



**KIZILDENİZ KITA SAHANLIĞININ
HUKUKSAL STATÜSÜ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Yakup KARAÇİMEN

Kütahya - 2020

T.C.
KÜTAHYA DUMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

KIZILDENİZ KITA SAHANLIĞININ HUKUKSAL STATÜSÜ

Danışman:
Dr. Öğr. Üyesi Hakan ARIDEMİR

Hazırlayan:
Yakup KARAÇİMEN

Kütahya-2020

Kabul ve Onay

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Bu çalışma, jürimiz tarafından Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ ÇALIŞMA RAPORU olarak kabul edilmiştir.

Başkan: Dr. Öğr. Üyesi Hakan ARIDEMİR

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Barış ADIBELLİ

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Yavuz CANKARA

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylıyorum.

İmza

Prof. Dr. Şahmurat ARIK

Enstitü Müdürü

Yemin Metni

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “Kızıldeniz Kıta Sahanelığının Hukuksal Statüsü” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlandığı aşamaya kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığımı, bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

/ /2020

Yakup KARAÇİMEN

Özgeçmiş

1994 yılında İstanbul'da doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini İstanbul'da tamamladı. 2017 yılında Kütahya Dumlupınar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Uluslararası İlişkiler Bölümünden mezun oldu. 2017 yılında Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisansa başlamıştır.



ÖZET

KIZILDENİZ KİTA SAHANLIĞININ HUKUKSAL STATÜSÜ

KARAÇİMEN, Yakup

**Yüksek Lisans Tezi, Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı
Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Hakan ARIDEMİR
Nisan, 2020, 142 sayfa**

Eski dünyanın merkezinde bulunduğu inanan ve ilahi dinlerin kitaplarında adı geçen Kızıldeniz, bulunduğu konum itibariyle Asya, Afrika ve Avrupa kıtaları arasında önemli bir geçiş noktası olması ve Atlas okyanusu ile Hint okyanusunu birbirine bağlamasından dolayı tarih boyunca dünyanın en önemli coğrafyalarından biri olmuştur. Nitekim doğu ile batı arasında gerçekleşen ticaretin en önemli rotası olan Kızıldeniz, bu özelliği ile tüm medeniyetlerin ilgisini çekmiş, özellikle Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla beraber jeopolitik önemi daha fazla artmıştır. Bu özellikleri ile Kızıldeniz, kendisi üzerinde hâkimiyet kurmak isteyen medeniyetler arasındaki çatışmaya tarih boyunca sahne olmuştur.

Bu tez çalışmasında, Kızıldeniz'in jeopolitik önemi vurgulanarak, "Kızıldeniz Kıta Sahanelığının Hukuksal Statüsü" konusu, uluslararası deniz hukukunda yaşanan son gelişmeler dâhilinde incelenmiştir. Bu çalışmanın amacı, devletlere denizlerde ve okyanuslarda bulunan doğal kaynaklar üzerinde hak sahibi olmasını sağlayan kıta sahanlığı kavramını açıklamak ve hukuki rejimi ortaya koymaktır. Ayrıca jeopolitik önemi ile dünyanın en önemli deniz yollarından biri olan Kızıldeniz'in, uluslararası deniz hukukunda yaşanan son gelişmeler ışığında kıta sahanlığı hukuksal statüsünü incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Deniz Hukuku, Kıta Sahanelığı, Hukuki Rejim, Kızıldeniz

ABSTRACT**LEGAL STATUS OF RED SEA CONTINENTAL SHELF****KARAÇİMEN, Yakup****M. Sc. Thesis, Department of International Relations****Supervisor: Assistant Professor Hakan ARIDEMİR****April, 2020, 142 pages**

The Red Sea, which is believed to be located in the center of the old World and mentioned in the books of the divine religions, has been one of the most important geographies throughout the World due to its location as an important transit point between Asia, Africa and Europe continents and connecting the Atlantic, and Indian oceans. As a matter of fact, Red Sea, which is the most important route of trade between east and west, attracted the attention of all civilizations with this feature and especially with the opening of Suez Canal in 1869, its geopolitical importance increased more. With this characteristic, the Red sea, has been the stage of the struggle between the civilizations that want to establish dominance over itself.

In this thesis, the geopolitical importance of the Red Sea and “Legal Status of the Red Sea Continental Shelf” have been examined within the context of recent developments in International maritime law. The aim of this study, is to explain the concept of continental shelf, which enables states to have rights on natural resources in seas and oceans, and put forward their legal regime. In addition, the geopolitical importance of the Red Sea, which is one of the most important maritime routes in the World, within the recent developments in the International maritime law to examine the legal status of the continental shelf.

Keywords: International Maritime Law, Continental Shelf, Legal Regime, Red Sea,

Önsöz

“Kızıldeniz Kıta Sahaneliğinin Hukuksal Statüsü” adlı bu tez çalışmasında benden ilgi ve desteğini esirgemeyen, bilgi ve tecrübelerinden yararlandığım değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Hakan Arıdemir’e, tez jürimde yer alıp görüş ve katkı sağlayan değerli hocalarım Dr. Öğr. Üyesi Yavuz Cankara ve Dr. Öğr. Üyesi Barış Adıbelli’ye teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca manevi desteğini her an yanımda hissettiğim sevgili aileme teşekkür ederim. Çalışmanın tüm ilgililere yararlı olmasını dilerim.



İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	v
ABSTRACT.....	vi
TABLolar VE ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR.....	xii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDA KİTA SAHANLIĞI KAVRAMI

1.1. GENEL OLARAK KİTA SAHANLIĞI KAVRAMI.....	5
1.2. KİTA SAHANLIĞININ DEVLETLER AÇISINDAN ÖNEMİ.....	6
1.3. HUKUKİ AÇIDAN KİTA SAHANLIĞININ DOĞUŞU VE TARİHSEL GELİŞİMİ.....	7
1.3.1. 1945 Öncesi Gelişmeler.....	8
1.3.2. Truman Bildirisi.....	9
1.3.2.1. Latin Amerika Uygulamaları.....	10
1.3.3. Birleşmiş Milletler Hukuk Komisyonu Çalışmaları.....	11
1.3.4. 1958 Cenevre Kıta Sahanelığı Sözleşmesi.....	13
1.3.5. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Kıta Sahanelığına İlişkin Düzenleme.....	17
1.4. ULUSLARARASI ANLAŞMALAR AÇISINDAN KİTA SAHANLIĞININ SINIRLANDIRILMASI.....	23
1.4.1. 1958 Cenevre Kıta Sahanelığı Sözleşmesine Göre Kıta Sahanelığı'nın Sınırlandırılması.....	24
1.4.2. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Kıta Sahanelığı'nın Sınırlandırılması.....	25
1.4.3. Kıta Sahanelığı'nın Sınırlandırılmasında Adaların Rolü.....	27
1.5. KİTA SAHANLIĞININ SINIRLANDIRILMASINDA YAŞANAN SORUNLAR VE ULAŞILAN ÇÖZÜMLER.....	30
1.5.1. Kuzey Denizi Kıta Sahanelığı Davaları.....	30
1.5.2. İngiltere-Fransa Arasındaki Kıta Sahanelığı'nın Sınırlandırılması Tahkimi.....	33
1.5.3. Tunus-Libya Arasındaki Kıta Sahanelığı Davası.....	36
1.5.4. Maine Körfezi Bölgesi Deniz Alanı Saptanması Davası.....	39
1.5.5. Libya-Malta Kıta Sahanelığı Sınırlandırılmasına İlişkin Dava.....	44
1.5.6. Saint Pierre ve Miquelon Adaları Tahkimi.....	47
1.5.7. Norveç-Danimarka Arasındaki Grönland-Jan Mayen Davası.....	49
1.5.8. Kamerun-Nijerya Davası.....	51
1.5.9. Ukrayna ile Romanya Arasındaki Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Davası.....	52

1.5.10. Nikaragua-Kolombiya Davası	56
1.6. KITA SAHANLIĞININ HUKUKSAL REJİMİ.....	60

İKİNCİ BÖLÜM

KIZILDENİZ KITA SAHANLIĞININ HUKUKSAL STATÜSÜ

2.1. KIZILDENİZ'İN TARİHİ VE COĞRAFYASI	64
2.1.1 Kızıldeniz'in Kısa tarihçesi	64
2.1.2. Tarihi Kaynaklara Göre Kızıldeniz'in Adı ve Tanımlanması	66
2.1.2.1. Kızıldeniz'e verilen İsimler	66
2.1.2.2. Kızıldeniz'in Tanımlanması.....	68
2.1.3. Kızıldeniz'in Modern Coğrafyası.....	70
2.1.3.1 Kızıldeniz'in Derinliği	73
2.2. KIZILDENİZ'İN MEVCUT DİNAMİKLERİ	76
2.2.1.Kızıldeniz'in Jeopolitik Önemi	76
2.2.1.1 Süveyş Kanalı	78
2.2.1.2. Bab-ül Mendeb Boğazı	79
2.2.2. Kızıldeniz'in Güvenlik ve Politik Dinamikleri	81
2.3. KITA SAHANLIĞI SINIRLANDIRILMASINDA UYGULANAN GENEL PRENSİPLER VE BU PRENSİPLERİN KIZILDENİZ'DEKİ KITA SAHANLIĞI SINIRLANDIRILMASI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ.....	85
2.3.1. Hakkaniyet prensipleri.....	87
2.3.2. Coğrafyanın Üstünlüğü Prensibi	89
2.3.2.1 Oransallık İlkesi	90
2.3.2.2. Adalar ve Diğer Coğrafi Oluşumlar.....	91
2.3.2.3. Deniz Tabanının Jeolojik Özellikleri	92
2.3.3. Coğrafi Olmayan Unsurların Dikkate Alınması İle İlgili Prensip.....	93
2.3.3.1 Ekonomik Faktörler	94
2.3.3.2. Bölgedeki Mevcut veya Muhtemel Sınırlar	95
2.3.3.3. Güvenlik ve Seyr-ü Sefer Faktörü	95
2.4. KIZILDENİZ KITA SAHANLIĞININ HUKUSAL STATÜSÜ	96
2.4.1. Kızıldeniz'e Kıyısı Olan Devletlerin Kıta Sahanlığı Uygulamaları.....	96
2.4.2. Kızıldeniz İçerisindeki Kıta Sahanlığı Uyuşmazlıkları	99
2.4.2.1. Belirlenmiş Kıta Sahanlığı Alanları.....	101
2.4.2.1.1. Eritre-Yemen Deniz Sınırlarının Belirlenmesi Davası.....	101
2.4.2.1.2. Suudi Arabistan ile Yemen Arasındaki Sınır Anlaşması	107
2.4.2.1.3. Suudi Arabistan ile Mısır Arasındaki Deniz Sınırlandırma Anlaşması.....	110

2.4.2.1.4. Suudi Arabistan ile Sudan Arasındaki Ortak Bölge Araştırma Anlaşması.....	113
2.4.2.2. Sınırlandırılmamış Kıta Sahanlığı Alanları ve Yaşanan Uyuşmazlıklar	116
2.4.2.2.1. Mısır İle Sudan Arasındaki Uyuşmazlık	116
2.4.2.2.2. Suudi Arabistan ile Sudan Arasındaki Belirlenmemiş Kıta Sahanlığı Alanı	120
2.4.2.2.3. Suudi Arabistan ile Eritre Arasındaki Belirlenmemiş Kıta Sahanlığı Alanı	121
2.4.2.2.4. Eritre ile Sudan Arasındaki Belirlenmemiş Kıta Sahanlığı Alanı	122
2.4.2.2.5. Eritre ile Cibuti Arasındaki Uyuşmazlık	123
2.4.2.2.6. Yemen ile Cibuti Arasındaki Belirlenmemiş Deniz Alanı.....	124
SONUÇ.....	127
KAYNAKÇA	132
DİZİN.....	142

TABLOLAR VE ŞEKİLLER LİSTESİ

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1: Kızıldeniz'e kıyısı olan devletlerin, 1982 BMDHS'ye ilişkin statüleri	96
Tablo 2.2: Kızıldeniz deniz sınırlarının statüsü.....	101

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 76. maddeye göre, kıta sahanlığı kesiti	21
Şekil 1.2: Orta Hat İlkesi Esas Alınarak Yapılan Sınırlandırma	31
Şekil 1.3: 1969 Kuzey Denizi Davasına İlişkin Olarak Federal Almanya ile Hollanda Ve Danimarka Arasında Uyuşmazlığa Neden Olan Sınırlar.....	32
Şekil 1.4: İngiltere-Fransa Tahkimi Sınırlandırma Hattı	36
Şekil 1.5: Tunus-Libya Kıta Sahanelığı Sınırlandırma Hattı.....	39
Şekil 1.6: Maine Körfezi Davasına İlişkin Harita	40
Şekil 1.7: Maine Körfezi Sınırlandırma Hattı.....	43
Şekil 1.8: Libya-Malta Arasında Kıta Sahanelığı Sınırlandırılmasına Dair Harita	47
Şekil 1.9: 1992 Saint Pierre Ve Miquelon Adaları Davasına İlişkin Harita.....	49
Şekil 1.10: Grönland-Jen Mayen Arasındaki Sınırlandırma Hattı.....	51
Şekil 1.11: Kamerun-Nijerya Deniz Alanı Sınırlandırma haritası	52
Şekil 1.12: Ukrayna-Romanya Arasında Belirlenen Deniz Sınırı Haritası.....	56
Şekil 1.13: Nikaragua ile Kolombiya Arasında Belirlenen Sınır Hattı.....	60
Şekil 2.1: Kızıldeniz Haritası.....	71
Şekil 2.2: Kızıldeniz'in Derinlik Haritası	75
Şekil 2.3: Süveyş Kanalı.....	78
Şekil 2.4: Bab-ül Mendeb boğazı ve Bölgesel Boru Hattı Haritası.....	80
Şekil 2.5: Eritre-Yemen Deniz Alanı Sınırı	105
Şekil 2.6: Suudi Arabistan İle Yemen Arasındaki Deniz Sınırı	110
Şekil 2.7: Suudi Arabistan ile Mısır Arasındaki Deniz Sınır	113
Şekil 2.8: Suudi Arabistan-Sudan Ortak Bölge Haritası.....	115
Şekil 2.9: Mısır'ın 1990 Tarihli Düz Esas Çizgisi ve Hala-İb Üçgeni	117
Şekil 2.10: Eritre ile Cibuti Arasındaki Anlaşmazlığa Dair Harita.....	124
Şekil 2.11: Cibuti'nin iddia Ettiği Düz Esas Çizgileri ve Bab-ül Mendep Boğazı	126

KISALTMALAR

ABD:	Amerika Birleşik Devletleri
AB:	Avrupa Birliği
BAE:	Birleşik Arap Emirlikleri
BM:	Birleşmiş Milletler
BMDHK:	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı
BMDHS:	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
KM:	Kilometre
KSS:	Kıta Sahanelığı Sözleşmesi
MEB:	Münhasır Ekonomik Bölge
SSCB:	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
UAD:	Uluslararası Adalet Divanı



TEZ METNİ

GİRİŞ

Hızlı bir şekilde artan dünya nüfusuna pareler olarak yer küre üzerinde azalan doğal kaynaklar, insanlığı yeni kaynaklar bulmaya yönlendirmiştir. Özellikle gelişen teknoloji ile beraber okyanuslardaki canlı ve cansız kaynaklara yirminci yüzyılın ilk çeyreğinde petrol ve doğal gaz gibi enerji kaynaklarının da eklenmesi, devletlerin yönlerini denizlerde ve okyanuslarda bulunan bu yeni kaynaklara çevirmelerine neden olmuştur. Devletler, denizlerde ve okyanuslarda keşfedilen bu yeni kaynaklara sahip olabilmek için siyasi ve askeri gücünü kullanmaktan kaçınmayarak, denizler ve okyanuslar üzerinde egemenlik kurmak istemişlerdir. Devletlerin okyanus veya denizlerdeki kaynaklardan yararlanmak için ileri sürdükleri aşırı egemenlik iddiaları, kimi zaman ikili kimi zaman da çok taraflı uluslararası uyuşmazlıkların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bundan dolayı kıta sahanlığı kavramı ile ilgili olarak ortaya çıkan uluslararası kurallar önem kazanmaya başlamıştır.

