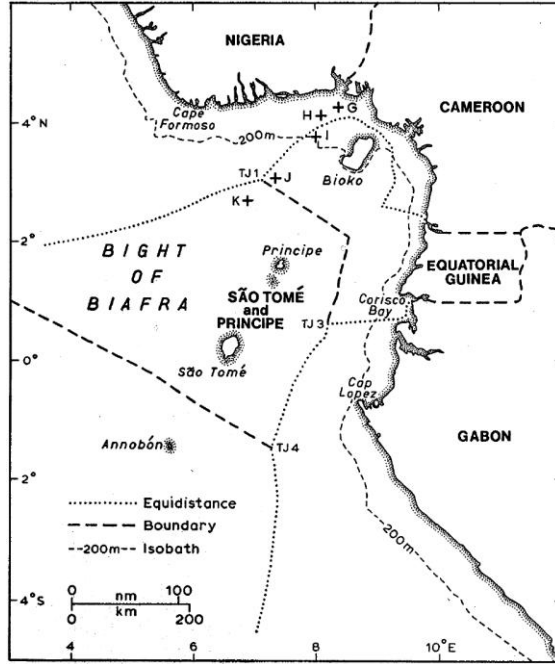
Harita-16: Eritre - Yemen Davasında Deniz Sınırlandırması (Başeren, 2002).



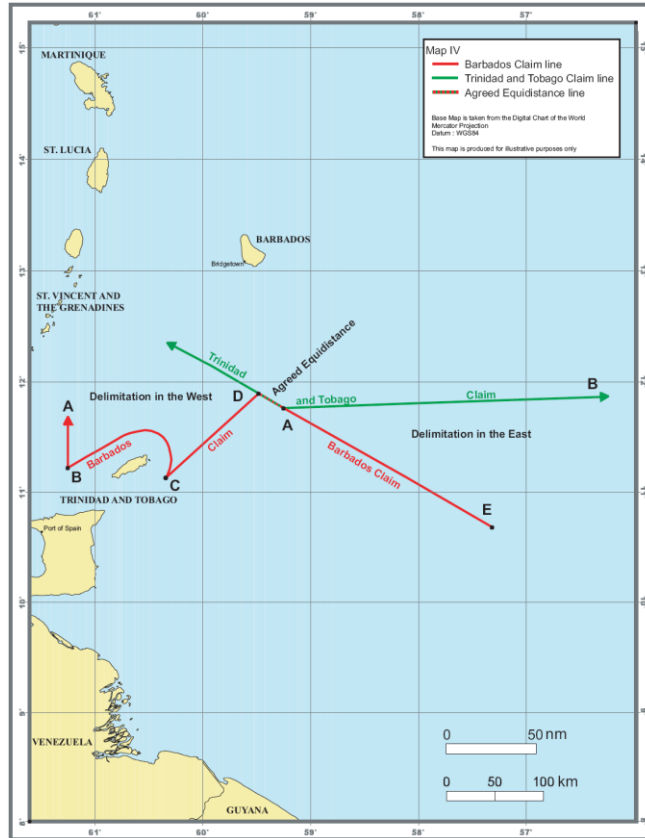
Harita-17: Katar ve Bahreyn Deniz Alanlarının Genel Coğrafi Çerçevesi Tarafların İddiaları



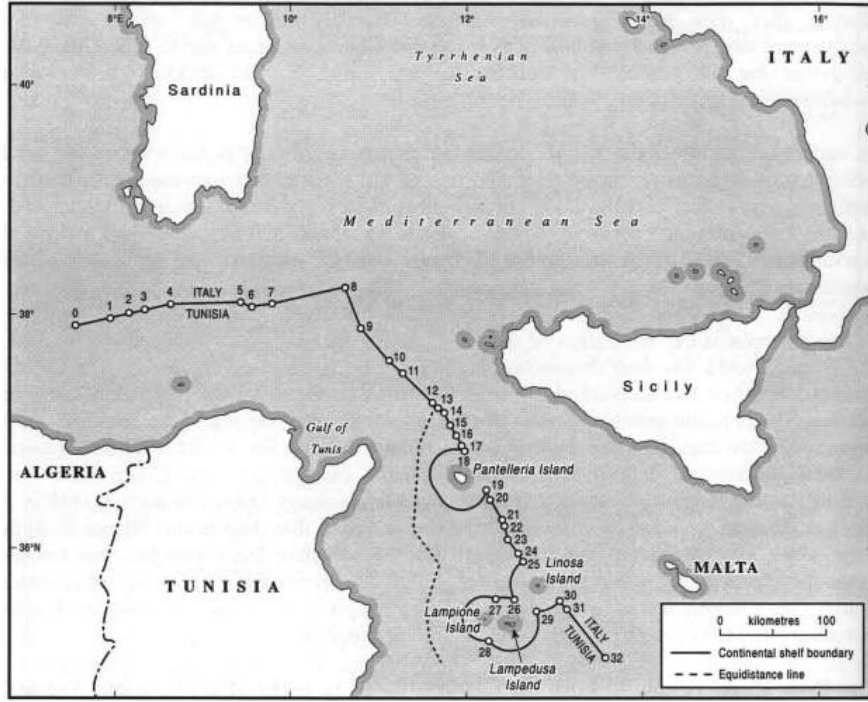
Harita-18: Katar-Bahreyn Davasında Deniz Sınırını Gösteren Harita (Başeren, 2002).



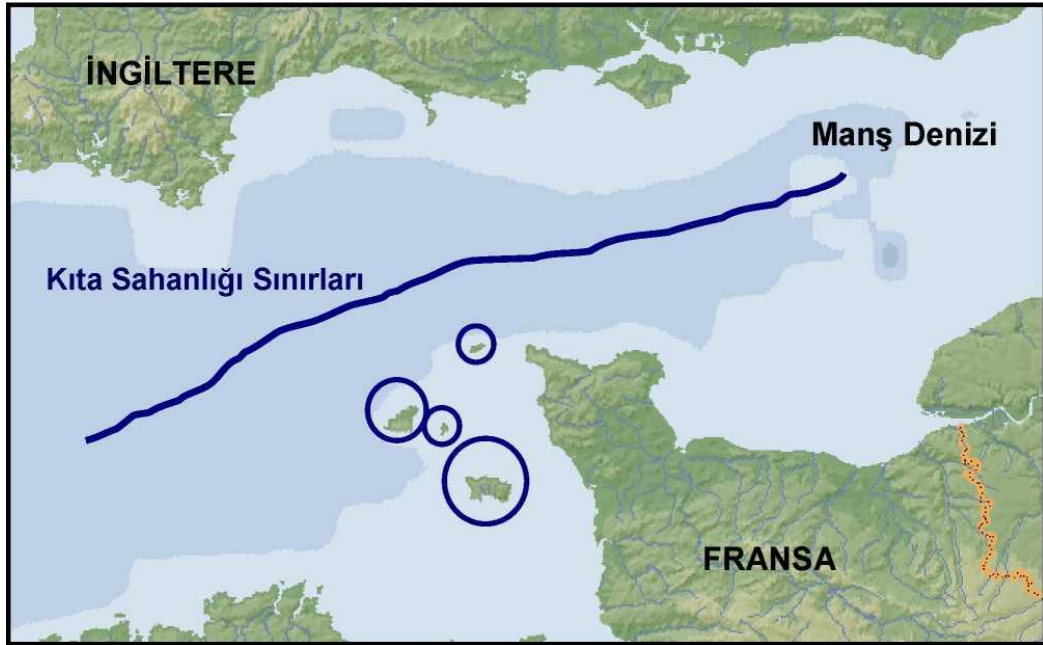
Harita-19: Kamerun ve Nijerya Sınırlandırma Alanı (Antunes, 2000: s. 169).



Harita-20: Barbados/Trinidad ve Tobago Sınırlandırma Sektörleri



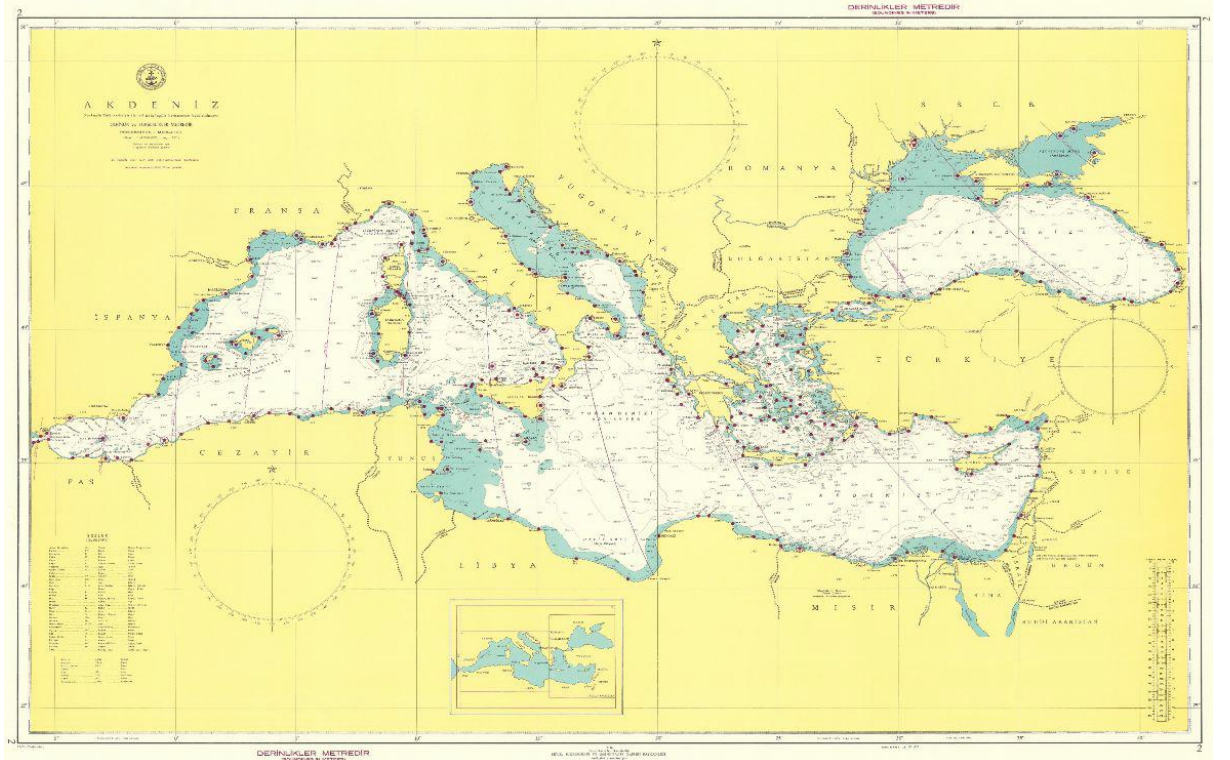
Harita-21: İtalya-Tunus Kıta Sahınlığı Davası (1978-1982)



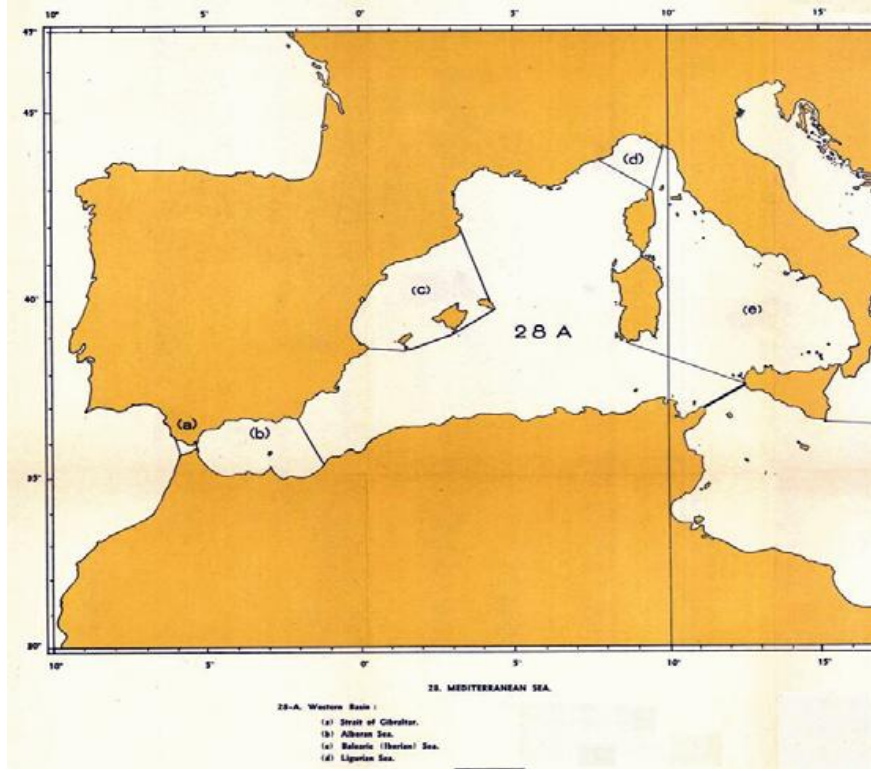
Harita-22: 1977 İngiltere - Fransa Davasına İlişkin Harita. (Başeren, 2002)