Devletlere, deniz altındaki doğal kaynakları araştırma ve bu kaynakları işletebilme hakkı veren kıta sahanlığı kavramı, devletlerin tek taraflı bildirimini ile 1910 tarihinden beri kullanılmaya başlansa da, kavramın uluslararası bir hal alması 1945 tarihinde ABD başkanı Truman'ın yayınlamış olduğu bildiriden sonra gerçekleşmiştir. Devletlere iktisadi anlamda çok büyük olanaklar sağlayan kıta sahanlığı kavramı, beraberinde de devletlerin çözmesi gereken birçok sorun getirmiştir. Özellikle devletlerin, kıta sahanlığı kavramını farklı yorumlamaları ve iktisadi olarak denizlerden daha fazla yararlanma isteği, denizlerin parsellenmesi sonucunun doğmasına neden olmuş, bu durum da açık deniz rejimine zarar vermeye başlamıştır. Bundan dolayı kıta sahanlığı kavramının, uluslararası bir sözleşme ile düzenlenmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu bağlamda kıta sahanlığı kavramını uluslararası anlamda düzenleyen ilk sözleşme, 29 Nisan 1958 tarihinde imzalanan “*Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi*” olmuştur. “*Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi*” ile yapılan uluslararası düzenleme; teknolojinin gelişmesi, uluslararası arenaya yeni devletlerin katılması ve uluslararası yargı kararları neticesinde sözleşmenin yetersiz kalmaya başlamasından dolayı kavram üzerinde yeni bir düzenlenme yapılma ihtiyacı doğmuştur. Bu nedenle “*1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde*” kavram tekrar ele alınarak, yaşanan son gelişmelere göre yeniden düzenlenmiştir.

Kıta sahanlığı kavramı ile ilgili olarak Truman Bildirisinden günümüze kadar olan zaman diliminde önemli gelişmeler yaşanmış olsa bile günümüzde halen kavram üzerinde tartışmalar devam etmektedir. Nitekim denizlerin birbirinden farklı karakteristik özelliklere sahip olmasından dolayı kıyıları yan yana veya karşılıklı olan devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda problemler alanlar mevcuttur. Özellikle Kızıldeniz gibi yarı kapalı olan, içerisinde birçok irili ufaklı ada barındıran ve aralarında ciddi uyuşmazlıkların yaşandığı çok sayıda kıyıdaş devletin bulunduğu denizlerde, kıta sahanlığı sınırlandırılması ile ilgili olarak önemli problemler yaşanmaktadır.

Kızıldeniz kıta sahanlığının hukuksal statüsü adlı bu çalışmamız, kıta sahanlığı kavramı ve sınırlandırılması ile ilgili olarak uygulanan uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde Kızıldeniz'deki kıta sahanlığı uyuşmazlıklarına ilişkin olarak tarafların tezlerini ortaya koyarak, uyuşmazlıkların çözümünde temel alınabilecek prensiplerin belirlenmesine yardımcı olmak ve Kızıldeniz kıta sahanlığının hukuksal statüsünü ortaya koymak amacıyla yönelik olarak hazırlanmıştır.

İki bölümden oluşan *Kızıldeniz kıta sahanlığının hukuksal statüsü* adlı tezin birinci bölümünde; kıta sahanlığı kavramının daha iyi anlaşılabilmesi için öncelikle kavramın jeolojik olarak tanımı yapılmış, daha sonra kavramın tarihsel süreç içerisindeki gelişimi anlatılarak, kıta sahanlığı kavramının ve kıta sahanlığı sınırlandırılması ile ilgili olarak uluslararası hukuk kurallarının günümüzde geldiği nokta açıklanmak istenmiştir. Bu yapılırken, kıta sahanlığı kavramı ile alakalı uluslararası hukuk kurallarını ilk defa derleyen ve hukuki bir kavram olarak kıta sahanlığı kavramının ilk kez tanıtım yapıldığı “1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi” ve “1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi” incelenmiştir. Ayrıca kıta sahanlığı kavramının gelişmesinde ve kıta sahanlığı sınırlandırılması ile ilgili olarak önemli prensiplerin ortaya çıkmasına katkı sağlayan uluslararası yargı ve hakem kararları, kronolojik bir sırayla incelenmiştir. Önemli davaların incelenmesindeki asıl amaç ise, ikinci bölümde incelenecek olan Kızıldeniz'de yaşanan kıta sahanlığı uyuşmazlıklarıyla ilgili olarak kullanılacak temel ilkeleri belirlemektir. Daha sonra ise kıta sahanlığı kavramının hukuksal statüsü hakkında bilgi verilmiştir.

Tezin ikinci bölümünde ise, Kızıldeniz'in tarihi ve coğrafi yapısına değinilerek, Kızıldeniz'in mevcut yapısı incelenmiş ve içinde bulunan Süveyş Kanlı ve Bab-ül Mendep boğazı sayesinde Kızıldeniz'in sahip olduğu jeopolitik önem üzerinde durulmuştur. Ayrıca Kızıldeniz'in jeopolitik konumundan dolayı küresel deniz ticareti için çok önemli bir bölge olduğu vurgulanarak, Kızıldeniz'in güvenlik ve politik dinamikleri üzerinde durulmuştur. Daha sonra ise, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında uluslararası yargı kararlarının temel aldığı prensipler incelenmiş ve bu prensiplerin Kızıldeniz'e olan yansımaları değerlendirilmiştir. Son olarak Kızıldeniz içinde yaşanan kıta sahanlığı uyuşmazlıklarına değinilerek, uluslararası sözleşme hükümleri ve yargı kararlarının temel aldığı prensipler çerçevesinde tarafların uyuşmazlıklarla ilişkin tezleri incelenmiştir.





BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI DENİZ HUKUKUNDA KITA SAHANLIĞI KAVRAMI

1.1. GENEL OLARAK KİTA SAHANLIĞI KAVRAMI

En genel tanımıyla kıta sahanlığı kavramı, denize kıyısı olan bir kara devletinin deniz altında devam eden doğal uzantısına verilen isimdir. Kıta sahanlığı kavramının hukuksal anlamda tanımlanması ikinci dünya savaşından sonra olmuş ve yerbiliminin bu konu hakkında belirlediği birtakım kriterlere dayandırılmıştır. Bu yüzden kıta sahanlığı kavramını hukuksal bir terim olarak ele almadan önce coğrafi olarak tanımlamakta fayda vardır (Pazarcı, 2011: 282).

Coğrafi olarak deniz dibi, genellikle karanın bitmesiyle birlikte birdenbire derinleşmemektedir. Kara ile denizin birleştiği yerden itibaren deniz dibindeki derinleşme yavaş yavaş olmakla beraber 133 metreye kadar derinlik yavaş ilerlemektedir. Bu derinlikten sonra ise deniz dibi, birden derinleşmekte ve bir yamaç oluşturmaktadır. Bu yamacın başlamış olduğu sınırdan itibaren kıyıya kadar olan su altı alanına “*kıta sahanlığı*” adı verilmektedir (Toluner,1989: 196).

Coğrafi olarak dünyamız incelendiğinde iki değişik yer kabuğuna sahip olduğu gözlenmektedir. Bunlar; “*deniz seviyesinin üstünde kalan kıtalar*” ve “*deniz seviyesinden yaklaşık 5 km derinliği olan büyük okyanus tabanlarıdır*”. Yapılan araştırmalar bu iki yer kabuğunun belirgin bir şekilde birbirinden ayrıldığını göstermektedir. Yer kabuğunu iç kısımdan ayıran Mohorovicic, kıtalar altında ortalama 35 km iken okyanuslar altına ise 6 km’dir (Karaköse,1986: 53-54).

Bu iki kütle arasında geçişgenliği sağlayan kıta kenarı, “bir kıtanın deniz kıyısından, derin okyanus düzlüklerine kadar olan alanı kapsamaktadır”. Dünyanın değişik bölgelerinde farklı derinliklerde olan kıta kenarı, pasif ve aktif olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Aktif kıta kenarı darken, pasif kıta kenarı ise geniştir. Kıta kenarı; kıta sahanlığı (continental shelf), kıta yamacı (continental slope) ve kıta yokuşu (continental rise) olmak üzere üçe ayrılmaktadır (Öztürk,2002: 9).

Kıta Sahanlığı; jeolojik anlamda kıta sahanlığı, kıyıdan itibaren başlayan deniz alanını teşkil etmektedir. Bu alan kıyıdan başlayarak deniz içerisinde aniden derinleşmeye başlayan ortalama 135 metreye derinliğe kadar inen alanı tanımlamaktadır. Ancak jeolojik olarak kıta sahanlığını hukuki anlamda kıta sahanlığıyla karıştırmamak gerekir. Hukuksal olarak kıta sahanlığı kıta yamacı ve kıta yokuşunu da içinde barındırmaktadır (Pazarcı,2003: 367).

Kıta Yamacı; kıta kenarı ile denizin veya okyanusun birden derinleştiği bölgede bulunur. Kıta yamacının eğimi kırk da bir civarındadır. Kıta yamacının bittiği noktada kıta yokuşu başlamaktadır (Öztürk,2002: 10).

Kıta Yokuşu; kıta yamacından sonra başlayan ve okyanus tabanı düzlüğüne kadar devam eden hafif engebeli bir dip topografyasına sahip alandır (Öztürk,2002: 10).

1.2. KITA SAHANLIĞININ DEVLETLER AÇISINDAN ÖNEMİ

XX. yüzyılın ilk çeyreğiyle beraber deniz içerisinde canlı ve cansız varlıkların zenginliğine doğalgaz ve petrol gibi enerji kaynakları da eklenmesiyle birlikte denizlerin devletler açısından önemi daha da artmıştır. Gelişen yeni teknolojiyle beraber insanoğlunun ihtiyaçlarının artması devletleri deniz alanında bulunan alternatif kaynaklara yöneltmiştir. Devletler bu kaynaklara ulaşmak için gerek siyasi gücünü gerekse de askeri gücünü kullanmaktan kaçınmayarak, denizler üzerinde egemenlik kurmak istemişlerdir. Devletlerin bu alanlarda egemenlik kurma çabaları yeni bir kavram olarak kıta sahanlığını doğurmuş ve devletler açısından zaman içerisinde çok önemli bir kavram haline gelmiştir (Özkan,2015: 368).

Bir kara ülkesinin deniz altında devam eden doğal uzantısı olan kıta sahanlığı kavramı, devletlere, deniz altındaki doğal kaynakları araştırmak ve bu doğal kaynakları işletebilme hakkı vermektedir. Dünya nüfusunun sürekli olarak artması ve devletlerin artan bu nüfusa bağlı olarak ortaya çıkan ihtiyacı karşılamak için denizlere yönlerini çevirmelerini zorunlu kılmıştır. Nitekim devletlere tanınacak olan kıta sahanlığı alanı, denizlerdeki doğal kaynakların çıkarılmasına hukuksal bir zemin sağlamasından dolayı devletler açısından çok önemli bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak, devletlere iktisadi anlamda çok büyük olanaklar sağlayan kıta sahanlığı kavramı beraberinde de devletlerin çözmesi gerek birçok sorun getirmiştir. Özellikle devletlerin, denizlerden daha fazla yararlanma ve iktisadi olarak fayda sağlama isteği, denizlerin parsellenmesi sonucunun doğmasına neden olmuş buda açık deniz rejimine zarar vermeye başlamıştır. Bundan dolayı; devletlerin, doğal kaynaklar üzerindeki hakları göz önünde bulundurularak, devletlerin kıta sahanlığı alanı üzerindeki yetkilerinde ve belirlenecek sınırlar konusunda bazı kriterler getirilmesi gerektiği ortaya çıkmıştır. Nitekim yaşanan bazı sorunlar ve bu sorunlar neticesinde ortaya çıkan uluslararası anlaşmalar nezdinde kıta sahanlığı kavramı için birtakım sınırlandırmalar yapılmıştır.

1.3. HUKUKİ AÇIDAN KİTA SAHANLIĞININ DOĞUŞU VE TARİHSEL GELİŞİMİ

Kıta sahanlığı kavramı, coğrafyacılar ve jeologlar tarafından çok önceden beri bilinen bir kavram olmasına rağmen deniz dibindeki değerli madenlerin keşfine kadar uluslararası hukukun konusu haline gelmemiştir. Nitekim deniz diplerinde inci, mercan, sünger gibi çok zengin mineral kaynaklarının bulunması, XIX. yüzyıldan itibaren denizlerde petrol ve doğalgazın keşfedilmesi devletlerin ilgisini bu yöne doğru çekmiştir (Doğru, 2003: 7).

Karalarda altın ve diğer önemli madenleri arayıp bulma çabası, XVIII. ve XIX. yüzyıllarda nasıl devletler için bir tutku haline dönüşmüşse, denizlerde petrol ve doğalgaz arama ve bunları işletme çabasında günümüzde aynı şekilde bir tutku haline dönüşmüştür. Yapılan araştırmalar sonucunda denizlerde bulunan bu zengin kaynakların doğrulanması da beraberinde denizlerin devletler tarafından parsellenmesi sonucunu doğurmuştur (Akın, 1978: 251). Devletlerin tek taraflı olarak denizlerde hak iddia etmeleri ve eylemlerde bulunmaları, artan insan nüfusu ve teknolojinin gelişmesine paralel olarak daha karmaşık bir hal almış ve hukuki bir düzenlemenin yapılma zorunluluğunu doğurmuştur. Nitekim karasuların sınırlandırılmasıyla başlayan bu hukuki süreç üç, dört, altı mil ya da top menzili meselesi olarak tartışılmaya devam eden karasuları meselesine daha sonra kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge kavramlarını da içine alarak genişlemiştir (Dağıstanlı, 2006: 9).

Uluslararası deniz hukuku içerisinde kıta sahanlığı kavramı da devletlerin denizlerdeki egemenlik alanlarını genişletmek istemelerinin bir sonucu olarak, açık deniz aleyhine geliştirdikleri bir kavram olarak doğmuş ve giderek hukuki bir hal almıştır.

Kıta sahanlığı kavramının tarihsel süreci incelendiğinde, bazı devletlerin kıta sahanlığı üzerinde hak iddia etme çabaları olmuş fakat bu kavramın uluslararası deniz hukukunda yer bulması Amerika Birleşik Devletleri (A.B.D) başkanı Harry S. Truman'ın 1945'de yayınlamış olduğu bir bildiriyle olmuştur. Bu bildiri daha sonraki yıllarda başka devletler tarafından da benimsenmiş ve ülkeler kendi kıta sahanlıklarında hak iddia etmeye başlamışlardır. Denizlerden daha fazla istifade etmeye çalışan devletler arasında kıta sahanlığı kavramı hızla yayılmış, I. Deniz Hukuku Konferansında tartışılmış ve "1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine" konu olmuştur. Ancak teknolojinin

gelişmesine paralel olarak, 1958 Cenevre Sözleşmesi yetersiz kalmaya başlayınca konu “1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde” tekrar ele alınarak yeni düzenlemeler yapılmıştır (Acer ve kaya, 2011: 166).

1.3.1. 1945 Öncesi Gelişmeler

Uluslararası hukukta kıta sahanlığı kavramı, ikinci dünya savaşından sonra önem kazanmaya başlamış olsa da kıta sahanlığı üzerine devletlerin hak ve talepleri XX. Yüzyıl başlarına kadar dayanmaktadır.

9 Kasım 1910 tarihinde Portekiz, bir kararname yayınlamak üzere yüz kulacı aşmayan denizlerde, deniz dibini tarayarak balık avcılığı yapmanın balıkların beslenme alanını ve yuvalarına zarar verdiği, böylece yeri doldurulamayacak bir servet kaybına neden olduğu gerekçesiyle, bu derinlikten az alanlarda dip taraması yaparak balık avlamayı yasaklamıştır (Doğru, 2003: 12). İkinci dünya savaşının hemen başlarında ise, Amerika kıtası devletleri Panama’da toplanarak “*Panamerikanizm*” adı ile tanınan akıma kapılarak, 300 deniz millik mesafeye kadar, açık denizde tarafsızlık bölgeleri ilan etmişlerdir (Akın, 1978: 255).

Kıta sahanlığı kavramının, uluslararası ilişkilerin gündemine gelmesi ise 26 Şubat 1942 tarihli İngiltere ve Venezüella arasında imzalanan “*Paria Körfezi*” anlaşması ile olmuştur. Bu anlaşmaya kadar genellikle kıta sahanlığı, balıkçılıkla ilgili olarak değerlendirilmiş ancak bu anlaşmadan sonra kıta sahanlığı kavramı, deniz altı maden yataklarını değerlendirmek ve bunlardan iktisadi anlamda fayda sağlamak amacıyla da kullanılmaya başlanmıştır (Gökdemir Işık, 2009: 9).

Paria körfezi, İngiliz sömürgesi Trinidad ve Venezüella arasında bulunan bir bölgedir. Bu körfez, coğrafi özelliklerinden dolayı 200 metreden az bir kıta sahanlığı alanı teşkil etmektedir. Aynı zamanda bir petrol bölgesi olduğu tahmin edilen bu bölge 26 Şubat 1942 yılında imzalanan bu anlaşma ile kıta sahanlığı kullanım alanı İngiltere ve Venezüella arasında paylaşılmıştır. Bu anlaşmayla beraber, kıta sahanlığı teşkil eden bölgelerde sadece balıkçılıkla ilgilenen devletler, yönlerini deniz altı madenciliğine çevirmiş ve bu anlaşma, 1945 yılında yayınlanacak olan Truman bildirisine de ön ayak olmuştur.

1.3.2. Truman Bildirisi

Hukuksal olarak kıta sahanlığı kavramının ortaya atılması 28.09.1945 tarihinde A.B.D başkanı Harry S. Truman'ın yayınlamış olduğu iki bildiriyle olmuştur (Pazarcı, 2011: 282). Bu bildirilerden ilki, kıta sahanlığı alanında bulunan doğal kaynakların işletilmesi ve kullanılması ile ilgili ikincisi ise, açık denizdeki sahil balıkçılığıyla ilgilidir.

Bildirilerin ilkinde kıta sahanlığıyla ilgili olarak şöyle denilmektedir (Gündüz, 1990: 25): “*A.B.D sahillerine bitişik denizlerin deniz yatağı ve toprak altına bulunan doğal zenginlikleri araştırma ve işletme münhasır yetkisine sahiptir. Kıta sahanlığının diğer devletlerin kıyılarına kadar uzanması ya da komşu bir devletle müşterek olması halinde sınır, A.B.D ile ilgili devlet arasında, hakça ilkelere uygun olarak tespit edilecektir*”. A.B.D yayınlamış olduğu bu ilk bildiriye, açıkça kıta sahanlığı alanında bulunan doğal zenginliklerin kendisine ait olduğunu ve bu alanda yargı yetkisini bulundurduğunu açık bir şekilde uluslararası kamuoyuna bildirmiştir (Akın, 1978: 260).

Başkan Truman, kıta sahanlığında kıyı devletinin bazı yetkilere sahip olmasını ise şu gerekçelere dayandırmıştır (Başeren, 1995: 3);

“Devletin deniz yatağı ve altındaki doğal kaynakları işletebilmesi ve kullanılması için o denizin sahillerinin de kıyı devleti tarafından kontrol edilmesi gerekir”;

“Devletin kendi kendini koruması fikri, sahildar devletin sahilinin açığındaki alanı kontrol etmesini gerektirir”;

“Kıta sahanlığı olarak tarif edilen alandaki madenler, çoğunlukla sahildeki madenlerin bir uzantısı niteliğindedir”;

“Kıta sahanlığı, sahildar devletin kara ülkesinin bir uzantısıdır ve bu nedenle doğal olarak ona aittir”

Truman bildirisi kısaca; deniz dibindeki doğal kaynakların korunması ve kullanılması amacıyla kıta sahanlığı alanındaki yetkilerin A.B.D hükümetine ait olduğunu ve kıyıları karşılıklı olan komşu devletlerle sınırlandırmanın, “*hakkaniyetçe*” yapılacağını bildirmiştir. A.B.D böylece kıta sahanlığında doğal kaynakların kullanım yetkisini genişletirken, bu alanda açık deniz rejiminin aynen devam edeceğini bildirmiştir.

Truman bildirisinde, kıyı devletinin kıta sahanlığı alanının nereye kadar uzanacağı belirtilmemiştir, bu bildiriye ilişkin olarak yayınlanan bir basın bildiriyle

yaklaşık olarak 100 kulaç (200 metre) derinliği kapsayacağı açıklanmıştır (pazarıcı, 2011: 282).

1.3.2.1. Latin Amerika Uygulamaları

Paria körfezi anlaşması ile birlikte ortaya çıkan deniz altı madenleri kullanma ve bunlardan iktisadi anlamda fayda sağlama isteği, Truman bildirisiyle beraber hukuksal bir zemin kazanmış ve diğer devletlerinde kıta sahanlıkları üzerinde hak iddia etmelerine yol açmıştır. Gerçekten de bu süre zarfından sonra, devletlerin hızlı bir şekilde denizi işgal etmeleri ve kendi kıta sahanlıkları üzerinde bazı hak ve talepleri olduğu gözlenmiştir (Doğru, 2003: 14).

Özellikle Latin Amerika ülkeleri hızlı bir şekilde kıta sahanlığı üzerinde mülkiyet ya da egemenlik bazen de her ikisini öne sürerek 250-300 millik mesafeye kadar uzanan alanlarda kıta sahanlıklarını beyan etmiştir (Akın, 1978: 263).

Arjantin; 11 Ekim 1948 tarihinde bir başkanlık kararnamesi yayımlayarak, kıta sahanlığını anakara parçasının devamı olarak nitelendirmiştir.

Brezilya; 8 Kasım 1952 tarihinde cumhurbaşkanı tarafından yayınlanan kararname ile Brezilya kıta sahanlığını, ülkesinin bir devamı olarak nitelendirmiş ve bu alanda petrol ve maden yataklarının işletebilmesinin Brezilya devletine ait olduğunu belirtmiştir.

Panama; 1 Mart 1946 tarihli anayasasında, Panama devlet ülkesinin karasuları ile beraber kıta sahanlığını da kapsadığını belirtmiştir.

Peru; Devlet başkanının 1 Ağustos 1947 yılında yayımladığı kararname ile kıta sahanlığının jeomorfolojik yapısı neticesinde ana karadan ayrılmaz bir bütün olduğunu belirtmiştir. Peru, kıta sahanlığını 200 deniz mili olarak tespit etmiş ve bu alanda tek mirasçı olarak Peru devletini göstermiştir. Böylece 200 mile kadar kara sularını genişletmiştir.

Şili; 23 Haziran 1947 tarihinde devlet başkanlığı kararı ile kıta sahanlığı üzerinde egemenlik hakkı olduğunu ve 200 mile kadar bu haklarını genişlettiklerini açıklamıştır.

Meksika; 29 Ekim 1945 tarihinde devlet başkanlığı kararnamesi ile doğal kaynakları insanlığın yararına kullanmak amacıyla kıta sahanlığı üzerindeki egemenlik haklarını açıklamıştır.

Kosta Rika; 7 Kasım 1949 tarihinde kanun hükmünde kararname ile karasuları ve bitişik bölgedeki egemenlik haklarını, kıta sahanlığında da kullanacağını belirtmiş ve derinliği esas almayarak 200 millik bir alanın Kosta Rica'ya ait olduğunu açıklamıştır.

Guatemala; 30 Ağustos 1949 tarihinde yayımladığı kararname ile kıta sahanlığı üzerinde kara devletin devredilemez hakkı olduğu açıklamıştır

Honduras; 7 Mart 1950 tarihinde yayınladığı kararname ile ülkeyi çevreleyen su alanlarında ve bu suların deniz altında devletin egemenliğine bağlı olduğunu açıklamıştır¹.

Latin Amerika ülkelerin yayınlamış olduğu kararnameler göstermektedir ki, bu devletlerin neredeyse tamamı devlet egemenliğini, karasularının dışında da kullanmak istemiştir. Yaşanan bu gelişmelerden endişeli olan A.B.D, 2 Temmuz 1948 yılında Latin Amerika ülkelerine bir nota göndererek, kıta sahanlığı ile ilgili yayınlamış oldukları kararnamelerin uluslararası hukuka aykırı olduğunu hatırlatarak, üç millik karasuları suları dışında egemenlik hakkı kabul etmeyeceğini açıklamıştır (Meray, 1959: 470).

1.3.3. Birleşmiş Milletler Hukuk Komisyonu Çalışmaları

Yirminci yüzyılın başlarında, teknolojik gelişmelere paralel olarak karasuları dışında bulunan deniz yatağında, doğal kaynakların işletilmesi yönündeki faaliyetlerde bulunan devlet sayılarında bir artış meydana gelmiştir. Denizlerdeki doğal kaynakların devletlerin gelecekteki ekonomik çıkarlarında etkili olacağı anlayışı, kıta sahanlığı konusunda farklı uygulamaları da beraberinde getirmiş ve ciddi sorunlara yol açmıştır. Bu yüzden kıta sahanlığı kavramını uluslararası alanda ele alma ihtiyacı doğmuş ve ilk kez Birleşmiş Milletler (B.M) komisyonunda ele alınmıştır (Özkan, 2015: 371).

İlgili sorunları görüşmek üzere Birleşmiş Milletler çatısı altında bir hukuk komisyonu kurulmuştur. Kıta sahanlığı ile ilgili olarak yaşanan sorunlar bu çatı altında

¹ Bildiriler için bkz; Mehmet Zeki Akın, 1978: 263-268 ve Gündüz Aslan, 1990; 28-38

toplanan komisyon tarafından değişik tarihlerde düzenlenen oturumlarla ele alınmış ve uluslararası alanda geçerli olacak bazı düzenlemeleri getirme girişiminde bulunulmuştur.

Kıta sahanlığının ortaya çıkardığı sorunlar ilk olarak B.M hukuk komisyonu tarafından 5 Haziran 1950 ve 29 Temmuz 1950 tarihleri arasında düzenlenen oturumlarda tartışılmış ve burada önemli görüşler ortaya çıkmıştır. Deniz altı zenginliklerinin işletilebilmesi, kıyı devletinin yargı yetkisine bağlı olduğunu ancak bu yargı yetkisinin bu alanların işgali anlamına gelmediği görüşü ortaya çıkmıştır. Aynı zamanda bu alanların açık deniz rejimine tabi olduğu ve bu alanlarda bulunan doğal kaynakları çıkarmak amacıyla, su yüzeyine kurulan tesislerin kara suları olarak düşünülmeceğini bildirilmiştir (Akın, 1978: 289-290).

Komisyon 27 Temmuz 1951 tarihinde yapmış olduğu oturumda kıta sahanlığına ilişkin anlaşma metnini tartışmıştır. “*Kıta sahanlığı*”, “*bitişik bölge*”, “*deniz zenginlikleri*” ve “*sabit balıkçılık*” konularını içine alan bu proje metninin, ilk dört maddesi kıta sahanlığı ile ilgilidir. Kıta sahanlığını tanımlayan birinci maddeye göre; “*kıta sahanlığı, deniz yatağı ile sahillere bitişik su altı bölgeleri olup, derinlikleri, doğal kaynakların işletilebilmesine müsait olan ve karasularına bitişik bölgeler dışında kalan sahalardır*” şeklinde tanımlanmıştır. Projenin ikinci maddesi ise “*kıta sahanlığının kıyı devletinin kontrol ve yargı hakkına bağlı olduğunu*” belirtmiştir. Projenin üçüncü ve dördüncü maddeleri ise, “*kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde sadece yargı yetkisinin olduğu, açık deniz ve hava sahasının bu yargı yetkisinden zarar görmeyeceği*” belirtirmiştir (Akın, 1978: 181).

Komisyon, 1 Haziran- 14 Temmuz 1953 tarihleri arasında, hükümetlerin o zamana kadar sundukları görüşler ışığında yeni bir proje hazırlamıştır. Birinci maddesine göre; “*kıta sahanlığı terimi ile sahillere bitişik fakat karasuları bölgesi dışında kalan ve 200 metre derinliğe kadar uzanan deniz altı bölgelerinin deniz yatağı ve yer altı alanı anlaşıldığını*” belirtmiştir. Komisyon, 1951 yılında benimsediği işletilebilme ölçütünü bırakarak, 200 metre derinliği esas almıştır. Komisyon, 200 metre derinliği esas alarak, devletlerin birbirinden farklı sınırlar belirlemesinin önüne geçmeye çalışmıştır (Lütem, 1960: 151).

Komisyon, 1956 yılında tekrar toplanmış ve devletlerin 1953 yılında belirlediği görüşlere ek olarak “*açık denizler ve karasuları*” rejimine dair görüşlerini alarak, kıta

sahanlığına ilişkin olarak 67-73 maddelerini düzenlemiştir. Bu nihai projenin 67. Maddesi kıta sahanlığını şöyle tanımlamıştır;

“Kıta sahanlığı terimi, karasuları dışında 200 metre derinliğe kadar olan ya da bu limitin ötesinde olup, bölgenin doğal kaynaklarının işletebileceği bir derinliğe varan sahillere ilişkin deniz tabanı ile su altı ile deniz bölgelerini ifade eder” şeklinde tanımlanmıştır (Akın, 1978: 286).