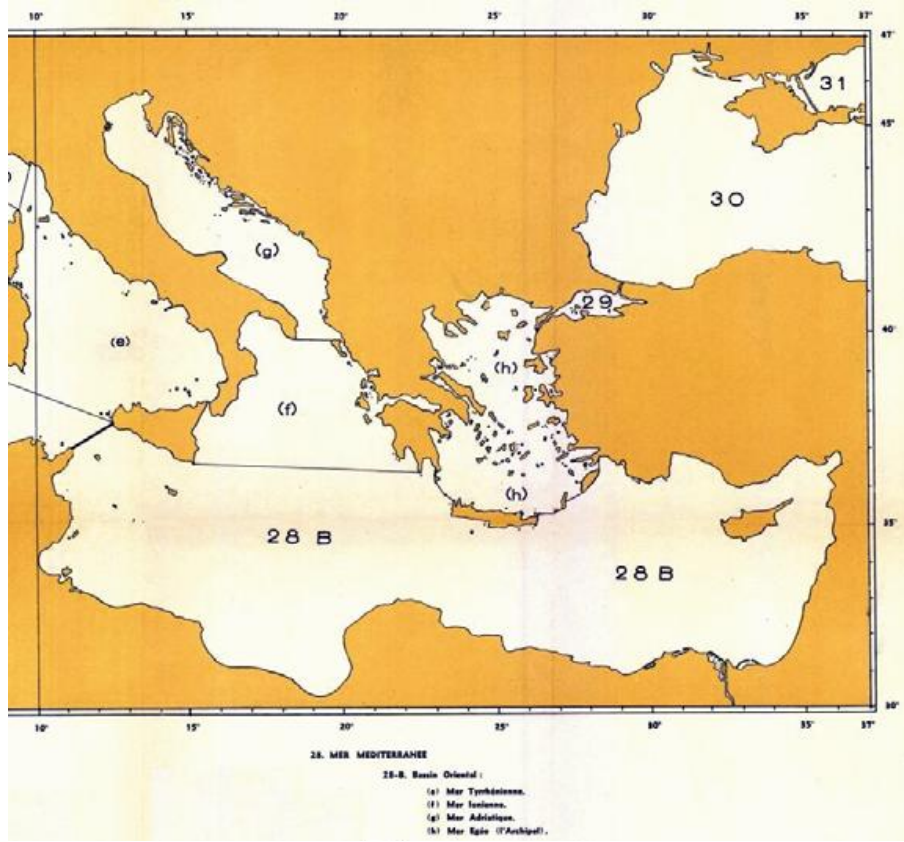
Harita-23: 16.YY da Akdeniz



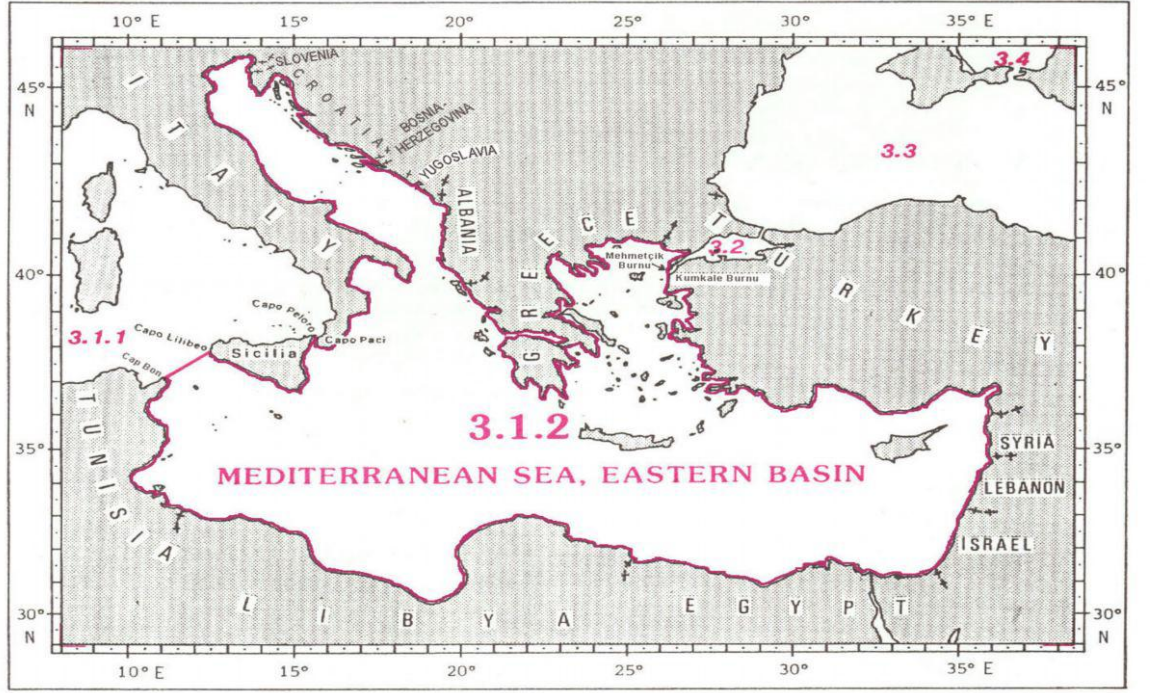
Harita-24: Akdeniz (Dz.K.K.lığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı Tarafından Hazırlanmıştır.)



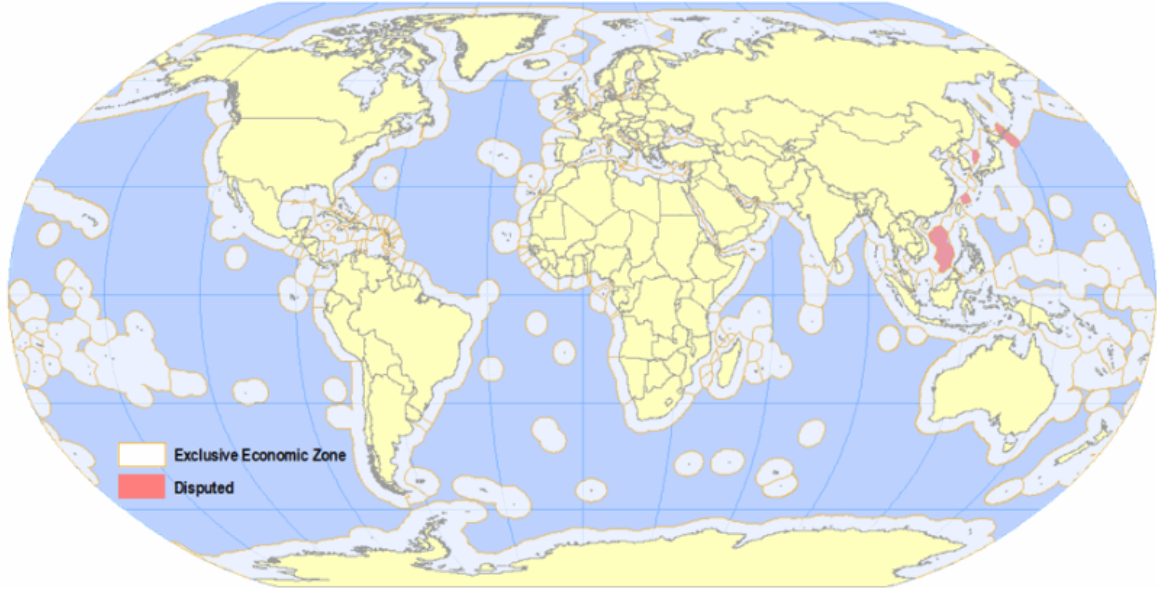
Harita-25: Batı Akdeniz Havzası



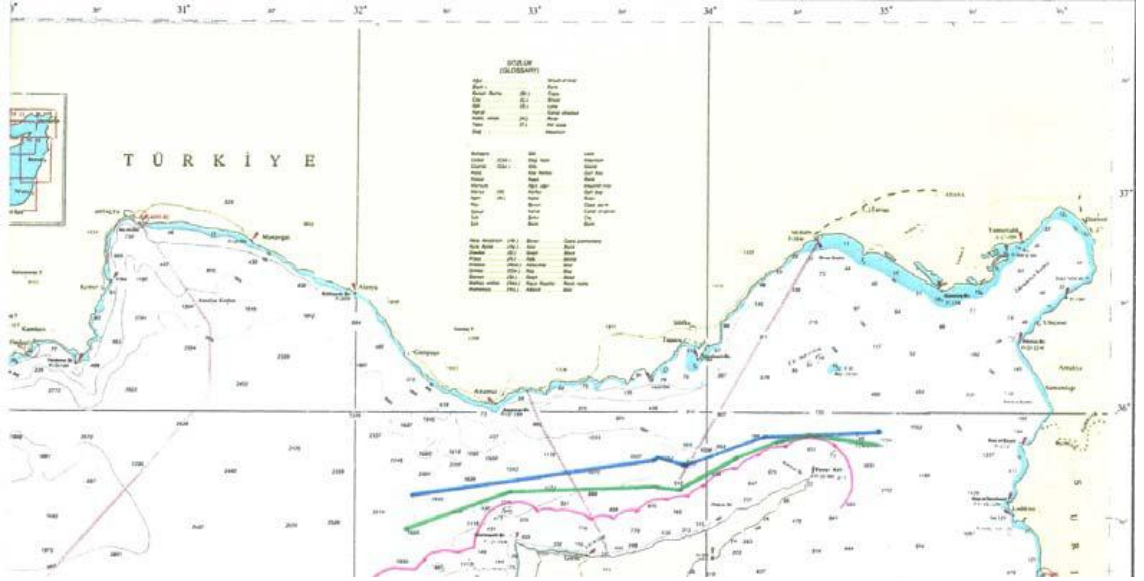
Harita-26: Doğu Akdeniz Havzası-1



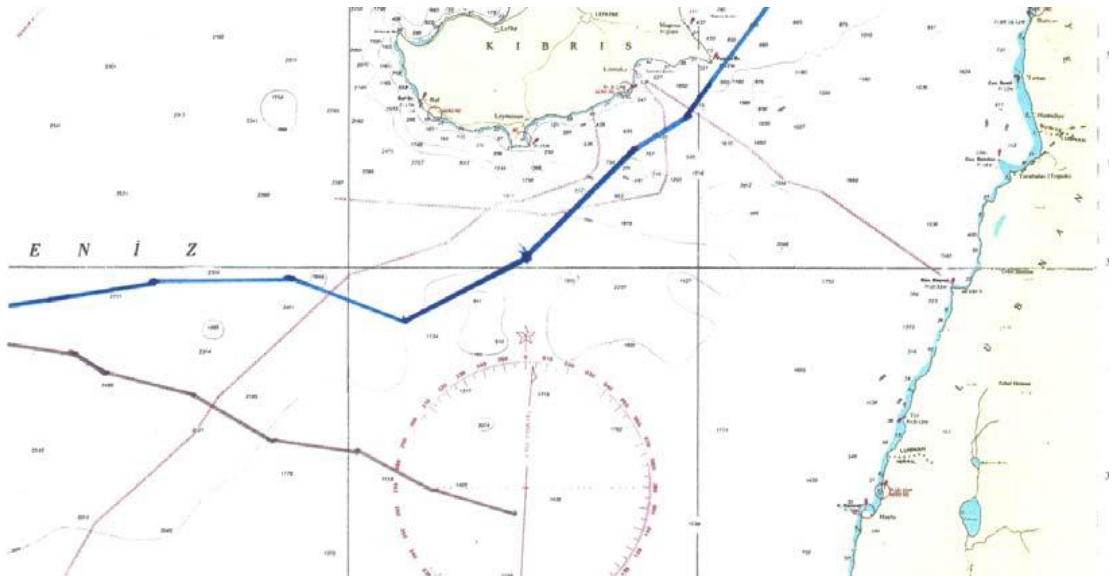
Harita-27: Doğu Akdeniz Havzası-2 (Limits of Oceans and Seas, 1986: s. 56).