Komisyon bu tanımıyla, kıta sahanlığı kavramını jeolojik bağlantıdan ayırmaya çalışmıştır. Ayrıca 200 metre derinlik ve işletebilirlik formülünü birlikte kullanmaya başlamıştır. Projenin 68. Maddesiyle kıyıdaş devlete kıta sahanlığı üzerinde doğal kaynakları araştırma yetkisi verilmiştir. 69. Madde de ise kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde ki haklarının, hava sahası uygulamalarına hiçbir şekilde zarar vermeyeceği belirtirmiştir. Projenin en önemli maddesi olan 72. Madde ise *“aynı kıta sahanlığı etrafında birden fazla devletin bulunması durumunda kıta sahanlığı ile ilgili sorunların ve sınırlamanın bu devletler tarafından anlaşma ile belirlenmesi usulü”* kabul edilmiştir (Akın, 1978: 287).

1.3.4. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi

Birleşmiş Milletler komisyonu, 1950 yılından 1956 yılına kadar yukarıda özetlediğimiz *“karasuları”*, *“bitişik bölge”*, *“açık denizlerdeki canlı ve cansız kaynakların korunması”* ve *“kıta sahanlığı”* konularında çalışmalar yürütmüştür. Bu çalışmalar ışığında ortaya çıkan bazı sorunlara ilişkin, devletlerden görüş alınmış ve özel röportörlerin hazırlamış oldukları görüşler ile birleştirerek bir sonuca varılması amacıyla, B.M genel kurulunun 21 Şubat 1957 tarihinde almış olduğu karar ve belirtilen usuller dâhilinde görev yapmak üzere, 1958 tarihinde Cenevre’de bir konferans düzenlenmiştir. Düzenlenen bu konferans sonucunda ortaya çıkan 1958 Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmeleri, deniz hukuku ile ilgi olarak belirlenen kuralları evrensel anlamda derleyen ve bu alandaki sorunlara çözüm getiren ilk belgeler olarak karşımıza çıkmaktadır (Gündüz, 1994: 256).

24 Şubat 1958 tarihinde toplanan konferansa Türkiye’de dâhil olmak üzere seksen altı ülkenin yanı sıra birçok uzaman katılmıştır. Konferans sonunda dört temel sorunu düzenleyen *“karasuları ve bitişik bölge sözleşmesi”*, *“açık deniz sözleşmesi”*, *“balıkçılık ve açık denizin canlı kaynaklarının korunması hakkında sözleşme”* ve *“kıta sahanlığı sözleşmesi”* olmak üzere dört sözleşme kabul edilmiştir (Meray, 1958: 81). 20

Mart 1958 tarihinde kıta sahanlığı komisyonu, bu tasarının kıta sahanlığı ile ilgili olan 67-73. Maddeleri arasında çalışmış ve yapılan yirmi dokuz görüşmeden sonra kıta sahanlığı ile ilgili olan maddeler “Kıta Sahanlığı Sözleşmesi” adını almıştır (Gökdemir Işık, 2009: 21).

29 Nisan 1958 tarihinde, kıta sahanlığına ilişkin olarak 15 maddelik bir metin 62 devlet tarafından kabul edilmiştir. Söz konusu bu sözleşme, Türkiye tarafından imzalanmamıştır.

Truman Bildirisini ayrı tutacak olursak, kıta sahanlığı kavramının, hukuki olarak tanımının yapıldığı ilk metin 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi’dir. Bu sözleşmeye göre kıta sahanlığı şöyle tanımlanmıştır (Gündüz, 2009: 338-339):

“Hükümetlerin uygulaması açısından kıta sahanlığı terimi;

a) kıyıya bitişik, fakat karasuları bölgesi dışındaki, 200 metre derinliğe kadar veya bu sınırın ötesinde bulunup da üzerindeki sular derinliğin oradaki doğal kaynakların işletilmesine olanak verdiği noktaya kadar uzanan, su altı alalarının deniz yatağını ve toprak altını;

b) adaların kıyılarına bitişik aynı su altı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını, ifade etmek üzere kullanılmıştır.”

Kıta sahanlığının tanımının yapıldığı birinci madde incelendiği zaman açıkça gözlenmektedir ki, 200 metre derinlik ve doğal kaynakların işletilebileceği derinlik kriteri esas olarak alınmıştır. Kıta sahanlığını jeolojik anlamda tanımlarken, 200 metre derinlikte son bulacağını belirtmiştik. Ancak teknolojinin gelişmesine paralel olarak 200 metre derinliğin ötesinde de doğal kaynakların işletilmesi olanağı doğmuştur. Bu yüzden, komisyon, bu iki ölçütü esas alarak kıta sahanlığı terimini, jeolojik anlamdan farklı kılarak tanımlamıştır. Komisyon, aynı zamanda bu iki ölçütü kabul ederek, derinliği 200 metreye ulaşmayan sığ denizlere kıyısı olan devletler ile derinliği aniden artan ve bu yüzden kıta sahanlığı geniş olmayan denizlere kıyısı olan devletler arasında eşitlik sağlamayı amaçlamıştır (Toluner, 1989: 197).

İlgili maddenin (b) fıkrasında, adalara da kıta sahanlığı tanınmış ve kıta sahanlığının belirlenmesinde aynı esasların geçerli olacağı belirtirmiştir. Ancak adalara da kıta sahanlığının tanınması konferanstan beklenen sonucun alınmasını engellemiştir. Çünkü ana kara parçasıyla aynı özelliklere sahip olmayan bir adaya, kendine özgü bir kıta

sahanlığı alanının olduğu tezini ileriye sürmek pek mümkün değildir. Ayrıca yarı kapalı bir denizde onlarca bulunan irili ufaklı her adaya kıta sahanlığı hakkı verildiğini düşünürsek, bu o denizi ortadan kaldırmak anlamına gelmektedir (Akın, 1978: 290).

Kıta sahanlığının dış sınırının belirlenmesinde, 200 metre derinlik ölçütünün yanı sıra işletebilirlik ölçütünün de kabul edilmesi, konferans da büyük tartışmalara yol açmıştır. Nitekim coğrafi ve jeolojik verilerle, ekonomik gereksinimleri uzlaştırmak ve bir çözüm bulmak oldukça güç olmuştur. Bu bağlamda kıta sahanlığı kavramını, coğrafi tanımdan ayırarak hukuki bir statü kazandıran işletebilirlik ölçütü, devletler açısından önemli bir kriter olmuştur. Kıyı devletlerinin, kıta sahanlığı üzerindeki hakları, teknolojik bakımdan işletilme olanağına kavuştuğu andan itibaren doğması, teknolojik gelişmelerin hızı göz önüne alındığında, bu kriterin açık deniz aleyhine olduğu açıkça ortaya çıkmaktadır. Çünkü petrol, doğalgaz gibi devletlerin geleceklerinde önemli bir rol oynayan doğal kaynakların bu bölgelerde çıkarılabilme ihtimalinin olması, devletlerin bu alanları hızlı bir şekilde parsellemesi ve bu alanlarda hak iddia etmesi anlamına gelmektedir. Bu yüzden işletebilirlik ölçütünün bazı kriterlerle sınırlandırılması gerekmektedir. Nitekim daha ileride bahsedeceğimiz III. Deniz Hukuku Konferansı bu konu hakkında yaşanan bazı sorunlar nedeniyle, işletilme kriterinde bazı tedbirler almıştır (Toluner, 1989: 198-200).

Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin ikinci maddesi ise, kıyı devletinin kendi kıta sahanlığı alanındaki egemenlik haklarından bahsetmektedir. İlgili maddeye göre; *“bu haklar ve yetkilerin münhasır olarak kıyı devletine ait olduğu ve kıyı devletinin bu haklara sahip olması için herhangi bir uygulamaya veya ilana ihtiyacı olmadığını belirtmektedir”*. Bu maddenin dördüncü paragrafı ise, doğal kaynakları tanımlamaktadır. Bu maddeye göre doğal kaynaklar; deniz yatağı ve toprak altı madenleri, diğer cansız kaynaklar ve çıkarılacağı zaman toprağa temas eden canlı kaynaklar olarak tanımlanmıştır. Bu tanımlamayla beraber balıklar, yaşamsal alanı itibaren toprağa temas etmediği için doğal kaynakların dışında bırakılmıştır (Akın, 1978: 290; Pazarcı, 1984: 398).

Sözleşmenin üçüncü maddesi, kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletinin sahip olduğu hakların hiçbir şekilde açık deniz rejimini ve hava sahası statüsünü etkilemeyeceğini belirtmektedir. Dördüncü madde ise, kıyı devletine kıta sahanlığı

alanında araştırma yapma hakkı verirken, bu hakkın hiçbir şekilde deniz altı kablo ve boruların döşenmesi ve bunların bakımlarının yapılmasını engelleyemeyeceğini bildirmektedir.

Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin sekiz fıkradan oluşan beşinci maddesi önemlidir. Bu maddeye göre; açık denizin, tüm dünya ülkelerinin kullanımına terk edildiğinden dolayı kıta sahanlığında araştırma yapacak olan kıyı devletinin, hiçbir şekilde seyrüsefer, balıkçılık ve canlı kaynakların korunması gibi açık deniz niteliklerine müdahale etme hakkına sahip olmadığı belirtirmiştir. İlgili maddenin ikinci fıkrasında ise, kıyı devletine kıta sahanlığı alanında araştırma ve araştırma sonucunda bulunduğu doğal kaynakları çıkarabilmek amacıyla tesis kurma hakkı verilmiş ancak yine açık deniz rejimine aykırı davranılmaması şartı koşulmuştur. Ayrıca kurulacak olan bu tesislerin ada statüsüne alınmayacağı ve ada statüsü taşımadığı da ayrıca belirtirmiştir. Beşinci maddenin son fıkrası ise, kıyı devletine yükümlülük getirerek, kendi kıta sahanlığı alanında yapılacak olan bilimsel araştırmalara engel olmayacağını, bu bağlamda kıyı devletine ilgili kurumlar tarafından yapılacak olan talepleri reddetmeyeceğini bildirmiştir (Akin 1978: 291-292).

Kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin hükümler ise sözleşmenin altıncı² maddesinde yer almaktadır. Bu maddeye göre; kıta sahanlığının sınırlandırılması anlaşma ile belirleneceği belirtirmiştir. Sözleşmenin yedinci maddesi ise, kıyı devletinin kıta sahanlığı alanında tünel açma hakkının olduğunu bildirmektedir. Sözleşmenin sekizinci ve on beşinci maddeleri arasında ise sözleşmeye ilişkin usulleri (çekince koyma, kabul, onay, vb.) kapsamaktadır (Gökdemir Işık, 2009: 25-27).

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı (B.M.D.H.K)'nda bilhassa balıkçılık alanları ve karasularının genişliği ile ilgili olarak bazı sorunlara tam manasıyla çözüm bulunmamasının üzerine, Konferans'ın kendi aldığı karar neticesinde yeni bir deniz konferansının toplanılması önerilmiştir. Birleşmiş Milletler genel kurulunun 10 Aralık 1958 tarihinde almış olduğu karar ile, B.M İkinci Deniz Hukuku Konferansı 16 Mart- 26 Nisan 1960 tarihleri arasında Cenevre'de toplanarak çalışmalar yürütmüş ancak herhangi bir anlaşma sağlanamadan dağılmıştır (Pazarcı, 2003; 292).

² İlgili madde, kıta sahanlığının sınırlandırılması başlığı altında daha detaylı olarak incelenecektir.

1.3.5. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Kıta Sahanlığına İlişkin Düzenleme

Üzerinde yaşadığımız dünya yüzeyinin yaklaşık %71'ini oluşturan denizler ve okyanuslar, tarih boyunca sunmuş olduğu alternatif ulaştırma imkânları, sahip olduğu çok zengin besin kaynakları ve enerji kaynakları ile insanlığın vazgeçilmez yaşam alanlarını aynı zamanda da ekonomik gereksinimlerini karşılamak için kullandıkları alanlar olmuşlardır (Kurumahmut, 2012: 1-2). Nitekim insanlık için bu denli önemli olan deniz ve okyanuslarda uygulanacak olan hukuk kurallarını ve bu alanlardan faydalanmak için yapılacak olan faaliyetleri düzenleyen kuralları oluşturmak yüzyıllar boyunca devam eden süreci de beraberinde getirmiştir.

Yaşanan bu süreç içerisinde, uygulanacak olan hukuk kurallarını ilk defa yazılı olarak, 1958 yılında toplanan Cenevre Konferansı sonucunda ortaya çıkan sözleşmeler neticesinde olmuştur. Her ne kadar yüzyıllar boyunca devam eden süreç içerisinde yaşanan sorunlar ışığında oluşturulmuş olsalar da, bu sözleşmelerin mükemmel olduğunu söylemek pek mümkün değildir. Nitekim sözleşmenin eksik olan taraflarını tartışmak amacıyla ikinci bir deniz konferansı 16 Mart 1960- 26 Nisan 1960 tarihleri arasında Cenevre de toplanmış fakat sonuç alınmadan dağılmıştır. Bu hususlar dikkate alındığında, bu yazılı metinler sonucunda oluşturulmuş uluslararası kuralların yaşanan teknolojik, ekonomik ve siyasi nedenler sonucunda tekrardan güncelleme ve eksik yanlarını tamamlama ihtiyacını doğurmuş ve “*Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansının*” toplanmasına neden olmuştur (Özman, 1986: 12-13).

1982 B.M.D.H. K'nin toplanma nedenlerini genel olarak siyasi ve ekonomik olmak üzere iki grupta toplamamız mümkündür. Siyasi nedenler, uluslararası toplumun yapısında meydana gelen gelişmeler ve dönüşümler çerçevesinde ortaya çıkmıştır. Nitekim 1960'lı yıllarla beraber, dünyada bağımsızlığını kazanan devlet sayısında ciddi bir artış meydana gelmiştir. Bunun sonucu olarak yeni bağımsızlığını kazanmış olan bu devletler, kendi fikirleri olmadan oluşturulan bu kuralları kabul etmemekle beraber kendilerinin fikirleri ve katkılarıyla oluşturulacak yeni bir uluslararası uygulamanın tekrardan oluşturulması gerektiğini savunmuşlardır.

Öte yandan, teknolojide yaşanan gelişmeler neticesinde doğal kaynakları arama ve bunları işletebilme derinliği de artmış, önceleri sığ denizlerde arama yapma

kabiliyetinde olan devletler, teknolojinin gelişmesine pareler olarak daha derin denizlerde arama yapmaya başlamışlardır. Bu husus neticesinde, devletlerin denizlerden daha fazla istifade edebilme çabaları ekonomik nedenlerin ilk sırasını almaktadır.