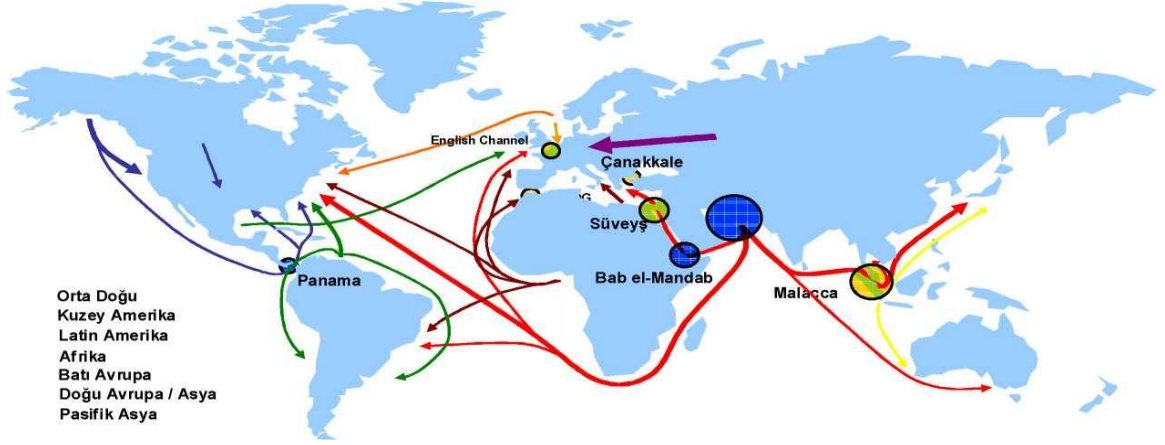
Harita-28: Genel Münhasır Ekonomik Bölge Haritası.



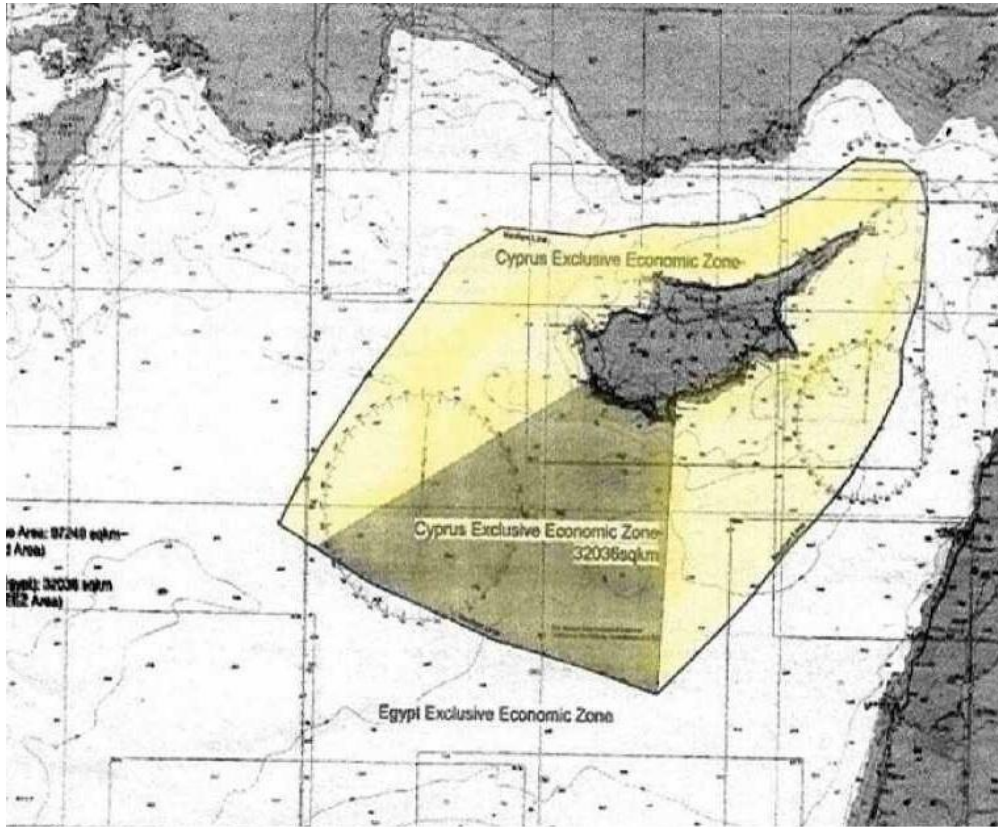
Harita-29: Doğu Akdeniz'de Kıbrıs Adası'nın Kuzeyinde Sınırlandırma



Harita-30: Doğu Akdeniz'de Kıbrıs Adası'nın Güneyinde Sınırlandırma



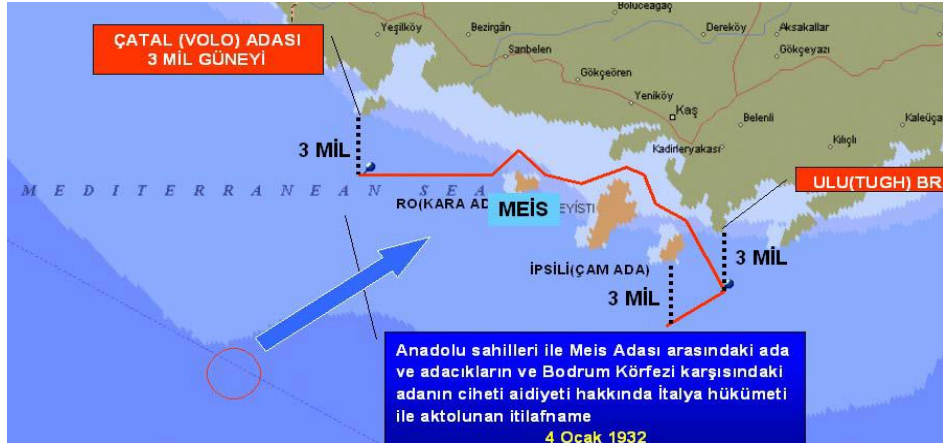
Harita-31: Doğu Akdeniz'in Dünya Enerji ve Deniz Ticaret Yollarındaki Yerini Gösteren Harita.



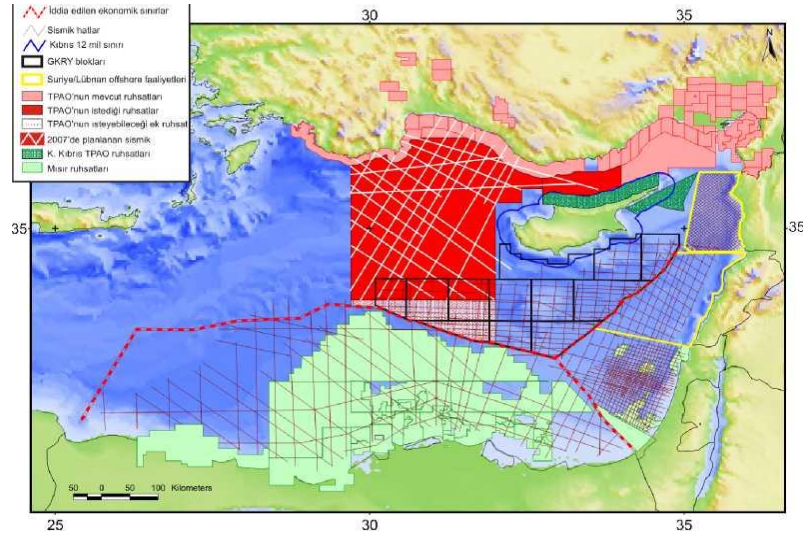
Harita-32: GKRY Tarafından İlan Edilen MEB



Harita-33: GKRY Tarafından İlan Edilen Petrol Arama Sahaları



Harita-34: 4 Ocak 1932 Tarihli İtalya-Türkiye İtilafname Haritası



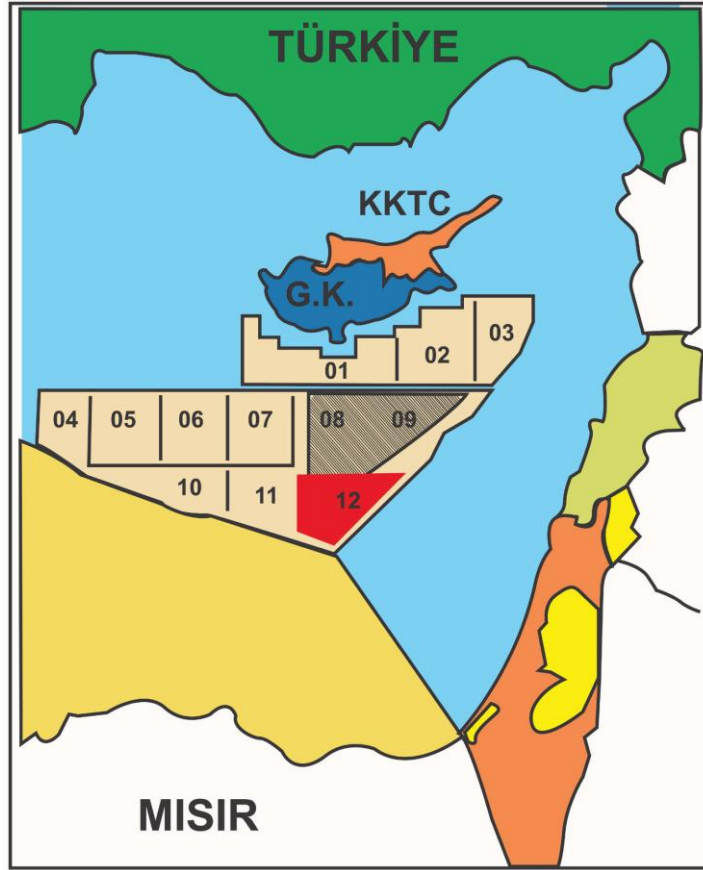
Harita-35: TPAO'nun Araştırma ve Yetki İzni İsteddiği Bölge



Harita-36: Doğu Akdeniz’de Keşfedilen Doğal Gaz Yatakları.



Harita-37: Doğu Akdeniz’e Kıyısı Olan Ülkelerin Karasuları



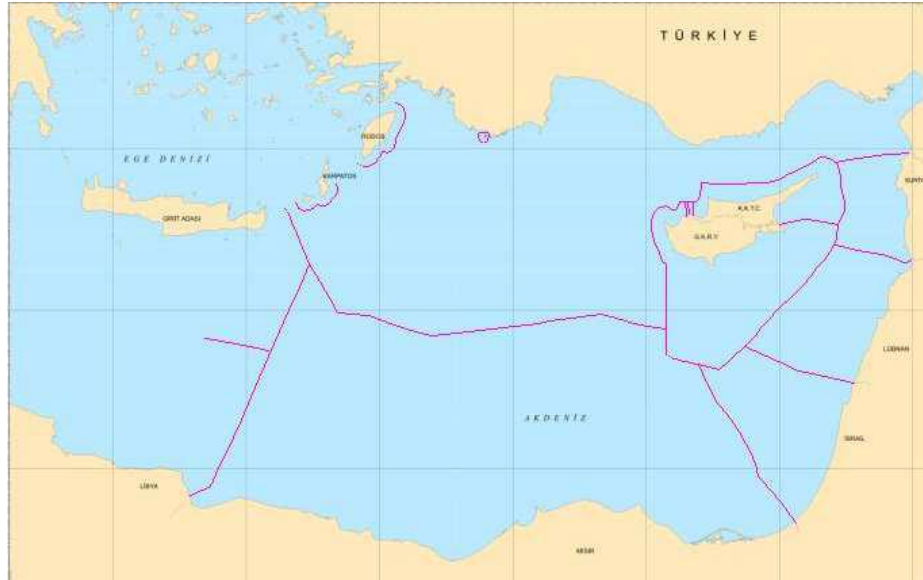
Harita-38: 1982 BMDHS'ne göre Mısır'ın MEB alanı