Ayrıca 1958 Cenevre Kıta Sahaneliği Sözleşmesinde kıta sahanlığı dış sınırının belirlenmesinde “işletibilme” kriterinin kabul edilmesi, teknolojik gelişmelere pareler olarak işletibilme alanlarının genişlemesi neticesinde açık denizlerin parsellenmesini sonucunu doğurmuş, bu yüzden büyük tartışmalara yol açmıştır (Pazarcı, 1984: 399). Bu uygulama, ülkelerin kıta sahanlığı üzerinde aşırı iddialarına neden olduğundan dolayı bu uygulamayı sınırlandıracak tek yolun yeni bir uluslararası doktrin oluşturmak olduğu düşünülmüştür. Nitekim III. B.M.D.H.K’ da dış sınırın belirlenmesinde, sınırlama hususu kabul görerek, sorun konferans tarafından giderilmeye çalışılmıştır (Toluner, 1989: 201).

Yaşanan bu gelişmeler akabinde, B.M genel kurulu, geçici bir zaman diliminde görev yapması amacıyla, “*Ulusal Yetki Alanı Dışında Kalan Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanının Barışçı Amaçlarla Kullanılması Özel Komitesi’ni*” oluşturmuştur. Daha sonra genel kurul 21 Aralık 1968 yılında almış olduğu bir karar ile bu komiteyi sürekli bir hale getirmiş ve komite çalışmalarına 1973 yılına kadar devam etmiştir. Komite tarafından yapılan araştırmalar sonucunda genel kurul, 17 Aralık 1970 tarihinde “*Deniz Yatağı ve Okyanus Tabanını Yöneten İlkeler Bildirisini*” kabul etmiştir. Ayrıca adı geçen bildiri ile, devletlerin egemenliği altında olmayan deniz yatağı ise “*İnsanlığın Ortak Malı*” olarak kabul edilmiştir. Bu komite, 1973 yılında deniz ve okyanus ile ilgili olarak tüm problemleri tartışmak üzere “Deniz Hukuku Konferansı” toplanmasını kararlaştırmış ve tarihe III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı olarak geçmiştir. Çalışmalarına 3 Aralık 1973 tarihinde başlayan konferans, çeşitli aralıklarla toplamda on bir dönem çalışmış ve “*1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*” metnini tamamlamışlardır. 30 Nisan 1982 tarihinde oylamaya sunulan sözleşme metni, 17 çekimsiz ve 4 ret (Türkiye, A.B.D, Venezüella ve İsrail) oya karşılık 130 olumlu oy olarak kabul edilmiş, 06-10 Aralık 1982 tarihinde Jamaika’da düzenlenen bir merasimle 119 devlet tarafından imzalanmıştır (Özman, 1984:6).

9 Aralık 1984 tarihine kadar imzalamaya açık bırakılan belgeyi toplamda 159 devlet ve bir kuruluş (Avrupa Ekonomik Topluluğu) tarafından imzalanmıştır. “Türkiye, A.B.D. İsrail, Federal Almanya, İngiltere, Arnavutluk, Ekvator, Peru ve Venezüella” ise

sözleşmeyi imzalamamıştır (Özman, 1986: 17). Sözleşme, yürürlüğe girme şartı olan en az elli devletin imzalaması ve akabinde bir yıllık sürenin tamamlanması şartını sağladığı tarih olan 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Doğru, 2003: 30).

Söz konusu sözleşme, deniz hukukuyla ilgi olarak tüm konuları düzenleyen şimdiye kadar yapılmış en kapsamlı anlaşmadır. 1958 Cenevre Sözleşmesinde bulunan birçok kural aynı şekilde bu sözleşmede de korunmakla beraber, bazı yapılar değiştirilmiş bazıları ise ilk olarak bu sözleşmede ortaya çıkmıştır. “*Uluslararası Deniz Yatağı*”, “*Münhasır Ekonomik Bölge*”, “*Arkeolojik Bitişik Bölge*” ve “*Takım Ada Devleti*” gibi kavramlar ve kurumlar ilk defa III.B.M.D.H.K sonucunda oluşan sözleşmede ortaya çıkmıştır (Gündüz, 2009: 354-355).

“Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi”, 17 kısım ve 320 madden oluşmaktadır. Kıta sahanlığı konusu ise sözleşmenin 6. kısmında 76-85 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Kıta sahanlığı alanının nerden başlayıp nerde son bulacağı konusu ise konferans süreci içerisinde en tartışmalı konulardan biri olmuş, özellikle coğrafi ve ekonomik gereksinimleri ortak bir noktada buluşturmak oldukça güç olmuştur. Ayrıca sözleşme tarafından kabul edilen “Münhasır Ekonomik Bölge³”. Kavramı, kara sularından itibaren 200 millik alanı kapsayıp kıta sahanlığı kavramını da içinde barındırdığından dolayı genellikle tartışmalar 200 mil dışındaki alanın kıta sahanlığı teşkil edip etmeyeceği üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu tartışmalar odağında kıta sahanlığı tanımı 76. maddede kabul edilmiş ve Cenevre K.S.S’ nde olduğu gibi coğrafi anlamda kıta sahanlığı kavramından ayrı tutularak tanımlama yapılmıştır (Toluner, 1989: 200-201).

76. madde kıta sahanlığının tarifini ise şu şekilde yapmıştır (Gündüz, 2009: 308);

1. “*Bir kıyı devletinin kıta sahanlığı, kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca kara sularının ötesinde kıta kenarının dış sınırına kadar uzanan veya kıta kenarının dış sınırının (200 mile kadar*

³ Münhasır Ekonomik Bölge (MEB): karasuların ölçülmeye başlandığı esas hattan itibaren 200 mile kadar uzanan bir alanda kıyı devletine deniz yatağı ve toprak altının ve üsteki suların canlı cansız kaynaklarını araştırma ve işletme hakkını veren düzenlemedir (Gündüz:2009: 355).

uzandığı) yerlerde, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar uzanan sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını kapsar.

2. Bir kıyı devletinin kıta sahanlığı, 4 ile 6. Paragraflarda öngörülen sınırların ötesine geçmeyecektir.

3. Kıta kenarı, kıyı devletinin kara ülkesinin su altında kalan uzantısını kapsar ve kıta sahanlığının, kıta yamacının ve kıta yükseltisinin deniz yatağı ve toprak altından ibarettir. Kıta kenarı, okyanus sırtına sahip olan okyanus tabanı ile toprak altını kapsamaz.

4. (a)- Bu sözleşme bakımından, kıyı devleti, kıta kenarının, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 milin ötesine geçtiği yerlerde, kıta kenarının en dış sınırını, aşığıdaki yöntemlerden birisiyle tespit edilecektir;

I- ya, her bir noktasında çökel(sedimenter) kaya kalınlığı buradan kıta yamacının ayağına olan en kısa mesafenin en azından yüzde biri kadar olan en dışardaki sabit noktalar esas alınarak 7. paragrafa uygun şekilde çizilen bir hatla;

II- ya da kıta yamacı ayağından en fazla 60 deniz mili uzaklıktaki sabit noktalar esas alınarak 7. paragrafa göre çizilen bir hatla.

(b)- aksine kanıt olmadıkça, kıta yamacı ayağı, tabandaki azami meyil değişikliği noktası olarak tespit edilecektir.

5. Kıta sahanlığının, 4(a) (i) ve (ii) paragrafına uygun şekilde çizilen ve deniz yatağı üzerindeki dış sınırını belirleyen hattı oluşturan sabit noktalar, ya karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 mili aşmayacak ya da 2500 metrelik derinliği birbirine bağlayan bir hattan ibaret olan 2500 metre izobatından itibaren 100 deniz milini aşmayacaktır.

6. Beşinci paragraf hükümlerine bakmaksızın, kıta sahanlığının dış sınırı, sualtı sırtları üzerinde karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 350 mili geçmeyecektir. Bu paragraf, platolar, yükselimler, tepeler, taş katmanlar ve çıkıntılar gibi kıta kenarının tabi unsurlarına uygulanmaz.

7. Kıyı devleti, sahanlığının, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 milin ötesine geçtiği yerlerde, kıta sahanlığının dış sınırını, sabit noktaları birleştiren enlem ve boylam koordinatlarına göre belirlenen ve uzunluğu 60 mili aşmayan düz hatlarla tespit edilecektir.

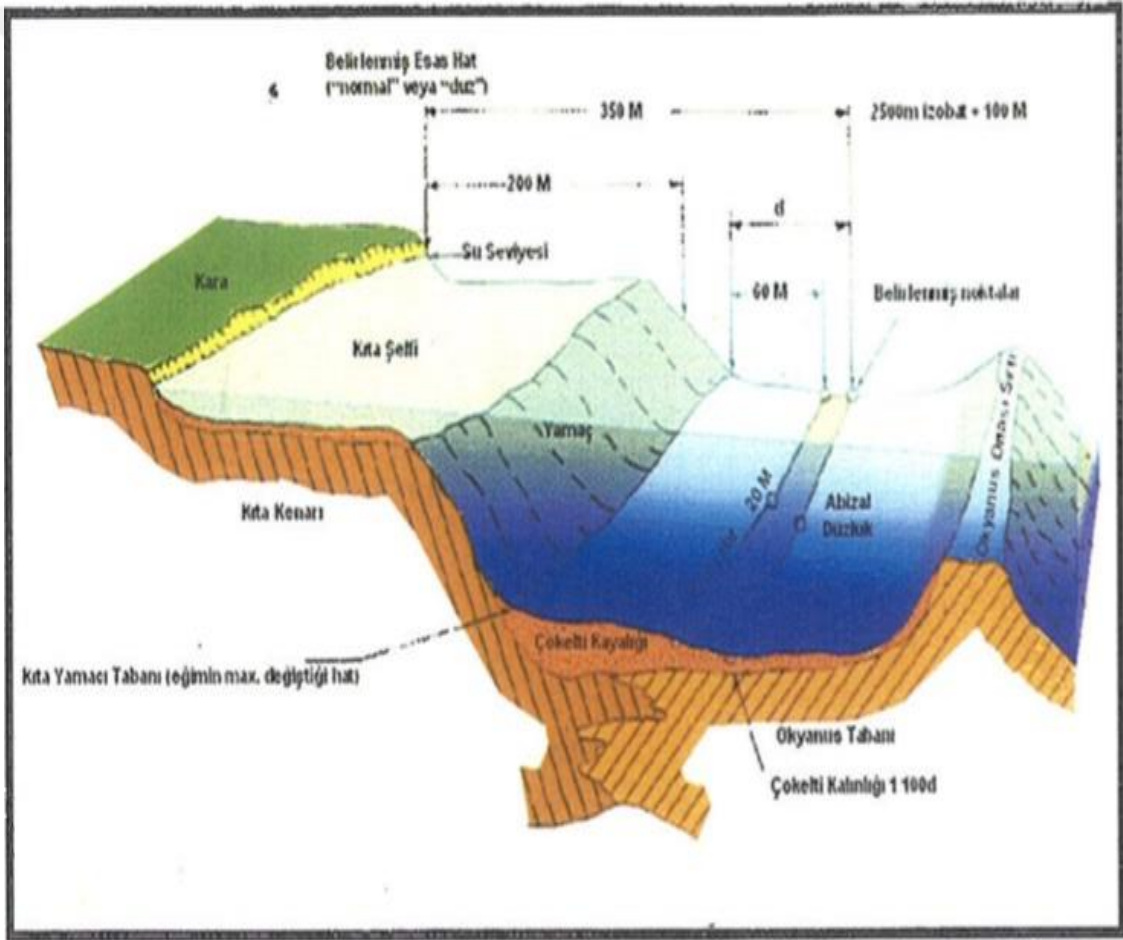
8. Karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz milin ötesindeki kıta sahanlığı sınırları hakkındaki bilgi, kıyı devleti tarafından, EK II'de hakça coğrafi temsil esasına göre kurulmuş olan kıta sahanlığı sınırları komisyonuna sunulacaktır. Komisyon, kıyı devletlerine kıta sahanlığının dış sınırının tespiti ile ilgili meseleler hakkında tavsiyelerde

bulunacaktır. Bir kıyı devletinin bu tavsiyelere uygun şekilde tespit ettiği kıta sahanlığı dış sınırları nihai ve bağlayıcı olacaktır.

9. Kıyı devleti, kıta sahanlığının dış sınırını daimî şekilde belirten haritaları ve jeodezik verilerde dâhil olmak üzere, ilgili bilgiyi Birleşmiş Milletler genel sekreterine tevdi edecektir. Genel sekreter, bunlara gerekli şekilde aleniyet kazandıracaktır.

10. bu madde hükümleri, kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması sorununa hâlel getirmeyecektir.”

Şekil 1.1: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 76. maddeye göre, kıta sahanlığı kesiti



Kaynak: Doğru, 2003: 141

Sözleşmenin 76. Maddesinde 1,2 ve 3. paragraflar, kıta sahanlığının tanımını ve terminolojisini yapmaktadır. İlgili bölümde görüldüğü üzere; kıta sahanlığı, devletin doğal uzantısı olarak belirtilmiş ve tanımlaması yapılırken jeolojik olarak kıta sahanlığı olarak kabul edilmiştir.

sahanlığından ayrı tutulmuştur (United Nations Publications, 1993: 2-10). Daha önceden de belirttiğimiz gibi, jeolojik anlamda kıta sahanlığı, kıta yamacı ve kıta yükseliminden farklı tanımlanırken, bu sözleşmede üçünü de içerek şekilde tanımlanmış ve jeolojiden ayrı tutularak hukuksal olarak tanımlanmıştır.

İlgili maddenin 4, 5 ve 6. paragrafları ise, kıta sahanlığının dış sınırının nasıl belirleneceğine dair uygulanması gereken yöntemleri belirlemektedir. Dış sınırın belirlenmesinde önemli olan noktalardan bir tanesi kıta yamacı ayağının belirlenmesidir. Kıta yamacı ayağı ise, eğim derecesinin en belirgin olduğu yerdir. Beşinci paragraf ise, kıta uzantısının 200 millik alandan daha uzun olduğu durumlarda uygulanması gereken usulü belirlemektedir. Bu paragrafa göre, kıta sahanlığı alanının 350 mili aşmayacağı belirtilmektedir. İlgili maddenin 8. paragrafı ise, kıta sahanlığının dış sınırının belirlenmesinde komisyonun rolüne değinmiş ve konuya açıklık getirmiştir (Sur, 2006: 338 ve United Nations Publications, 1993: 18-19).

Sözleşmenin 77. maddesi, kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki haklarını düzenlemiştir. İlgili madde bu alanda kıyı devletine araştırma yapma ve işletebilme konularında egemen haklar tanımıştır. Sözleşmenin 78. maddesi ise, kıyı devletinin bu alanlarda araştırma ve işletme hakkının hiçbir şekilde açık deniz rejimi ve hava statüsünü etkilemeyeceği, aynı şekilde kıyı devletinin de bu statüyü etkileyecek girişimlerde bulunmaması gerektiğini belirtmektedir. 79. madde, kıta sahanlığı alanında boru hattı döşenmesi, 80. madde, kıta sahanlığı üzerine suni ada ve tesislerin kurulması, 81. madde ise, kıta sahanlığı alanında tünel açma konularını düzenleyen maddeler olup, 1958 Cenevre K.S.S ile aynı hükümleri taşımaktadırlar (Gündüz, 2009: 384-385).