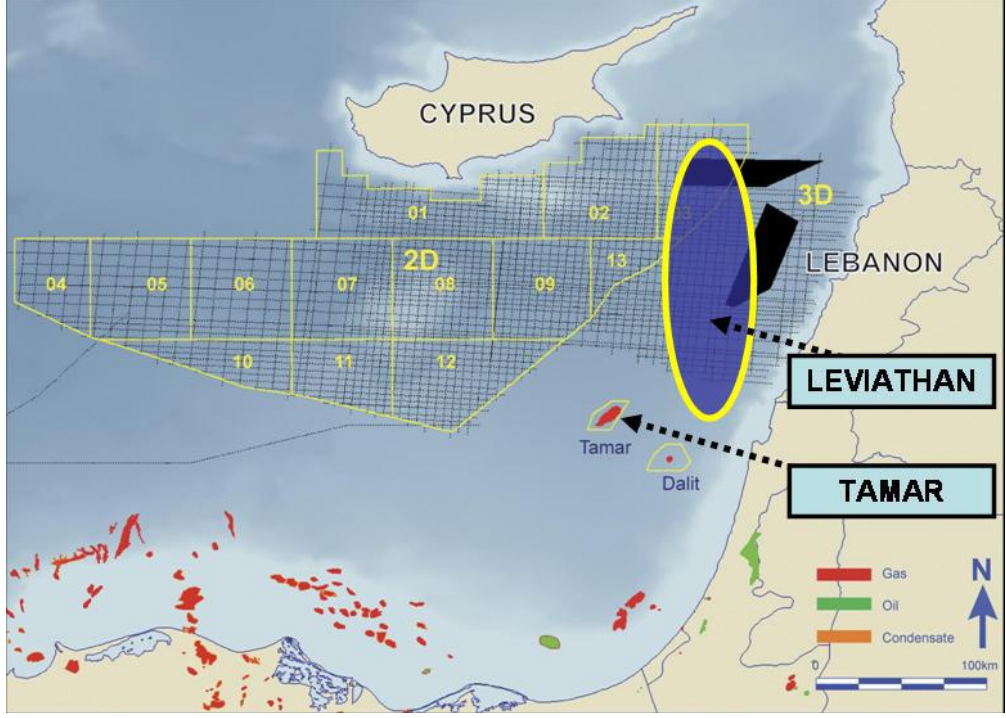
Harita-39: Yunanistan ve GKRY'nin hak iddia ettiği kıta sahanlığı



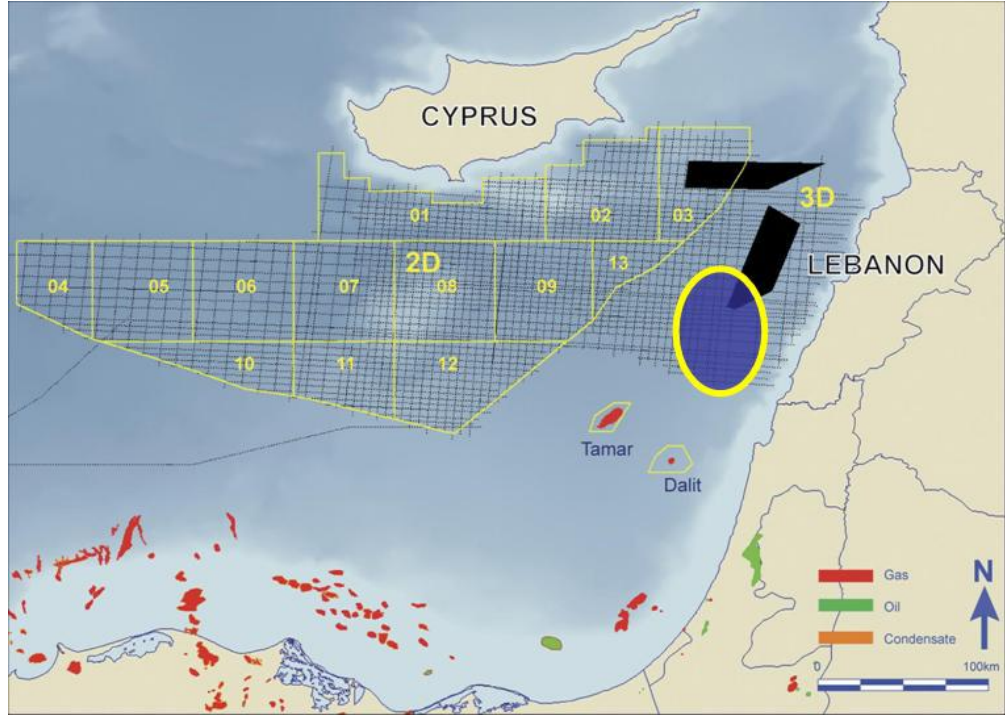
Harita-40 Doğu Akdeniz'deki Parseller ve Bazı Parsellere Teklif Veren Şirketler



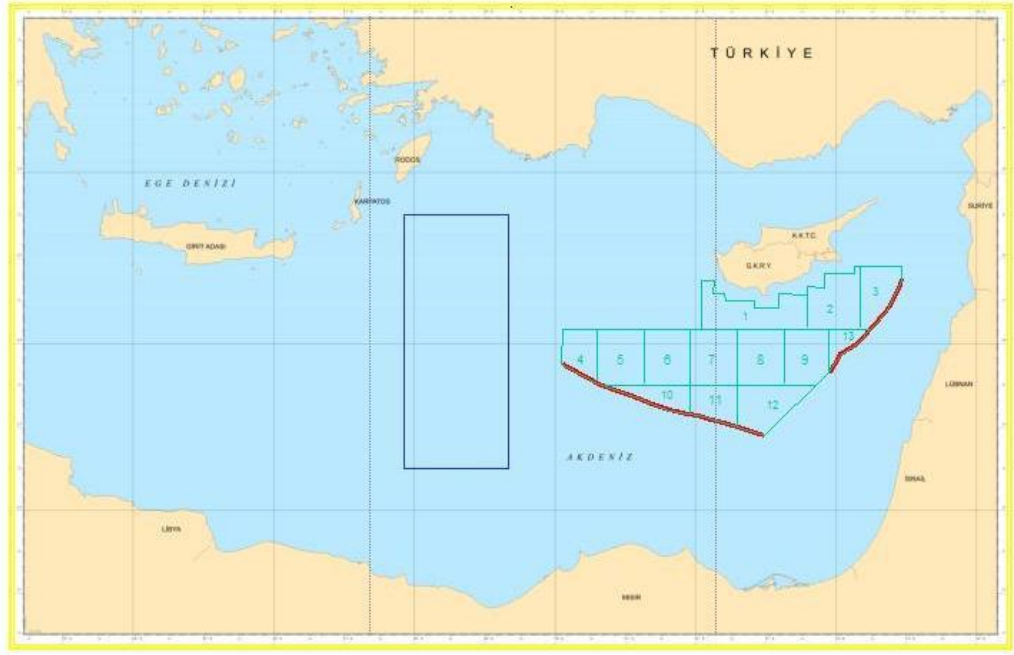
Harita-41: Doğu Akdeniz'de MEB ve Kıta Sahaneliği Sınırları
(Başeren, 2010a: 44).



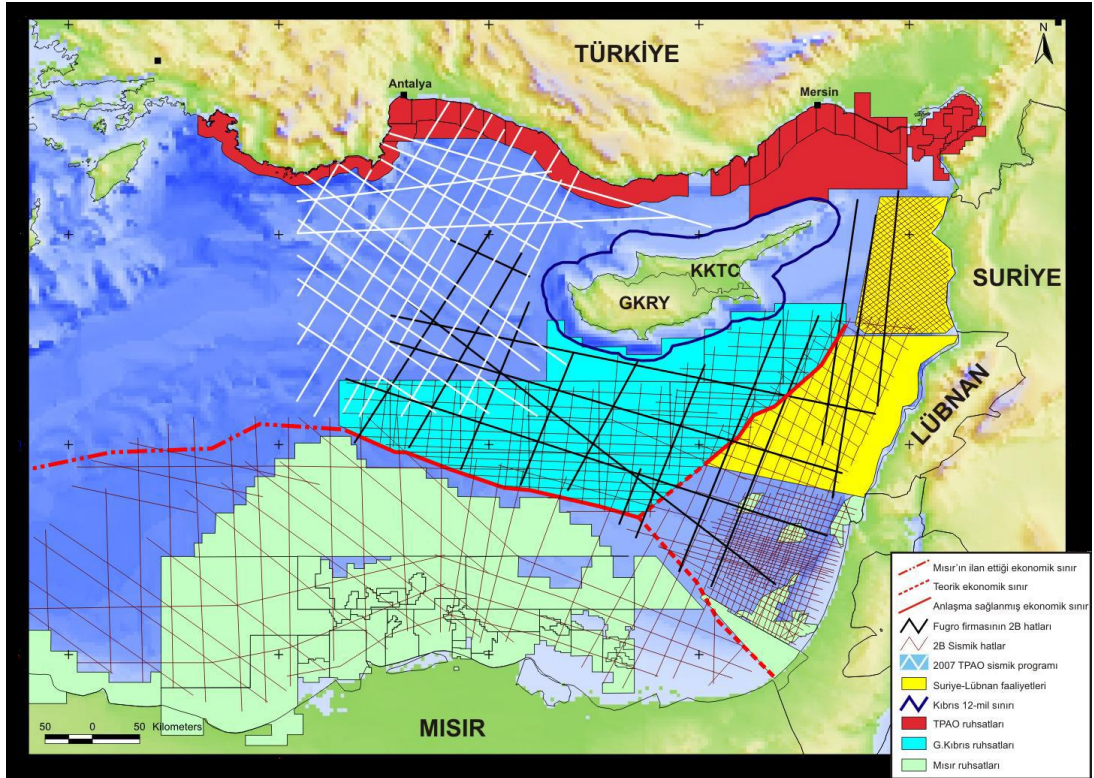
Harita-42: Tamar ve Leviathan Hidrokarbon Havzaları



Harita-43: Lübnan ve İsrail'in İlan Ettikleri MEB'lerinin Çakıştığı Alan



Harita-44: GKRY-Mısır, GKRY-Lübnan MEB Sınırları ve GKRY Tarafından İlan Edilen Ruhsat Blokları.



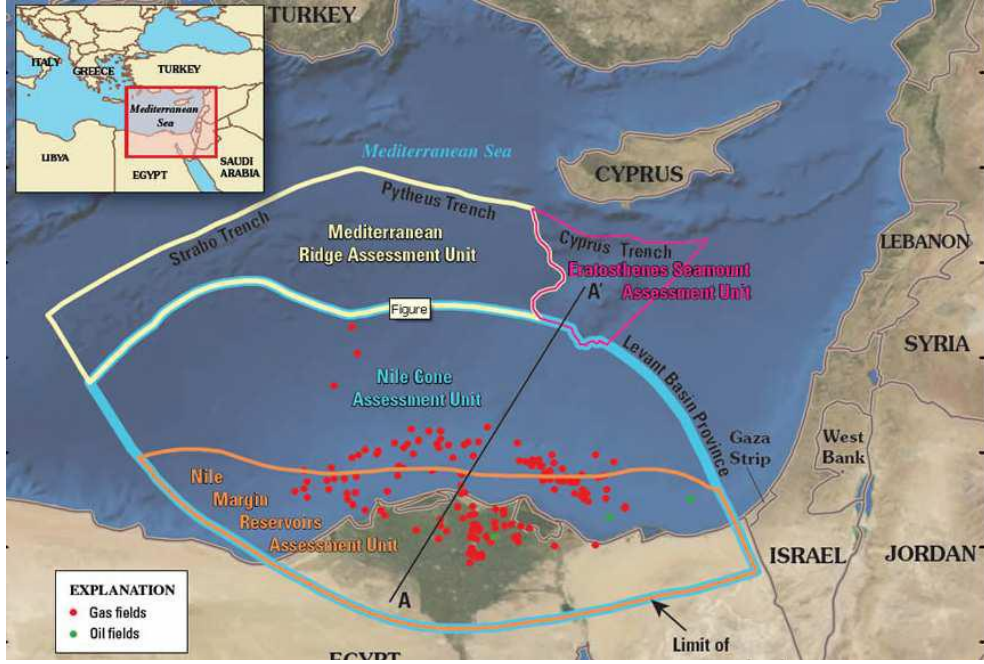
Harita-45: Doğu Akdeniz Ülkelerinin Arama Faaliyetleri