Sözleşmenin 82. maddesi ise, 200 deniz milinden daha fazla bir alanın kıta sahanlığı teşkil etmesi durumunda, 200 milin dışında kalan alanlardan çıkarılacak doğal kaynakların kullanılması konusunda kıyı devletin yükümlülüklerini belirlemektedir. İlgili maddenin birinci fıkrası, 200 milden ötede doğal kaynak çıkarıldığı takdirde, doğal kaynaktan kazanılacak miktardan belirli oranlarda ödemeler yapılmasını belirtmektedir. İlgili maddenin dördüncü fıkrasına göre, ödemelerin maddede belirttiği otorite tarafından yapılacağını ve halkça ilkeler gözeterek, en az kalkınmış veya kalkınmakta olan devletlerin ihtiyaçları doğrultusunda, denize kıyısı olmayan devletlerin hakları göz ardı edilmeden dağıtılacağını belirtmiştir (Gündüz, 2009: 386). Bu madde, denizlerin

insanlığın ortak malı olduğu kanısına istinaden konulmuş ancak sözleşmeye taraf olmayan devletler bu haktan ve ödenecek olan miktardan muaf tutulmuştur.

Sözleşmenin 83. maddesi, kıyıları komşu olan ya da karşı karşıya olan devletler için kıta sahanlığının sınırlandırılması hususunun nasıl olacağını ve hangi kriterler esas alınarak yapılacağını belirlemektedir. 84. madde ise, coğrafi koordinat haritalarını ve listelerini içermektedir.

1.4. ULUSLARARASI ANLAŞMALAR AÇISINDAN KİTA SAHANLIĞININ SINIRLANDIRILMASI

Kıta sahanlığı konusunda, komşu devletleri ve uluslararası hukuk uzmanlarını en çok zorlayan ve meşgul eden konuların başında kıta sahanlığının sınırlandırılması sorunu gelmektedir. Nitekim uluslararası anlaşmalar nezdinde bu sorunla ilgili olarak önemli gelişmeler sağlanmış olsa da hayla günümüzde sınırlandırma konusunda uygulanacak kuralların neler olduğu konusunda tartışmalar devam etmektedir.

Sınırlanacak bir deniz alanı söz konusu olduğunda, kuramsal olarak üç tür sınırın belirlenmesi söz konusudur. Bunlardan; birincisi iç sınır, ikincisi dış ön sınır, üçüncüsü ise yan sınırdır. Kıta sahanlığının iç sınırı, karasuların bittiği çizgiyi oluşturmakta ve herhangi bir ikinci devlet söz konusu olmadığı için bu sınırın belirlenmesinde herhangi bir anlaşmazlık söz konusu değildir. Kıta sahanlığının sınırlandırılmasında dış ön sınır ve yan sınırın belirlenmesi hususunda ise, komşu bir devletin varlığı gerekmektedir. Kıyıları karşılıklı olan devletler arasında dış ön sınırın, kıyıları yan yana olan devletler arasında ise yan sınırın belirlenmesi gerekmektedir. Ancak bazı coğrafi faktörler komşu devletler arasında bu iki sınırın belirlenmesine tam bir imkân sağlamamaktadır. Bundan dolayı, bu iki sınırın belirlenmesinde uygulanacak uluslararası kurallar birbirinden bağımsız değerlendirirken, yaşanan gelişmeler neticesinde uygulanacak kuralların tek bir elde düzenlenmesi yoluna gidilmiştir (Pazarcı, 2011: 285).

Kıta sahanlığının sınırlandırılması hususu, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde ve 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde farklı şekilde değerlendirilmiş ve ele alınmıştır.

1.4.1. 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine Göre Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması

Kıta sahanlığının sınırlandırılması ile ilgili olarak düzenleme, ilk defa 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesinde yapılmıştır. İlgili sözleşmenin 6. maddesi ile düzenlenen sınırlandırma işleminde, kıta sahanlığının dış ön sınırı ile yan sınırı belirlenmesi hususundaki düzenlemeler ayrı ayrı yapılmış olmasına rağmen hem dış ön sınır hem de yan sınır için aynı hükümler öngörülmüştür (Pazarcı, 2003: 369).

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6. maddesinde kıta sahanlığının sınırlandırılması şu şekilde düzenlenmiştir (Gündüz, 2009: 340):

“Madde 6-1. Aynı kıta sahanlığının, kıyıları karşı karşıya olan iki ya da daha fazla devletin ülkesine bitişik olduğu yerlerde, bu devlere ait kıta sahanlığının sınırı bu devletler arasında anlaşma ile tespit edilecektir. Anlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınır hattı haklı kılmıyorsa, sınır, her noktası her bir 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 anlaşma ile tespit edilecektir. Anlaşma yoksa ve özel şartlar başka bir sınır hattı haklı kılmıyorsa, sınır, her noktası her bir devletin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından itibaren eşit uzaklık ilkesinin uygulanması suretiyle tespit edilecektir.

3. kıta sahanlığının sınırını tespit ederken, bu maddenin 1. ve 2. Paragraflarına uygun şekilde çizilen herhangi bir hat belirli bir tarihte mevcut olan haritalarla ve coğrafi hususiyetlere göre tarif edilmeli ve kara üzerindeki teşhisi kabil daimî sabit noktalar dikkate alınmalıdır”

Görülebileceği üzere 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin 6. maddesi sınırlandırma usulünü ayrıntılı bir şekilde düzenlemiştir. Söz konusu maddede, öne çıkan en önemli nokta ise, sınırlandırmanın anlaşma ile yapılmasını öngörmesidir (Toluner, 1989: 203). Yani, taraflar arasında kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin herhangi bir anlaşma var ise taraflar sınırlandırmada özgürlerdir. Ancak taraflar arasında kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin bir anlaşma sağlanamıyor ya da sınırlandırmada

uygulanması gereken kurallar konusunda farklı görüşlere sahipler ise, sözleşmede belirtilen usuller geçerli olacaktır.

İlgili maddenin ikinci paragrafında ise, sınırlandırmanın “*eşit uzaklık*” ilkesine göre yapılacağını belirtmiş ancak sınırlandırılacak bölgede özel durumlar var ise, özel durumlardan dolayı bazı haksız sonuçların ortaya çıkabileceği gerekçesiyle eşit uzaklık ilkesinin tek başına yeterli olmayacağına değinilmiştir. Ancak sözü edilen maddede, özel şartların ne olduğu açıkça belirtilmemiş ve terimin ucu açık bırakılmıştır. Özellikle bu terimin içerisine adalar, kıyıların girintili olması ve deniz altının jeomorfolojik yapısının da giriyor olmasından dolayı birçok devletin bu maddeden dolayı sözleşmeye temkinli yaklaşmasına neden olmuştur (Akın, 1978: 320).

Öte yandan, “*eşit uzaklık*” ilkesinin hiçbir zaman örf ve adet kuralı içerisinde “*esas kural*” olarak benimsenmemiş olması ve Truman Bildirisi yayınlandığından bu yana esas kural olarak “*hakkaniyet*” prensiplerinin benimsenmiş olması, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi’nin 6. maddesinde de esas kural olarak “*hakkaniyet*” ilkesinin benimsendiği şeklinde yorumlanmaktadır (Pazarcı, 2003: 370).

1.4.2. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması

Kıta sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili olarak uluslararası anlamda ikinci düzenleme 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı sonucunda ortaya çıkan sözleşme ile yapılmıştır.

Konferans süresince, kıta sahanlığının komşu devletler arasında sınırlandırılması meselesi en tartışmalı konu olmuş ve devletlerin bu konu hakkındaki farklı düşüncelerini, önerilerini uzlaştırmak oldukça güç olmuş bu nedenle sınırlandırma hakkındaki kurallar ancak konferansın son toplantılarında kararlaştırılabilmıştır (Toluner, 1989: 222).

Konferans sırasında, bazı devletler önerge sunarak, sınırlandırma hususunda “*eşit uzaklık*” ilkesinin tek prensip olmamasını, sınırlandırma yapılırken “*hakça ilkelerin*” gözetilmesini ve sınırlandırmanın anlaşma yoluyla belirlenmesi gerektiğini ileri sürmüşlerdir. Bu hususta; Türkiye’de konferans sırasında bir önerge vermiş ve sınırlandırılacak bölgenin; “*deniz dibinin coğrafi yapısı, kıyıların şekli, bir başka devlet kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinde bulunan ada, adacık ve kayalıkların*

bulunması gibi özel durumlarında dikkate alınarak hakkaniyet prensipleri içerisinde sınırlandırılmanın yapılmasını” talep etmiştir (Doğru, 2003: 34).

Konferans süresi boyunca birçok önerge tartışılmış olmasına rağmen bu önerilerin hiçbirinde kıta sahanlığı sınırlandırılması yapılırken dikkat edilecek prensipler konusunda “*eşit uzaklık*” ilkesinin öncelikli husus olması gerektiğine dair herhangi bir çözüm önergesi gündeme gelmemiştir. Sunulan bazı önergeler, “*eşit uzaklık*” ve “*hakkaniyet*” ilkelerinin birlikte uygulanması yönünde olmuş ve “*eşit uzaklık*” ilkesinin sadece “*hakkaniyet*” ilkesi gözetildiğinde uygulanabilir olmasının üstü çizilmiş bu nedenle, “*hakkaniyet*” ilkesine öncelik tanınması gerektiği ileri sürülmüştür. Bu hususta; sınırlandırmanın, özel durumlar göz önüne alınarak, anlaşma ile yapılması yönünde büyük oranda devletler arasında anlaşma sağlanmışken, sınırlandırma sırasında göz önünde bulundurulacak ilkeler (hakkaniyet ve eşit uzaklık) konusunda ise tam bir uzlaşma sağlanamamıştır. Görüşmeler sunucunda, III. B.M.D.H.S’nin 83. maddesinde sınırlandırmayla ilgili düzenlemeler kabul edilmiştir (Toluner, 1989: 226).

Madde 83’te kıta sahanlığının sınırlandırılması şu şekilde hükme bağlanmıştır (Gündüz, 2009: 386):

“Madde 83- Kıyıları karşı-karşıya veya yan-yana olan devlet arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması,

1. Kıyıları karşı-karşıya veya yan-yana olan devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletlerarası Adalet Divanı Statüsü ’nün 38. Maddesinde zikredilen milletlerarası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirilecektir.

2. Makul bir zaman periyodu içinde hiçbir anlaşmaya varılmazsa, ilgili devletler kısım XV’de öngörülen prosedüre başvuracaklardır.

3. Birinci paragrafta öngörülen anlaşmaya varılıncaya kadar, ilgili devletler pratik bir nitelik taşıyan geçici düzenlemeler yapmak ve bu geçici dönem boyunca nihai anlaşmaya varılmasını tehlikeye koymamak veya onu engellemek için bir anlayış ve işbirliği ruhu içinde her çabayı sarf edecektir. Bu düzenlemeler, nihai sınırlandırmaya halel getirmeyecektir.

4. ilgili devletler arasında yürürlükte olan bir anlaşma varsa, kıta sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili sorunlar o anlaşmanın hükümlerine göre karara bağlanacaktır.”

Sözleşmenin 83. maddesini incelediğimizde, iki önemli husus gözlenmektedir. Bunlardan ilki, yapılacak olan sınırlandırmanın anlaşma ile belirlenecek olmasıdır. Bu

husus hakkında altını çizmemiz gerek en önemli nokta ise, yapılacak olan anlaşmanın uluslararası hukuka uygun olarak yapılması gerektiğinin belirtilmesidir. Yani bu noktada taraflar arasında anlaşma olsa dahi bu anlaşma eğer divan statüsünde belirtilen şartlara uygun değilse anlaşma geçerli olmayacaktır. Oysa Cenevre K.S.S’ de taraflar, anlaşma konusunda özgür bırakılmaktaydı. İkinci önemli husus ise, hakça ilkelerin daha ön planda olmasıdır. Yani yapılacak olan anlaşmalar uluslararası hukuka uygun dahi olsa bile hakça ilkelerin gözetilerek yapılması öngörülmüştür. Fakat hakkaniyet ilkelerin neler olduğu tam olarak belirlenmemiştir. Bir sınırlandırmanın hakkaniyetli olup olmadığı, sınırlandırılacak bölgenin tüm ilgili/özel durumları göz önünde bulundurularak yapılmasına bağlıdır. Bundan dolayı sınırlandırma bölgesindeki tüm coğrafi faktörler ve coğrafi olmayan faktörler değerlendirerek, sınırlandırma anlaşması yapılması gerekmektedir.

İlgili maddede görüleceği üzere, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında uygulanacak olan ilkelerden ziyade genellikle gerçekleştirilmesi istenen sonuca önem verilmiştir. Sınırlandırılmada, uygulanması gereken kurallar uluslararası hukuka atıf yaparak belirlenmiştir. İlgili maddenin sınırlandırmanın hangi ilkeler veya kurallar benimsenerek yapılacağı belirtilmeden uluslararası hukuka atıf yapılması, sınırlandırmayla ilgili olarak örf ve adet kurallarının anlaşma hükmü taşıdığı sonucunu doğurmuştur (Toluner 1989: 227).

1.4.3. Kıta Sahanelüğının Sınırlandırılmasında Adaların Rolü

Uluslararası hukukta birçok kavramın tanımında olduğu gibi adaların tanımı da tarih içerisinde gelişim göstermiştir. Nitekim tarih içerisindeki gelişimi ardından günümüzde ada tanımı dört temel öge üzerine kavramlaştırılmıştır. Bunlar; “*kara parçası olması*”, “*doğal olarak oluşmuş olması*”, “*sular ile çevrilmiş olması*” ve “*suların en yüksek olduğu zamanda karanın su yüzeyinde kalması*” olarak dört temel öge üzerine dayandırılmıştır. Deniz alanlarının sınırlandırılması hususunda, her adanın kendine has özellikleri ışığında değerlendirilmesi gerektiği uluslararası hukukta kabul edilmektedir. Bundan dolayı, genellikle adaların büyüklüğü ve coğrafi konumu sınırlandırmada etkili olduğu gözlenmektedir (Pazarcı, 2011: 257).

Genel olarak yukarıda bahsettiğimiz, ada tanımı içerisindeki dört temel faktörü sağlayan her kara parçasının kendiliğinden ana kara ile aynı haklara sahip olacağı

düşüncesi, devletlerin denizlerdeki egemenliğini artıran karasuları ve kıta sahanlığı gibi alanların sınırlandırılmasında önemli problemleri doğurmaktadır. Kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda genellikle ortaya çıkan uyuşmazlıkların da sınırlandırılacak deniz alanında bulunan adaların varlığından kaynaklandığı gözlenmektedir. Bu hususta, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında adaların rolü incelendiğinde üç farklı teorinin varlığı mevcuttur. Bunlardan birincisi, sınırlandırma yapılırken adaların dikkate alınmaması düşüncesidir. İkinci teori, komşu devletler arasında kıta sahanlığı sınırlandırma yapılırken adaların dikkate alınarak, sınırlandırma işleminde adalara tam yetki verilmesi düşüncesidir. Üçüncü teori ise, adaların; ekonomik durumu, nüfusu, büyüklüğü gibi özellikleri göz önünde bulundurularak, sınırlandırma işlemi sırasında tam veya kısmi yetki tanınması ve ortaya çıkan sonuca göre deniz alanı komşu olan devletler arasında bir sınır hattı belirlenmesi düşüncesidir (Doğru, 2003: 49).