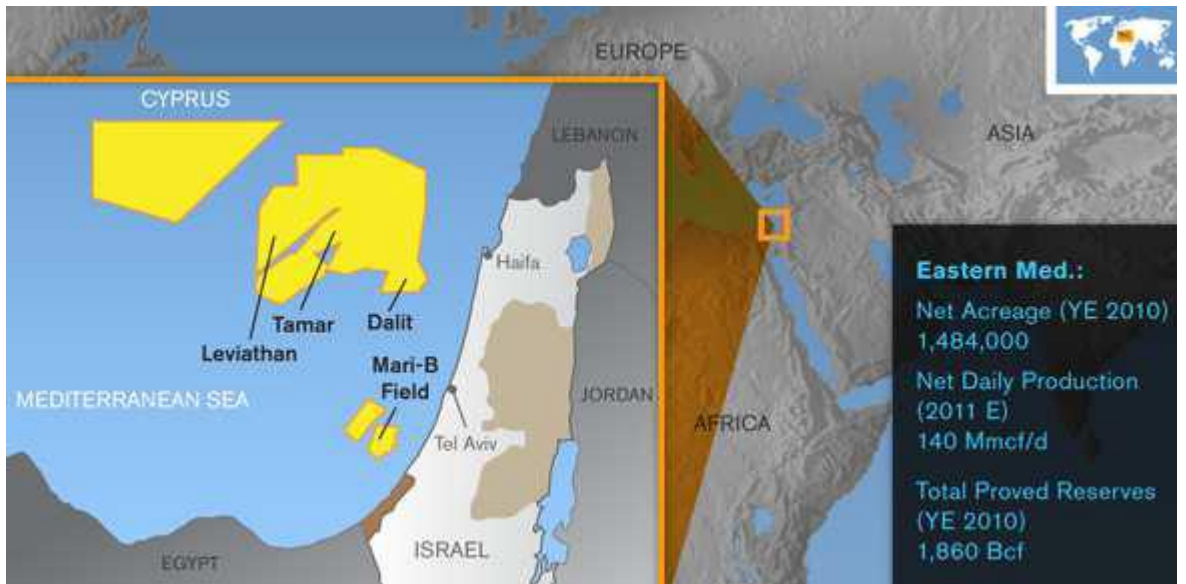
Harita-46: Türkiye-Suriye Deniz Yan Sınırı



Harita-47: Levandinis Çukuru'nda Tespit Edilen Doğal Gaz ve Petrol Rezervlerini Gösterir Harita (Science Daily [web], 2010a).



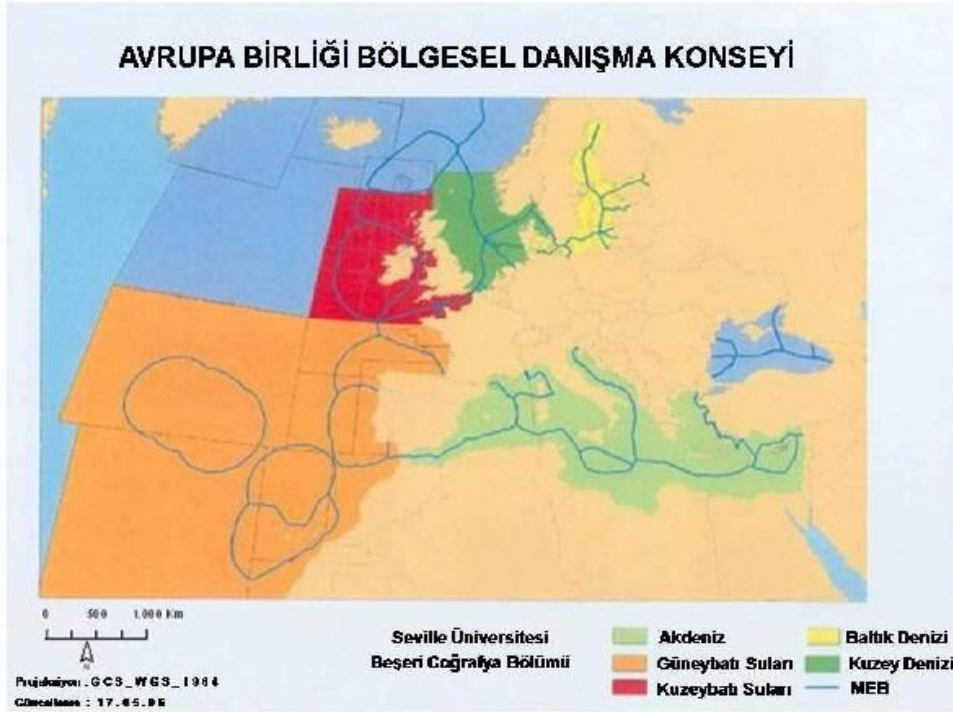
Harita-48: Doğu Akdeniz’de Nil Delta Çukuru’nda Tespit Edilen Doğal Gaz ve Petrol Rezervlerini Gösterir Harita (Natural Gas [web], 2010).



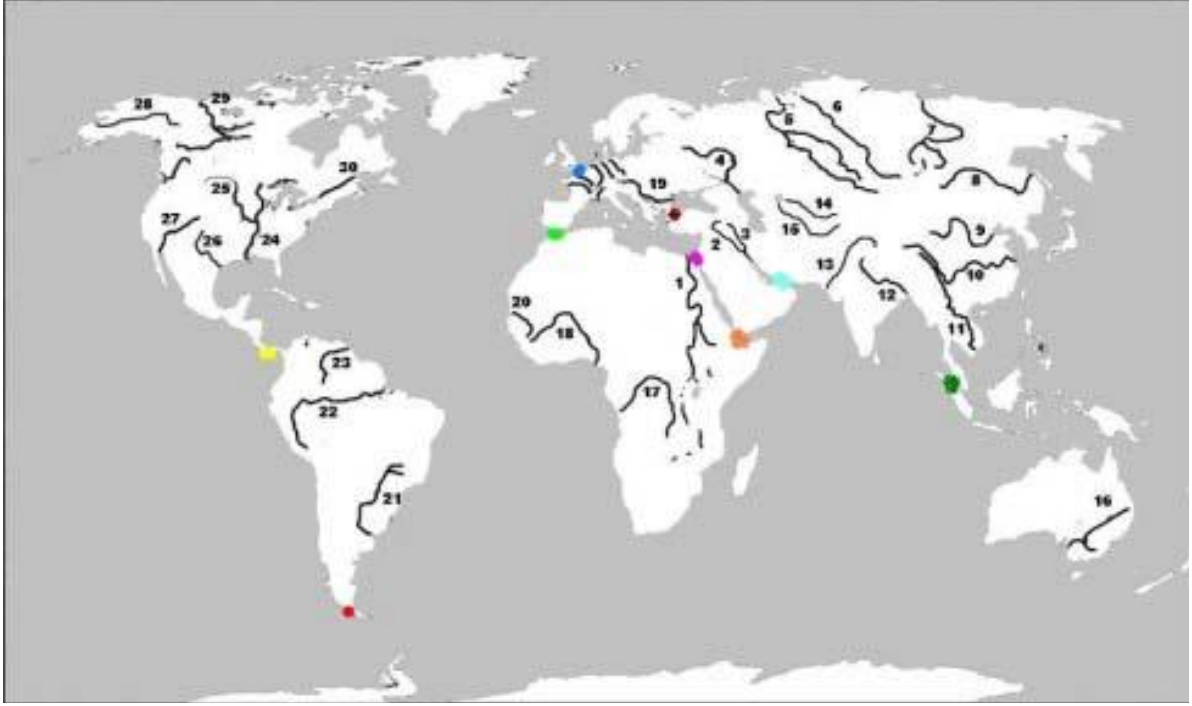
Harita-49: Doğu Akdeniz’deki Diğer Doğal Gaz ve Petrol Rezervlerini Gösterir Harita.



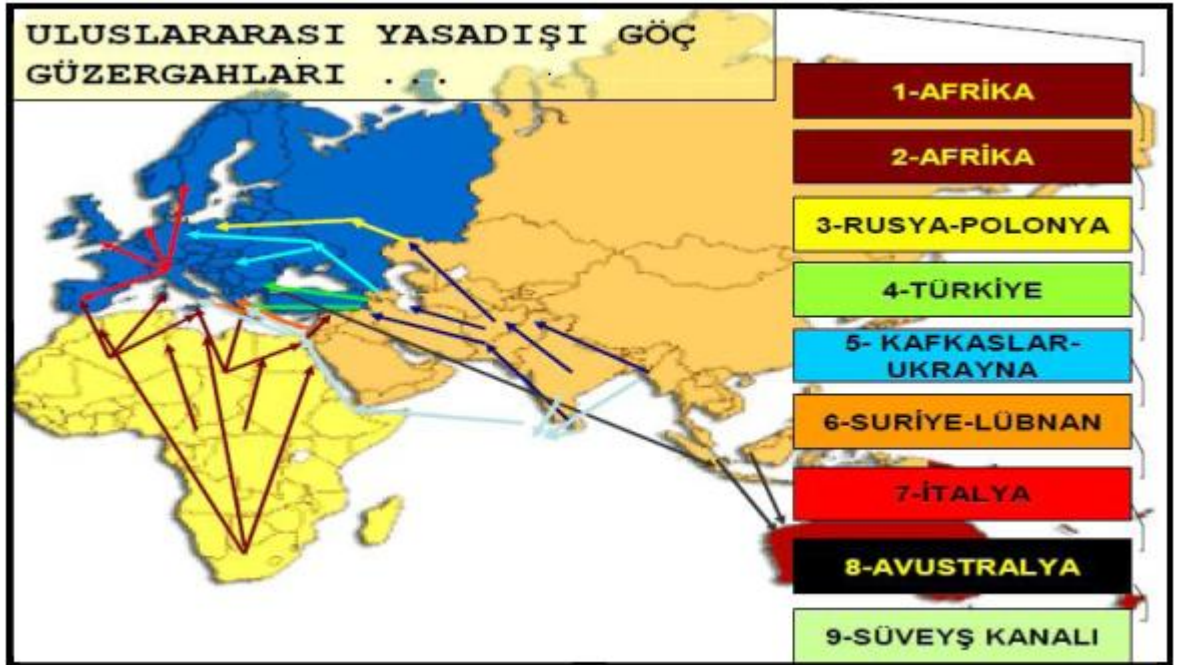
Harita-50: İsrail'in Doğu Akdeniz'de Keşfettiği Doğal Gaz Sahaları



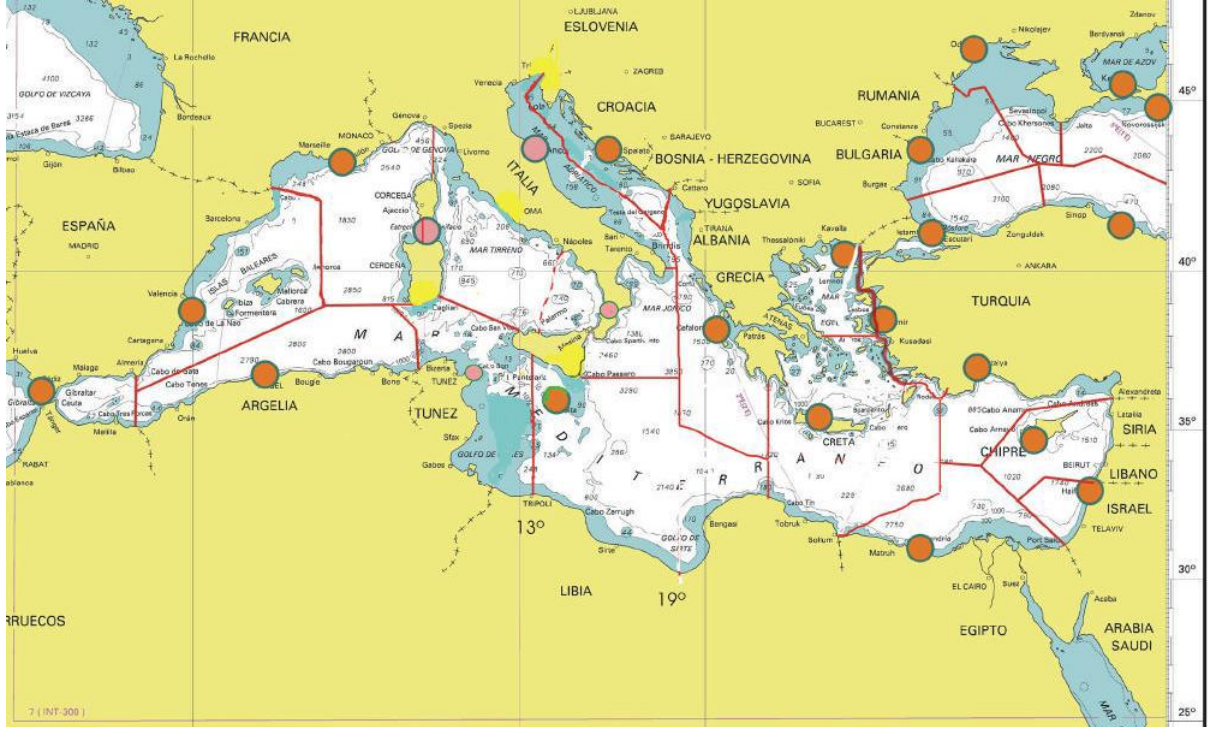
Harita-51: Avrupa Birliği Bölgesel Danışma Konseyi Tarafından Hazırlanan Harita



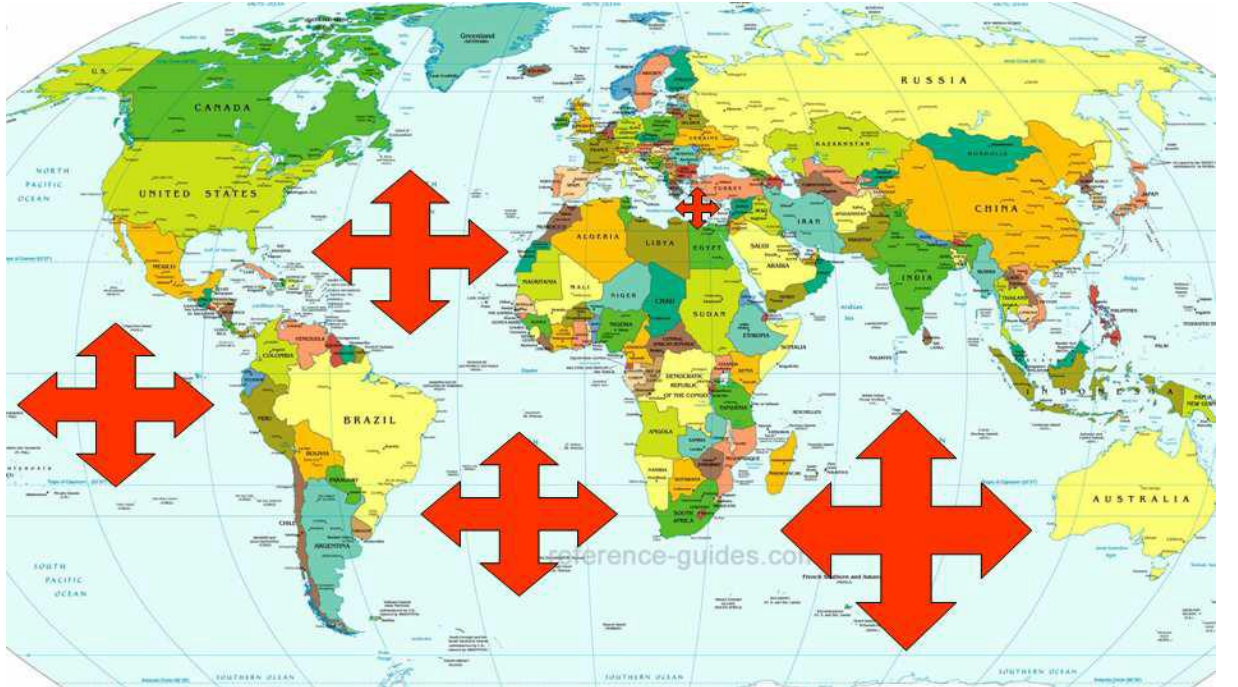
Harita-52: Dünyanın Önemli Deniz Ulaştırma Yollarını Bünyesinde Barındıran Kritik Geçit ve Boğazlar



Harita-53: Uluslararası Yasa Dışı GÖç Güzergâhları



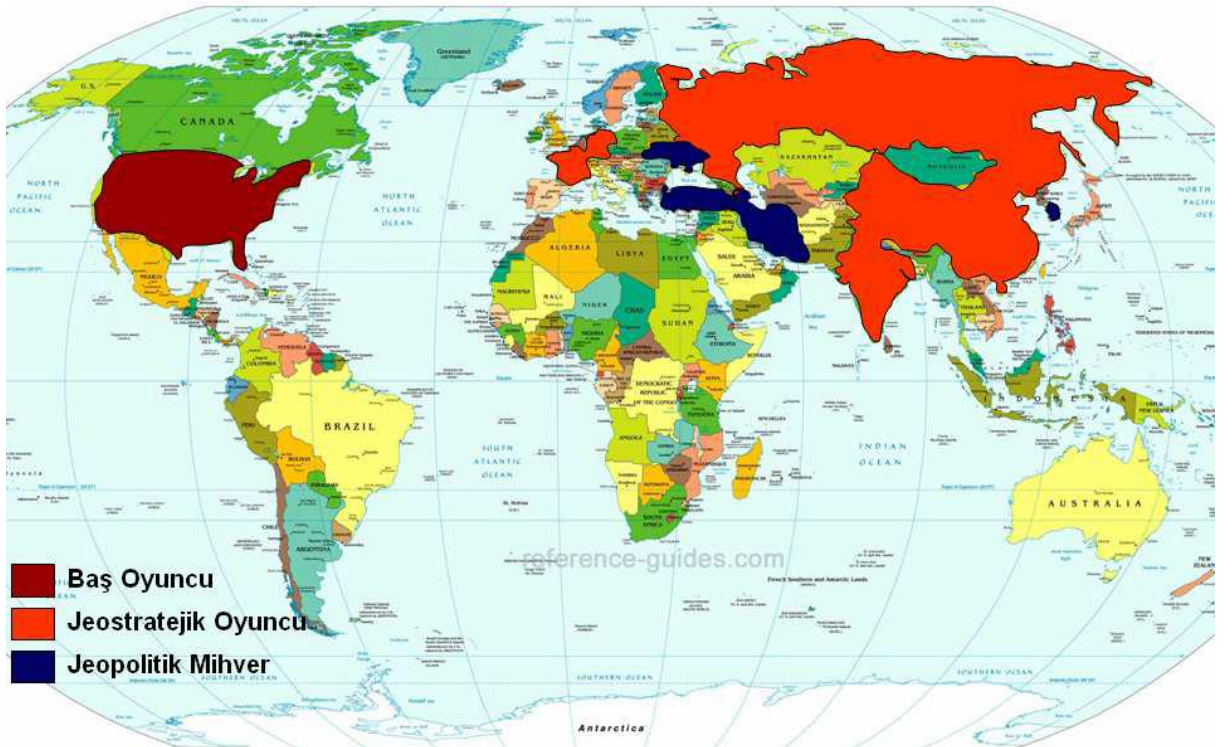
Harita-54: NAVARE III Sorumluluk Bölgeleri



Harita-55: Mahan'ın Deniz Hâkimiyeti Teorisi Haritası.

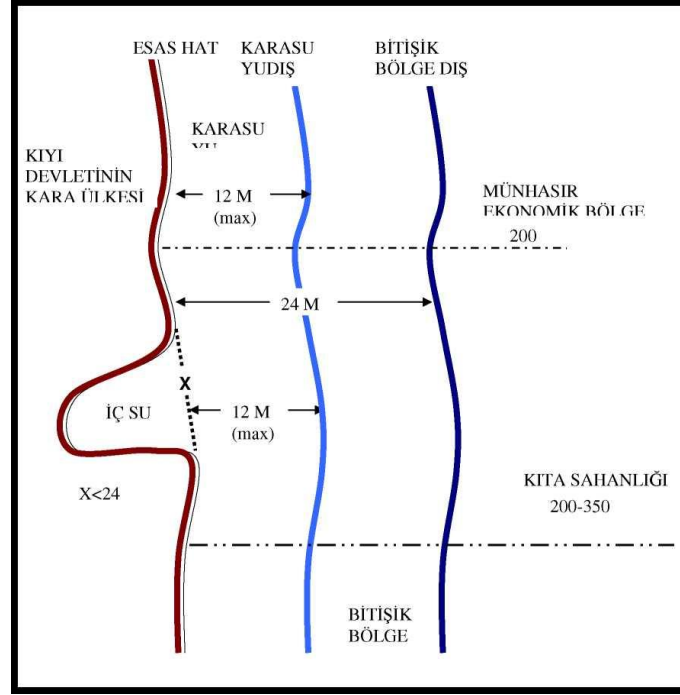


Harita-56: Mackinder'in Teorisindeki Kalpgâh ve İç-Dış Hilal Bölgelerini Gösterir Harita.



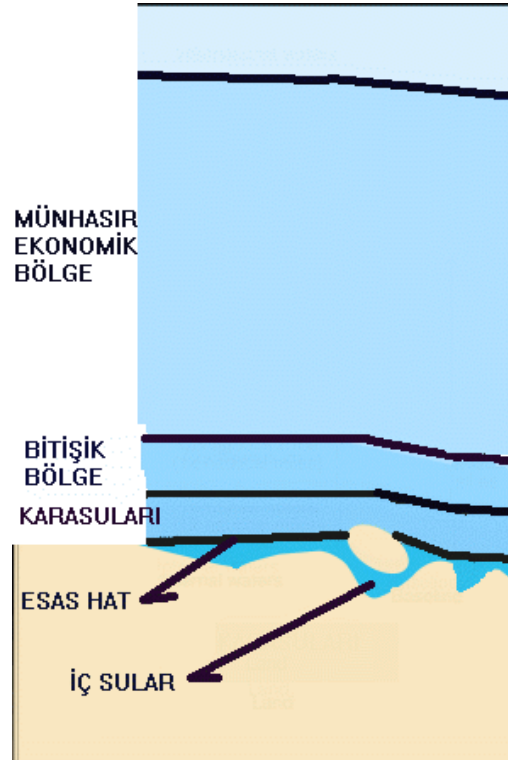
Harita-57: Brzezinski'nin Büyük Satranç Tahtası Teorisindeki Ülkelerin Sınıflandırılmasını Gösterir Harita.