Teoriler genellikle, kıta sahanlığının sınırlandırılması işleminde adalara, kıta sahanlığı hakkı tanınıp tanınmayacağı unsuru üzerine yoğunlaşmıştır. Bu nedenle, kıta sahanlığı sınırlandırılması yapılırken adaların dikkate alınıp alınmayacağı hususunda, uluslararası sözleşmeler nezdinde konunun incelenmesi gerekmektedir.

Bu hususta, karşımıza çıkan ilk uluslararası sözleşme 1958 Cenevre kıta Sahanlığı Sözleşmesidir. İlgili sözleşmenin birinci maddesini (A) fıkrasında kıta sahanlığı kavramının tanımı yapılmış, (B) fıkrasında ise, “*adaların kıyılarına bitişik olan benzeri sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını ifade etmek üzere kullanılmıştır*” ifadesi yer almıştır (Gündüz, 2009: 339). İlgili maddede belirtilen bu ifadeyle açıkça anlaşılmaktadır ki, adalara kıta sahanlığı hakkı tanınmıştır. Aynı sözleşmenin 6. maddesinde ise, kıta sahanlığı sınırlandırma işleminin karşılıklı anlaşma yoluyla, özel durumlar göz önüne alınarak yapılması gerektiği belirtilmiştir. Ancak özel durumların neler olduğu konusuna değinilmemiştir. Adaların konumları itibarıyla, bazı durumlarda başka devletlerin kıyılarına yakın olduğu gözlenmekte, bu durumda eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasının haksızlıklara yol açabileceğinden, özel durumların göz önünde

bulundurulması ve sınırlandırma işleminde anlaşma yoluna gidilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır (Toluner, 1989: 257).

III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde ise, adalara tanınacak olan haklar, sözleşmenin 121. maddesinde düzenlenmiştir. İlgili maddeye göre (Gündüz, 2009: 395):

“Madde 121- Adalar Rejimi;

1. bir ada, su ile çevrilmiş, suların en çok yükseldiği zaman su üstünde kalan, doğal olarak oluşmuş bir arazidir.

2. üçüncü paragrafa öngörülen hükümler saklı kalmak üzere, bir adanın karasuları, bitişik bölgesi, münhasır ekonomik bölgesi ve kıta sahanlığı bu sözleşmenin kara ülkesine uygulanacak olan diğer hükümlerine uygun şekilde belirlenecektir.

3. insanın barınmasına imkân vermeyen veya kendine ait ekonomik hayatı olmayan kayalıkların hiçbir münhasır ekonomik bölgesi veya kıta sahanlığı yoktur.”

İlgili maddenin ikinci fıkrasında belirttiği üzere, adalara kıta sahanlığı hakkı tanınmıştır. Ancak burada belirtmemiz gerekir ki, adalara verilen bu hakkın sadece bir hak kazanım olduğu, sınırlandırma işleminde ana kara ile aynı statüde olması pekte mümkün değildir. Nitekim ilgili sözleşmenin 83. maddesinin birinci fıkrasında açıkça belirtildiği gibi, sınırlandırmanın hakkaniyetli bir şekilde uluslararası hukuk kurallarına göre anlaşma ile yapılması belirtilmiştir. Yani, kıyıları karşılıklı veya yan yana olan devlet arasında sınırlandırma yapılırken, adaların bulunması halinde, adalar özel durum oluşturacak ve hakkaniyet ilkesi göz önüne alınarak, sınırlandırma işlemi yapılacaktır.

Bir önceki sözleşmeden farklı olarak, 1982 tarihi Sözleşmenin üçüncü fıkrasında, üzerinde yaşama imkânı olmayan ve kendilerine has bir ekonomik hayatı olmayan ada ve adacıklara kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi olmayacağı belirtilmiştir. İlgili paragraf, tüm adaların kıta sahanlığı hakkına sahip olacağı görüşünü ortadan kaldırmak için ilgili maddeye konulmuş ve bir adanın kıta sahanlığı hakkına sahip olabilmesi için birtakım kriterler getirilmiştir.

Her iki sözleşmede incelendiğinde, adaların kıta sahanlığı hakkına sahip olduklarını belirten maddelerin yer aldığı gözlenmektedir. Her iki sözleşmede de adalara kıta sahanlığı hakkı tanınması, mevcut düzende ada ülkelerinin ve açık denizlerde veya okyanuslarda bulunan adaların varlığından dolayı adalara kıta sahanlığı hakkı tanınmıştır.

Onun dışında sınırlandırılacak bölgede adaların bulunması durumunda ise, mevcut denizin özellikleri, ekonomik durum, nüfusu gibi adanın özellikleri ve adanın ana karaya uzaklığı gibi faktörlerin göz önüne alınarak, adalara tanınacak kıta sahanlığı hakkı hakkaniyet ilkeleri göz önünde tutularak belirlenmesinin daha doğru olacağı açıktır. Nitekim kıta sahanlığının sınırlandırılmasında, adaların varlığından dolayı yaşanan uyuşmazlıklarda bu faktörler doğrultusunda kararlar alındığı gözlenmektedir. (Doğru, 2003: 57).

1.5. KITA SAHANLIĞININ SINIRLANDIRILMASINDA YAŞANAN SORUNLAR VE ULAŞILAN ÇÖZÜMLER

1.5.1. Kuzey Denizi Kıta Sahanelığı Davaları

Kuzey Denizi Kıta Sahanelığı Davaları, buraya kadar işlediğimiz kıta sahanlığı konusu hakkındaki çalışmaların ve bu çalışmalar neticesinde ortaya konulan kuralların, U.A.D tarafından ilk defa bir davada incelenmesi açısından önemli bir rol oynamaktadır.

Kuzey Denizi kıta sahanlığı anlaşmazlığı, bir yanda Federal Almanya diğer yanda ise Danimarka ve Hollanda arasında geçmektedir (<https://www.icj-cij.org/decision/NorthSea>, 2018). Anlaşmazlığa neden olan Kuzey Denizi, Doğusunda Federal Almanya, Belçika, Fransa ve Hollanda, batısında ise İngiltere'nin bulunduğu, yapısı itibariyle kapalı bir denizi andıran coğrafi bir konuma sahiptir. Kuzey Denizi, Norveç'in güney ve güney batısı haricinde derinliği hiçbir yerde 200 metreyi aşmayan sığ bir denizdir. Bu yapısı itibariyle, 1958 Cenevre Kıta Sahanelığı Sözleşmesi'nin birinci maddesine göre denizin bütün sualtı alanları kıta sahanlığı teşkil etmektedir. Ayrıca kuzey denizi kıta sahanlığı alanının büyük bir bölümü, iki taraflı anlaşmalarla orta hat (Şekil 2) esas alınarak sınırlandırılmıştır. Kıyıları karşılıklı olan Norveç ve Danimarka arasında orta hat esas alınarak bir anlaşma yapılmış fakat Federal Almanya bu anlaşmaya taraf olmamıştır. Ancak söz konusu olan anlaşmazlık devletler arasındaki karşılıklı sınır değil, yan sınırdır. Bu hususta, 31 Aralık 1966 tarihinde Hollanda ve Danimarka aralarında bir anlaşma imzalayarak "eşit uzaklık" ilkesi esas alınarak Federal Almanya ile aralarındaki yan sınırı belirlemişlerdir. Fakat Federal Almanya kendisine bırakıldığı iddia edilen alandan daha fazla bir kıta sahanlığı alanı talep ettiğinden dolayı bu anlaşmaya taraf olmamıştır (Toluner, 1989: 206).

Şekil 1.2: Orta Hat İlkesi Esas Alınarak Yapılan Sınırlandırma



200 metre hattı
1882 Sözlüşmesi ile
belirlenen sınır
Orta hat

Kaynak: Gökdemir Işık, 2009: 78

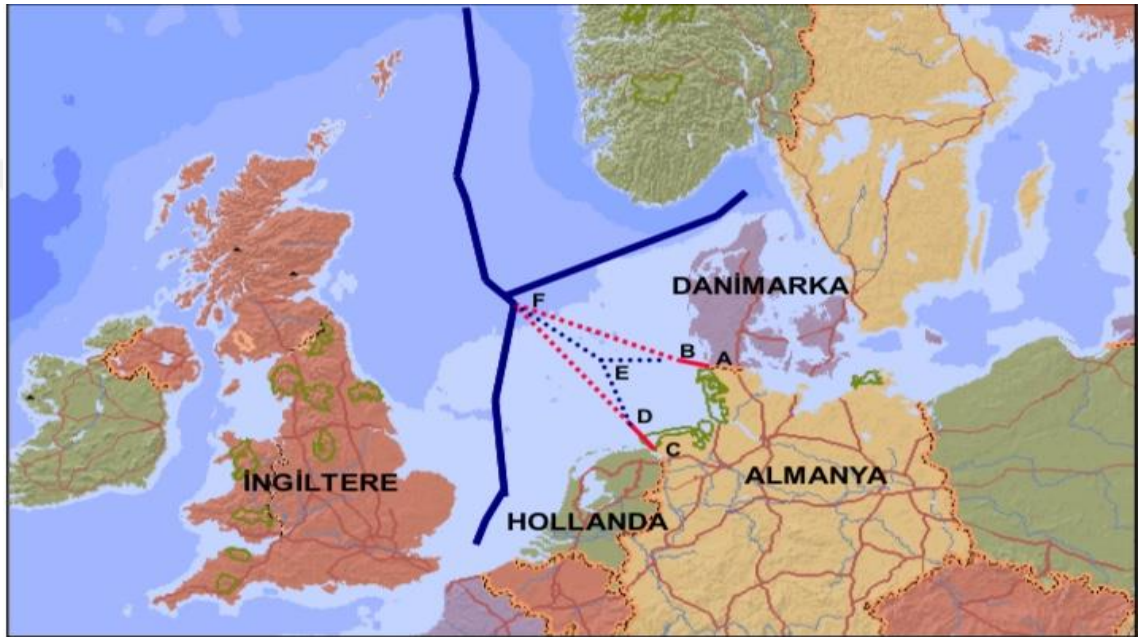
1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine taraf olan Danimarka ve Hollanda, söz konusu bölgenin kıta sahanlığı yan sınırının saptanmasında sözleşmenin altıncı maddesi uyarınca “eşit uzaklık” ilkesinin uygulanmasını istemelerine karşı, Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine taraf olmayan Federal Almanya’nın bu isteğe karşı çıkmasıyla anlaşmazlık meydana gelmiştir. Taraflar, ortaya çıkan bu anlaşmazlığı, uluslararası hukuk kurallarına uygun bir şekilde çözümlenmesi amacıyla kendi aralarında anlaşarak, aralarındaki bu uyuşmazlığı U.A.D.’ye götürmüşlerdir (I.C.J. Reports 1969, Paraf 2)⁴.

Söz konusu olan davada Federal Almanya, 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine taraf olmadığı ayrıca altıncı maddenin adı geçen denizde kendisine hakça ilkelere uygun düşmeyecek bir kıta sahanlığı alanı doğuracağı, denizin güney tarafının girintili çıkıntılı olması sebebiyle “eşit uzaklık” ilkesinin güneyde uygulanamayacağını savunmasında belirtmiş ve eşit uzaklık ilkesinin bir örf adet kuralı teşkil etmediği bu

⁴ North Sea Continental Shelf, Judgement Of 20 February 1969, İnternational Court Of Justice, Reports Of Judgements, Advisory, Opinions And Orders,1969, Paraf 2

yüzden bu kuralın sadece taraflar arasında bir anlaşma olduğu zaman taraflar arasında uygulanabilecek bir kural olduğunu savunmuştur. Federal Almanya, Kuzey Denizi'nin güney tarafındaki özel bölgeden dolayı Kıta Sahaneliği Sözleşmesi'ndeki altıncı madde de belirtilen özel durumlar ilkesinin uygulanması gerektiğini ve bu madde ışığında bölgenin değerlendirilmesi gerektiğini ileri sürmüştür (I.C.J. Reports 1969, Paraf: 14-17).

Şekil 1.3: 1969 Kuzey Denizi Davasına İlişkin Olarak Federal Almanya ile Hollanda ve Danimarka Arasında Uyuşmazlığa Neden Olan Sınırlar



Kaynak: Başeren, 2002

Uluslararası Adalet divanı, 1958 Cenevre K.S.S. çalışmaları sırasında devletlerin tutumu göz önüne alındığında, “eşit uzaklık” ilkesinin bir örf adet kuralı oluşturmadığı ayrıca Federal Almanya'nın söz konusu olan sözleşmeye taraf olmadığı gerekçesiyle “eşit uzaklık” ilkesinin kendisine uygulanamayacağı iddiasını geçerli bulmuştur. Ayrıyeten divan, Federal Almanya'nın kuzey Denzine olan kıyısının özel bir durum teşkil ettiğini bu yüzden sınırlandırma işlemi yapılırken bu hususun göz önünde bulundurulması gerektiğini ifade etmiştir (I.C.J. Reports, 1969 Paraf: 88-101).

Divan, “eşit uzaklık” ile ilgili görüşünü belirttikten sonra, kıta sahanlığının sınırlandırılması sırasında uygulanması gereken kuralları ise şu şekilde sıralamıştır (Doğru, 2003: 22-23).

“Sınırlandırma, her devlete, diğer devletin aynı nitelikteki haklarına tecavüz etmeden, olanaklar ölçüsünde, kara ülkesinin deniz altındaki doğal uzantısının verilmesini sağlayacak şekilde hakkaniyet prensipleri ışığında, kıta sahanlığı bölgelerini verecek bir anlaşma ile yapılacaktır”

“Yukarıdaki ilkenin uygulanması taraflara çakışan sahalara belirlediği durumlarda, bu alanlar, taraflar arasında anlaşmaya göre belirli oranlarda, anlaşma olmazsa eşit olarak bölüşülecek veya sahalanın tamamında ya da bir kısmında ortak işletmeye karar verilecektir.

Taraflar arasında aşağıdaki hususlar dikkate alınacaktır:

“Taraflar genel kıyı şekli ve herhangi bir özel veya müstesna durumunun mevcudiyeti,

İlgili kıta sahanlığı alanının bilinen veya kolaylıkla incelenebilen fiziki ve jeolojik yapısı ve tabii kaynakları,

Sınırlandırmada, hakkaniyet çerçevesinde, kıyı devletine ait olan kıta sahanlığı alanlarının, kıyıların uzunluklarıyla bağdaşabilecek makul bir orantı içerisinde kalması ve bölgedeki diğer sınırlandırmaların mevcut veya beklenen tesirlerin dikkate alınması”

Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davalarında, Uluslararası Adalet Divanı'nın kıta sahanlığı sınırlandırılmasıyla ilgili olarak almış olduğu karar, kıta sahanlığı kavramı için bir dönüm noktası olmuştur. Kıta sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili olarak, Anlaşma ve Özel Durum ilkesi bir yana bırakılırsa, 1958 Cenevre K.S.S.'inde ortaya konulan “eşit uzaklık” ve “orta hat” ilkeleri geri plana atılarak, “hakkaniyet” ve “doğal uzantı” ilkeleri ön plana çıkarılmıştır. Ayrıca bu davayla beraber, kıta sahanlığının temel ilkesi olarak kıyı devletinin deniz altında devam eden uzantısı olduğu belirtilmiştir.