ŞEKİLLER

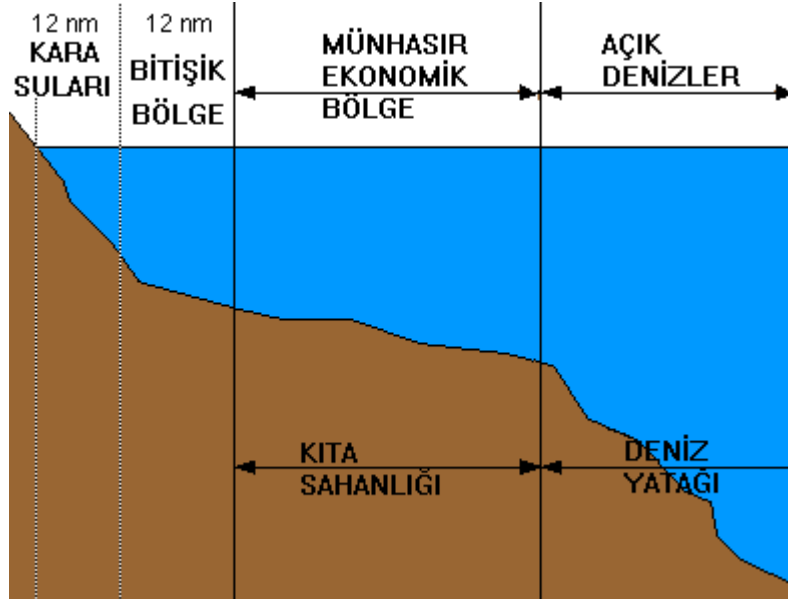


Şekil-13: 1982 BMHDS’de Kabul Edilen Devletin Deniz Yetki Alanlarını Gösterir

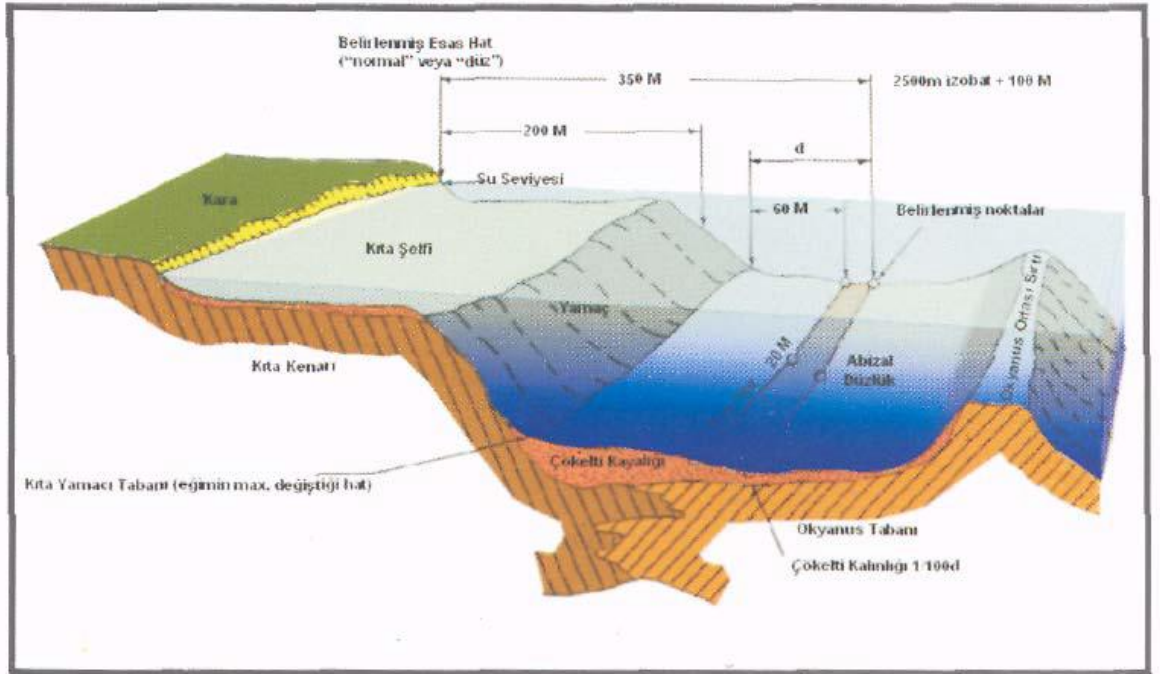
Kroki.



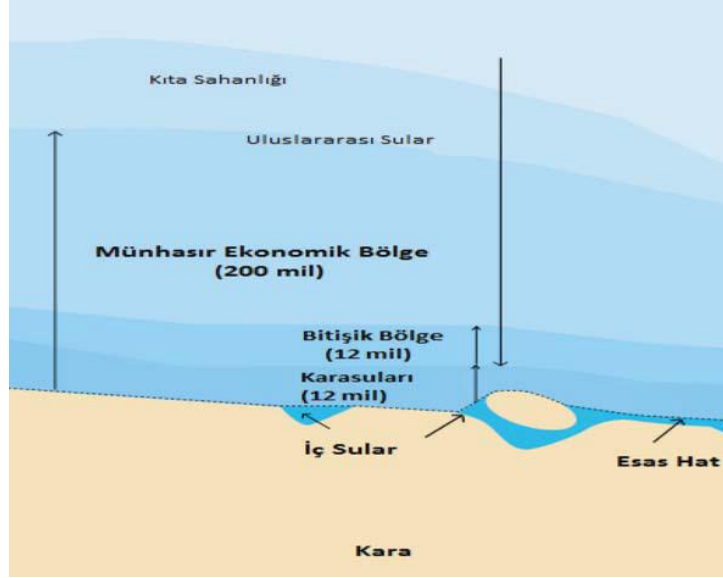
Şekil-14: Münhasır Ekonomik Bölge



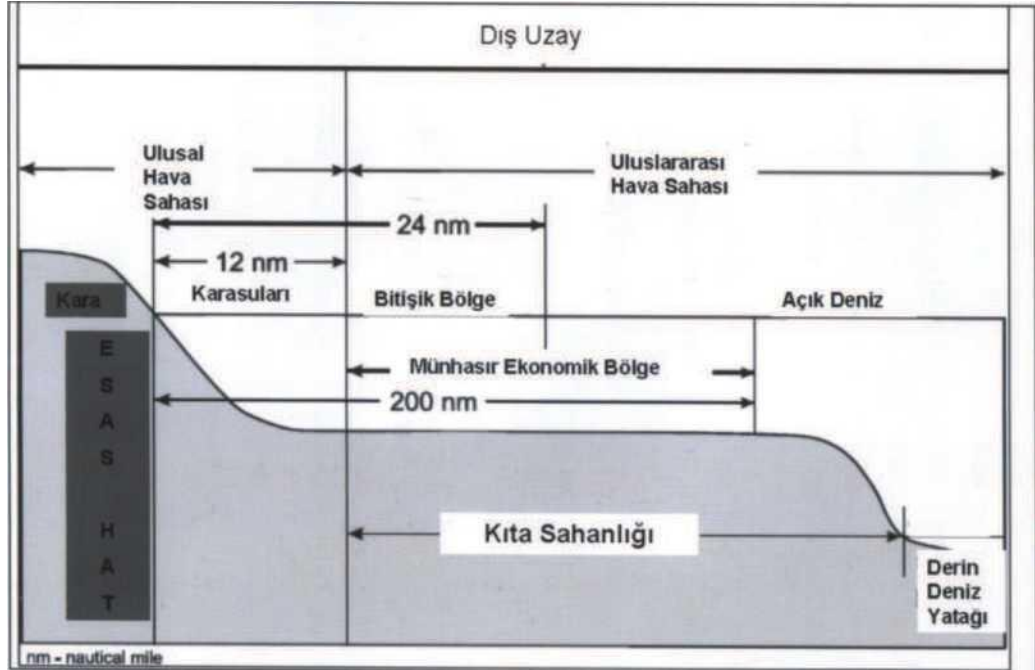
Şekil-15: Uluslararası Deniz Yatağı



Şekil-16: Kıta Sahaneliği



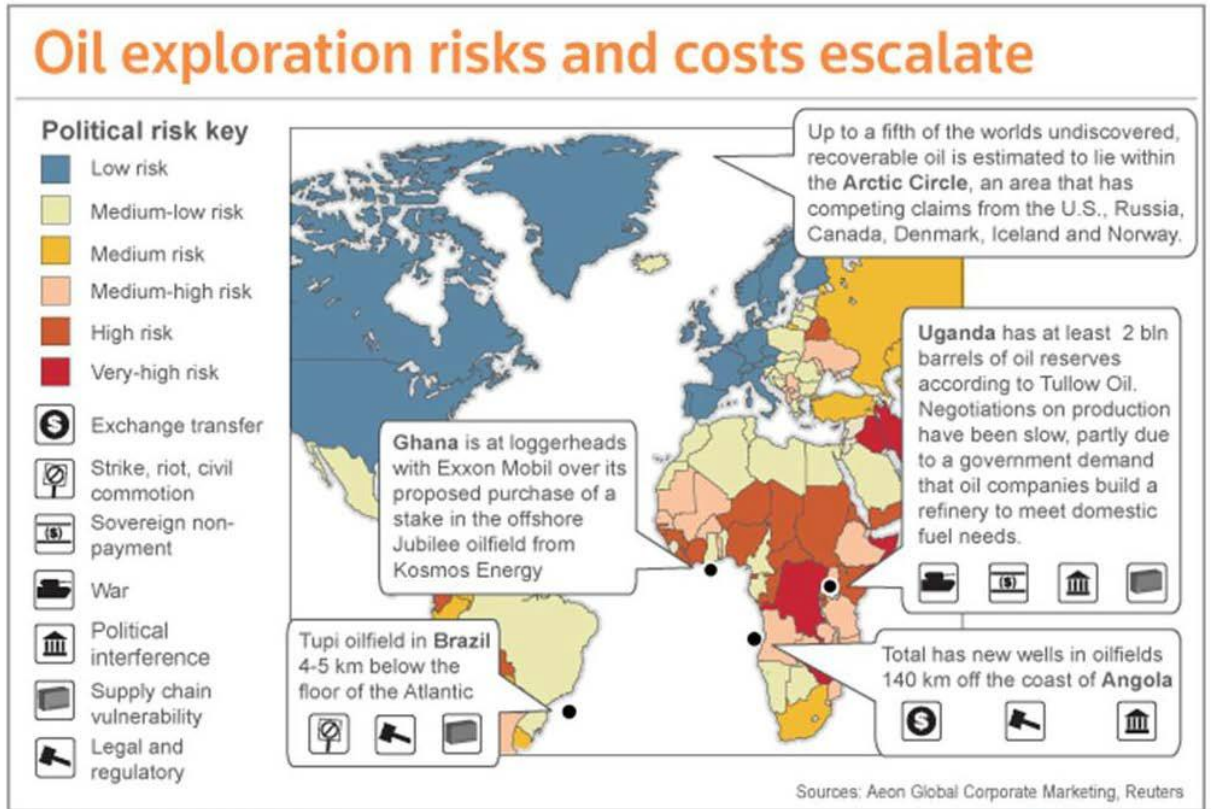
Şekil-17: Ulusal ve Uluslararası Sular



Şekil-18: Deniz Yetki Alanları Hukuki Sınırları



Şekil-19: Takimada Kavramı

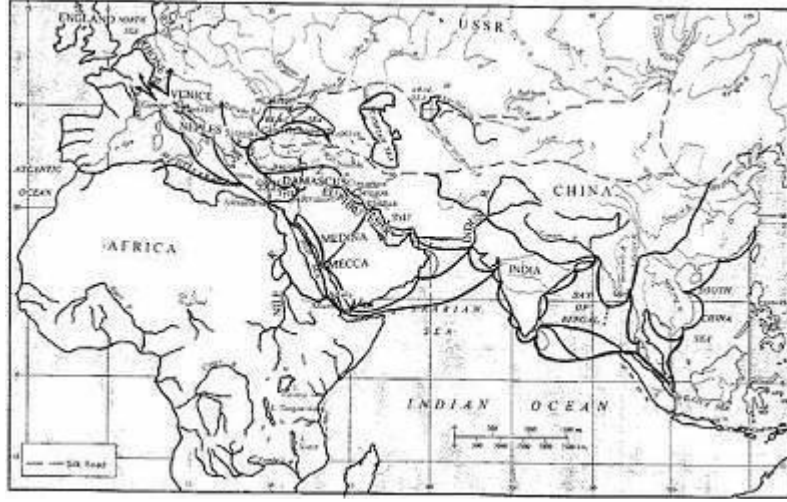


Reuters graphic/Catherine Trevethan, Scott Barber



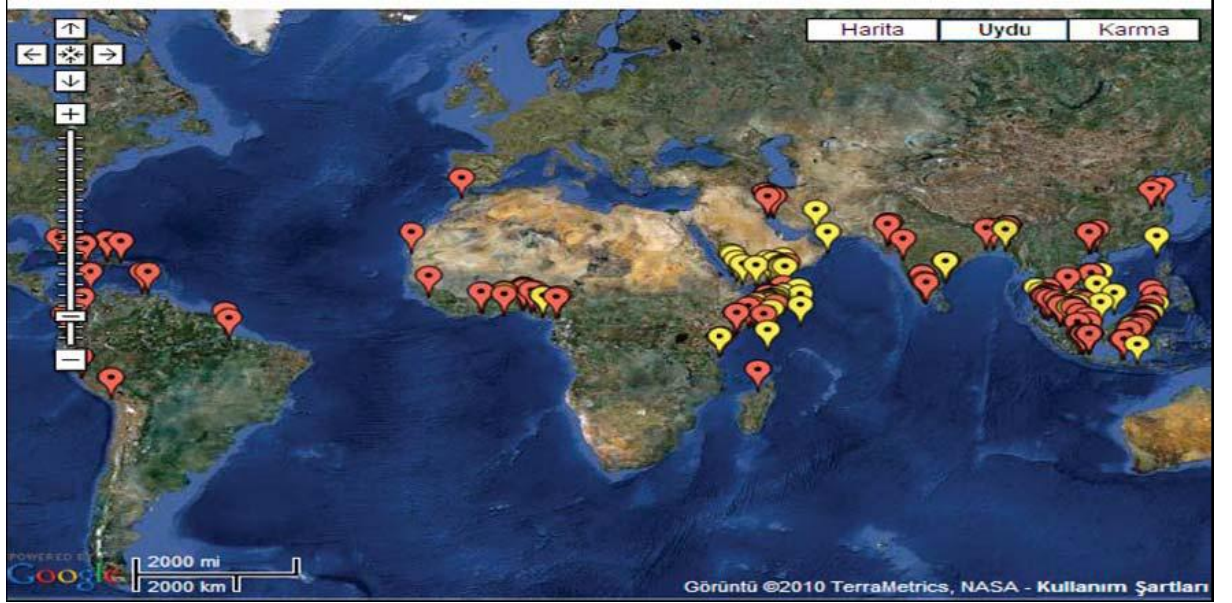
Şekil-20: Petrol Çıkarma Politik Risk ve Maliyet Haritası

(http://graphics.thomsonreuters.com/0210/OIL_PLRSK0210.gif).



Şekil-21: Tarihi Ticaret Yolları.

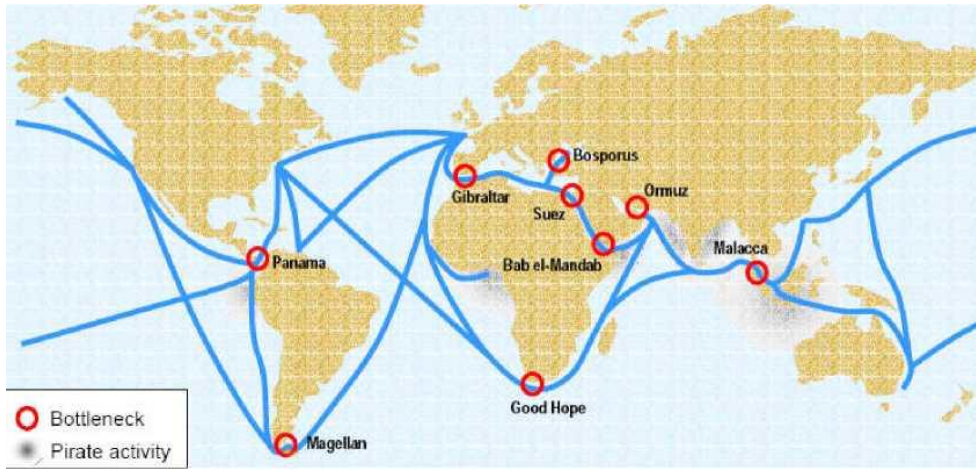
📍 = GERÇEKLEŞEN 📍 = SALDIRI TEŞEBBÜSÜ 📍 = ŞÜPHELİ



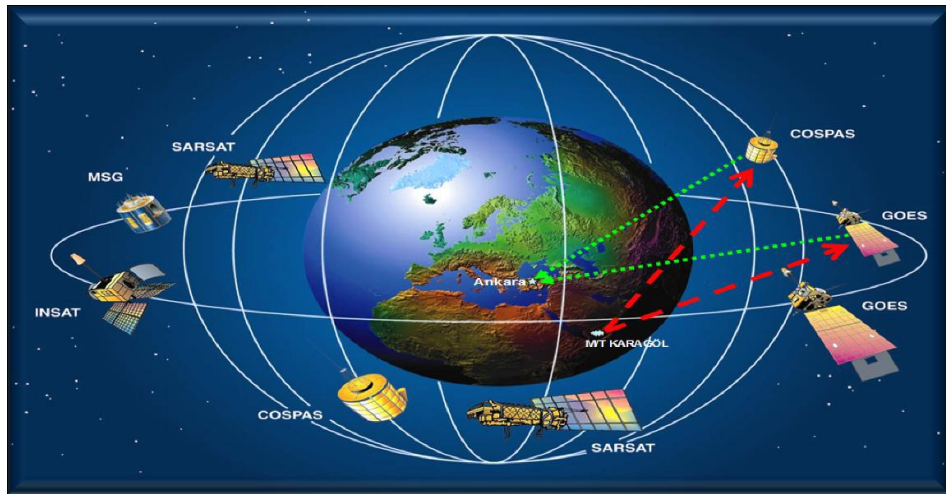
Şekil-22: 2013 Yılı Dünya Geneline Rapor Edilen Deniz Haydutluğu Olayları



Şekil-23: Deniz Taşımacılığında Risk Faktörleri



Şekil-24: Gemilerin Saldırılarına En Fazla Açık Olduğu Ana Rotalar, Dar Boğazlar ile Korsanlık Yapılan Bölgeler



Şekil-25: Gemi Güvenlik Alarm Sisteminin Çalışma Sistemi

TABLolar

	Denizaltı	Büyük Su Üstü Gemisi	Muharip Devriye Gemisi	Muharip Mayın Gemisi
Cezayir		3	24	
Mısır		8	51	14
İsrail	6		59	
Lübnan			11	
Libya		1	11	4
Fas		3	49	
Suriye			32	7
Tunus			25	
Türkiye		18	52	27

Tablo-1: AB Üyesi Olmayan Akdeniz Ülkelerinin Deniz Gücü

2014 YILI DOĞU AKDENİZ TİCARİ GEMİ HAREKETLİLİĞİ		
	GİRİŞ YAPAN	ÇIKIŞ YAPAN
OCAK	3300	3180
ŞUBAT	2740	2820
MART	2930	2740
NİSAN	3030	3020
MAYIS	3270	3300
HAZİRAN	2970	3000
TEMMUZ	3240	3150
AĞUSTOS	2440	2560
EYLÜL	2910	3100
TOPLAM	26830	26870

Tablo-2: 2014 Yılı Doğu Akdeniz Ticari Gemi Hareketliliği

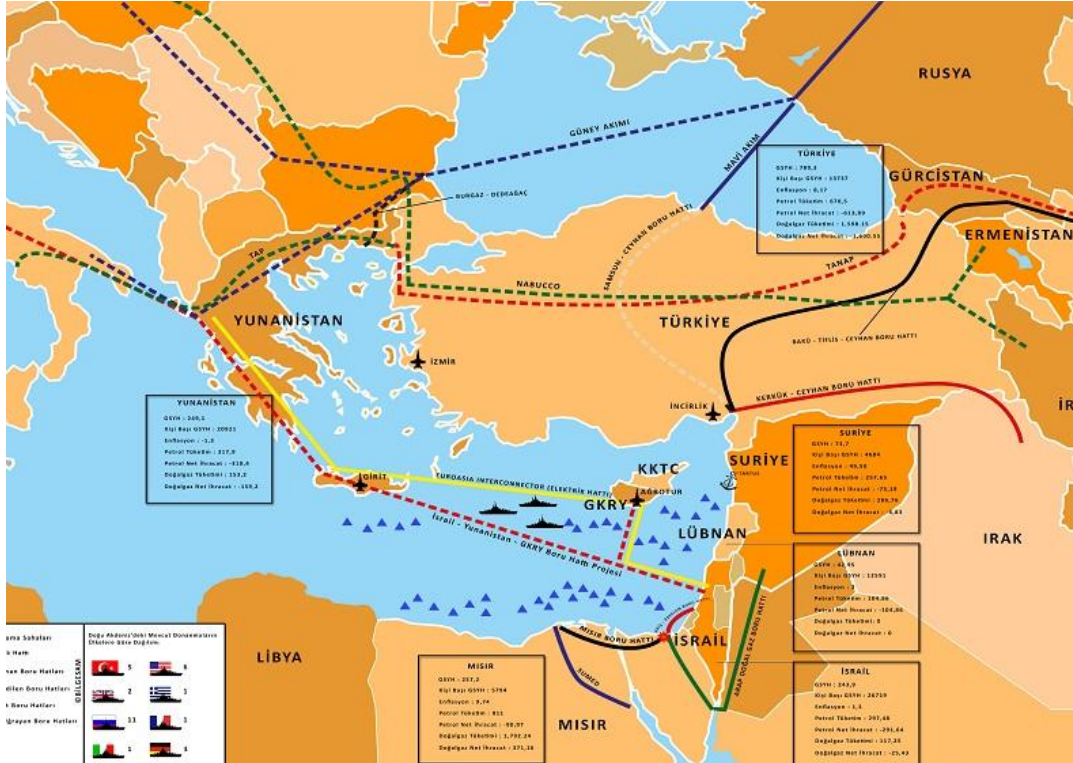
(<http://www.suezcanal.gov.eg/>, Erişim: 15.09.2014)

2014 YILI DOĞU AKDENİZ ASKERİ GEMİ HAREKETLİLİĞİ					
ABD	DONALD COOK (DDGH)	TAYLOR-50 (FFH)	JOHN LENTHALL (T-AO- 189)	VELLA GULF (CG)	
ALMANYA	WIESEL (PGFG)	NIKI FOROS (PG)	FRETTCHEN (PGFG)	ALSTER AG	MAGDEBURG-261 (F)
İNGİLTERE	DIAMOND-34 (DDGH)				
FRANSA	MARNE-630 (AORHM)	SURCOUF-711 (FFGH)	U PUY DE LOME-759 AG H	CASABIANCA-603 (SSN)	
RUSYA	A. KULAKOV (DDGH) SMETLIVY-810 (DDG)	LIMAN-824 AG VAS. TATISCHEV (AGIM)	KOLA (AOL) PM-138 (AR) MB-304 (ATA)	YAMAL-156 (LST) BORNIK-012 (LST) NOVOCHERKASSK-142 (LST)	G. POBEDONOSETS (LST) KALININGRAD (LST)
ÇİN	HUANG SHAN-570 (FFGH)				DDGH: Destroyer
İSPANYA	EL C. ESPANOL-189 (AKR)				OG: Kruvazör
DANİMARKA	MV ARK FUTU	PETER WILLMOES (FFGH)	ESBERN SANRE-17 (AGF)		FFGH/FFH/F: Firkateyn/Korvet
NORVEÇ	ANDENES-322 (WPSOH)	THOR HEYERDAHL-314 (FFGH)			FG/PB: Hücumbot/Gambot
BREZİLYA	LIBERAL (FFGH)				AGI/AGH/AGM İstihbarat
ENDENEZYA	F. KAISIEPO (FS)				T-AO/AOL/AORHM: Akarayakıt/ikmal
LÜBNAN	SOUR-21 (LCT)	DAMOUR-22 (LCT)	TABARJA-42 (PB)		LST/LCT: Çıkarma
YUNANİSTAN	STARAKIS (PGFG)				SSN: Nükleer Denizaltı

Tablo-2: 2014 Yılı Doğu Akdeniz Askeri Gemi Hareketliliği (2014 Yılı İçerisindeki Açık İstihbarat Kaynaklı Haberlerden Derlenmiştir.)

Parsel Numarası	Ruhsat Verilen Şirket / Konsorsiyum	Açıklamalar
1	Teklif veren olmadı, ruhsat verilmedi	Türkiye'nin MEB'i ve TPAO ruhsatı ile çakişiyor
2	İtalyan ENI-G. Kore KOGAS Konsorsiyumu	TPAO ruhsatı ile çakişiyor
3	İtalyan ENI-G. Kore KOGAS Konsorsiyumu	TPAO ruhsatı ile çakişiyor
4	Teklif veren olmadı, ruhsat verilmedi	Türkiye'nin MEB'i ile çakişiyor
5	Teklif alındı, ruhsat verilmedi	Türkiye'nin MEB'i ile çakişiyor
6	Teklif alındı, ruhsat verilmedi	Türkiye'nin MEB'i ile çakişiyor
7	Teklif alındı, ruhsat verilmedi	Türkiye'nin MEB'i ile çakişiyor
8	Teklif alındı, ruhsat verilmedi	Türkiye'nin MEB'i ile çakişiyor
9	İtalyan ENI-G. Kore KOGAS Konsorsiyumu	TPAO ruhsatı ile çakişiyor
10	Fransız TOTAL	
11	Fransız TOTAL	
12	Amerika Noble Energy (% 70) İsraili Delek (% 15) ve Avner (% 15)	TPAO ruhsatı ile çakişiyor
13	Teklif veren olmadı, ruhsat verilmedi	TPAO ruhsatı ile çakişiyor

Tablo-4: GKRY'nin Açtığı İkinci Tur İhale Sonuçları (Erol, 2013: s. 203.)



Tablo-5: Akdeniz'de Enerji Kaosu. (BİLGESAM, 2013: s. 17)