1.5.2. İngiltere-Fransa Arasındaki Kıta Sahanlığının Sınırlandırılması Tahkimi

Cenevre kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nden sonra karşımıza çıkan ikinci uyuşmazlık, İngiltere-Fransa arasında yaşanmıştır. İngiltere tarafından İngiliz kanalı, Fransa tarafından ise Manş Denizi olarak bilinen bölgedeki kıta sahanlığı ile Fransa kıyılarına çok uzak olmayan Golfede St.-Malo körfezinde bulunan İngiliz kanal adalarının kıta sahanlığının belirlenmesi hususunda uyuşmazlık yaşanmıştır. Uyuşmazlıkla ilgili olarak,

ilk temas 1964 yılında İngiltere'nin Fransa'ya kıta sahanlığının sınırlandırılmasıyla ilgili olarak teklifiyle başlamış, daha sonra 1970-1974 yılları arasında görüşmeler ve temaslar devam etmiştir. Ancak yaşanan görüşmelerden tam manasıyla bir çözüm alınamayınca, taraflar kendi aralarında 10 Temmuz 1975 tarihinde imzaladıkları "Tahkim Sözleşmesi" ile söz konusu uyuşmazlıkları hakem mahkemesi ile çözümlenmeyi kararlaştırmışlardır (Brown, 1992: 89 ve Doğru, 2003: 23).

İngiltere ve Fransa hakem mahkemesine başvurarak, Manş Denizi kıta sahanlığı ve St. Malo körfezindeki adaların kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin sorunu, uluslararası hukuk ve hakemlik anlaşmasında belirtilen usuller ve kurallar dahilinde çözümlenmesini istemişlerdir (Eleferink, 1992: 55).

Anlaşmazlığa neden olan Manş Denizi, İngiltere ve Fransa kıyılarını 300 mil boyunca birbirinden ayıran, derinliği coğrafi yapısından dolayı genellikle 100 metreyi aşmayan sığ bir denizdir. Diğer anlaşmazlık alanı olan Kanal adaları ise, Fransa kıyılarına çok yakın olan Normandiya'nın güneyinde St. Malo körfezi içerisinde bulunan İngiltere'ye bağlı dört grup adacıktır. Bu adaların Fransa kıyılarına uzaklığı 6-19 mil arasında değişirken, İngiltere'ye en yakın olan adanın İngiltere'ye uzaklığı ise 49 mildir (Toluner, 1989: 210-211).

Söz konusu anlaşmazlığa taraf olan devletler, 1958 tarihli Cenevre sözleşmesine taraf olmakla birlikte, Fransa sözleşmenin bir, iki, dört, beş ve altıncı maddelerine çekince koymuştur. Bu durum neticesinde İngiltere, Fransa'nın altıncı maddeye koyduğu çekinceyi kabul etmeyeceğini tahkime bildirmiştir. Fransa ise, Cenevre Sözleşmesi'nin taraflar arasında yürürlüğe girmediği ve uluslararası hukuktaki gelişmeler göz önüne alındığında sözleşmenin hükümsüz kalacağına dair görüşünü tahkime bildirmiştir. Ayrıca Fransa, sözleşmenin geçerli olacağına karar verilmesi halinde ise altıncı maddeye koyduğu çekinceden dolayı, bu maddenin uygulanmaması gerektiğini savunmuştur. İngiltere ise, bu savunmaya karşı, sözleşmenin yürürlükte olduğunu, Fransa'nın altıncı maddeye koymuş olduğu çekincenin geçersiz olduğunu belirtmekle beraber çekincenin kabul edilebilir olması halinde bile uygulanacak hukuk prensiplerini etkilemeyeceğini savunmuştur (Brown, 1979: 468)

Tarafların, uygulanmasını istedikleri hukuk kurallarıyla ilgili olarak yapmış oldukları savunmanın ardından hakem mahkemesi, Fransa'nın altıncı maddeye koymuş

olduğu çekinceyi haklı bularak, bu maddenin çekinceden dolayı taraflar arasında uygulanmasının mümkün olmayacağını bu yüzden taraflar arasındaki uyuşmazlıkların çözümü için örf ve adet kurallarının uygulayacağını bildirmiştir (Toluner, 1989: 211).

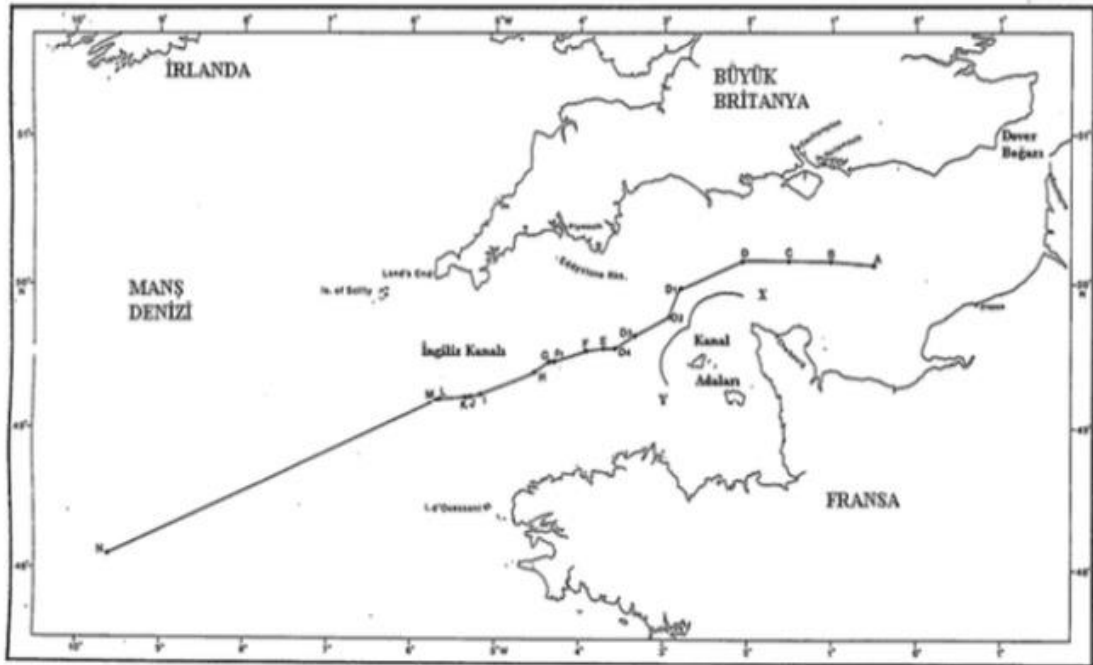
Taraflar sınırlandırma ile ilgili iddialarında ise, “eşit uzaklık” ilkesinin uygulanmasında mutabık kalırken, “eşit uzaklık” ilkesinin çiziminde önemli rol oynayacak olan kıyılar konusunda ise bir anlaşma sağlayamamışlardır.

Fransa, iki devletin kıyılarının birbirine karşı karşıya olduğu ve İngiltere’ye ait kanal adalarının bulunduğu bölgede, bölgenin özel durumunun göz önüne alınarak, adı geçen adalar etrafında 6 mil genişlikte bir cep bölgesinin bırakılması, orta hattın “hakkaniyet” ve “doğal uzantı” ilkelerine göre çizilmesi gerektiğini iddia etmiştir. Ayrıca Fransa, kıyıları karşılıklı olmayan bölgede ise, kıyı şeridini ortadan ikiye bölen 1000 metreye kadar uzanan bir çizginin sınır olarak belirlenmesi gerektiğini ifade etmiştir. İngiltere ise, çok küçük adalar haricinde tüm adalara kıta sahanlığı hakkının tanınması gerektiğini, taraflar arasında aksi bir anlaşma olmadığı sürece, sınırlandırma ile yaşanan sorunların sözleşmenin altıncı maddesi gereğince “eşit uzaklık” ilkesi göz önüne alarak sınırlandırma yapılmasının gerektiğini savunmuştur. Ayrıca İngiltere, kanal adalarının büyük olduğunu ve üzerinde yaşayan nüfusa sahip olduğunu bu yüzden bu alanların kıta sahanlığı teşkil ettiği gerekçesiyle “orta hattın” Fransa kıyıları ile üzerinde egemenliği bulunduğu adalar esas alınarak belirlenmesi gerektiğini ifade etmiştir (Doğru, 2003: 24 ve Gökdemir Işık, 2009: 85-86).

Kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin olarak 1977 tarihli yargısında mahkeme, kıyıları karşılıklı olan iki devletin Manş Denzinde, İngiltere ve Fransa’nın kıyılarının hemen hemen birbirine eşit olduğunu, deniz üzerinde adaların bulunmadığı durumda, “eşit uzaklık” ilkesinin iki devlet içinde eşit sonuçlar doğuracağını, ancak adalara kıta sahanlığı tanındığı durumlarda Fransa’nın sahip olacağı kıta sahanlığı alanında ciddi bir azalma meydana geleceğinden dolayı Fransa açısından “hakkaniyetçe” bir çözüm olmayacağını belirtmiştir. Mahkeme, kıta sahanlığının jeolojik olarak her iki devletinde doğal uzantısı olarak görülebileceği durumlarda, bu bölgelerin hangi devlete ait olduğunu saptamak için hukuk kuralları neticesinde belirlenir görüşünden hareket ederek, İngiltere’nin sahip olduğu adaların Manş Denizine bakan taraflarında 12 millik bir cep bırakarak, İngiltere ve Fransa’nın ana karalarının kıyıları göz önünde

bulundurarak, “eşit uzaklıktaki orta hat” olması kararına varmıştır (Toluner, 1989: 215-216).

Şekil 1.4: İngiltere-Fransa Tahkimi Sınırlandırma Hattı



Kaynak: Gökdemir Işık, 2009: 89

İngiltere-Fransa arasındaki kıta sahanlığına ilişkin uyuşmazlık neticesinde ilk kez sınırlandırma konusunda adaların etkisi bir mahkeme tarafından ele alınması açısından uluslararası hukuk alanında kavramın değerlendirilmesi ve gelişmesi anlamında önemli bir davadır. Mahkeme kararında gördüğümüz üzere, daha öncede Kuzey Denizi Davlarında olduğu gibi “*hakkaniyet ilkesi*” ana kural olarak bu uyuşmazlıkta da karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca mahkeme, coğrafi özellikleri göz önüne alarak bir sınırlamaya gitmiş ve adaların yok sayılmayacağı gibi adalara da kıta sahanlığı tanınmayacağını, sınırlama yapılırken coğrafi özelliklerle beraber değerlendirileceğine karar vermiştir. Bunlara ek olarak mahkeme, denize kıyısı olan devletlerin güvenlik ve ulaşım gibi kriterlerinde karar verirken önemli bir etken olduğunu belirtmesi yönünden de önem arz etmektedir.

1.5.3. Tunus-Libya Arasındaki Kıta Sahanlığı Davası

III. B.M.D.H.K. çalışmaları son bulmadan, U.A.D.’nin kıta sahanlığı ile ilgili olarak ele aldığı son sorun, Tunus-Libya arasında yaşanan uyuşmazlıktır. Taraflar,

Akdeniz'in Kuzey Afrika kıyısında yaklaşık olarak 285 millik bir kıyı uzunluğunu paylaşmaktadırlar. Kıyıları birbirine komşu olan bu iki devletin deniz sınırında Tunus'un egemenliği altında olan Kerkennah adaları bulunmaktadır. Adaların bulunduğu bu sınır hattında 1964 yılında Tunus tarafından yapılan bir araştırma sonucunda, sınır bölgesinde hidrokarbon yatakları bulunmuş, bunun üzerine 1968 yılında Libya da çalışmalara başlamış ve taraflar deniz alanlarını genişletme girişimlerinde bulunmuşlardır (Gökdemir Işık, 2009: 91).

Taraflar, 10 Haziran 1977 tarihinde imzaladıkları özel bir anlaşma (tahkimname) ile aralarındaki kıta sahanlığı sınırlandırılmasına dair uyuşmazlığı Uluslararası Adalet divanına götürmüşlerdir. Taraflar, imzalamış oldukları sözleşmenin birinci maddesi ile divandan, sınırlandırma yapılacak bölgenin, uluslararası hukuk kurallarına göre hangi prensiplerle sınırlandırılması gerektiğini belirlenmesini, bölgenin özel durumunun göz önüne alınarak "hakkaniyet" ilkeleri içerisinde, üçüncü B.M.D.H.K. eğilimleri ışığında değerlendirilmesini istemişlerdir. Taraflar buna ek olarak, sınırlandırma yapılacak bölge olan, Pelagian Block diye isimlendirdikleri bölgenin bir bölümü ile Tunus'un Güneydoğusu ile Libya'nın Kuzeyinde bulunan Jeffara Sahrasında uygulanacak olan kuralların bir karışıklığa sebep vermemesi için her iki devletin uzmanlarına pratikte de gösterilmesini talep etmişlerdir (Pazarcı, 2011: 42-43).

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'ne taraf olmayan her iki devlet Tunus ve Libya, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin olarak, diğer devletlerin benzer haklarına el uzatmadan, kendi ülkesinin deniz altında devam eden doğal uzantısının belirlenmesini ve belirlenirken "*hakkaniyet*" ilkelerinin uygulanması gerektiği hususunda anlaşmışlardır. Ancak belirlenecek doğal uzantının nasıl ve hangi ölçütlerle uygulanacağı, özellikle "*hakkaniyet*" ilkesinin devletler açısından rolünün farklı olduğundan dolayı iki ülke farklı fikirler öne sürmüşlerdir (Toluner, 1989: 2011).

Libya, sınırlandırılacak alanın Kuzey Afrika'nın Kuzey yönünde devam eden doğal uzantısı olduğunu bu yüzden doğal uzantının yönü belirlenirken temel alınması gereken ölçütün kıyının yönü değil, ana kıtanın bir uzantısı olarak belirlenmesi gerektiğini divana bildirmiştir. Ayrıca adaların durumundan dolayı "*eşit uzaklık*"

ilkesinin uygulanmasının mümkün olmayacağını da divana yaptığı savunmasın da bildirmiştir (I.C.J., reports 1982, s. 29, paraf:15)⁵.

Tunus ise, sınırlandırılacak olan bölgedeki doğal uzantı yönünün Batı-Doğu istikametinde olduğu bundan dolayı bu alanın doğal uzantısının jeolojik bakımdan Tunus ülkesinin bir uzantısı olduğunu savunmuş bu yüzden belirlenecek olan doğal uzantının yönünün, Kuzey Afrika kıtası temel alınarak değil, ilgili devletlerin kara ülkeleri esas alınarak belirlenmesi gerektiğini ileri sürmüştür (I.C.J., Reports 1982, S.29, Paraf, 15).

Uluslararası Adalet Divanı, ilk olarak tarafların üzerinde yoğunlaştıkları doğal uzantı kavramını incelemeye almıştır. Doğal uzantı kavramının kıta sahanlığı alanının belirlenmesinde önemli bir faktör olduğunu ancak sınırlandırma yapılırken tek başına yeterli olmayacağını belirten divan, doğal uzantının kıta sahanlığı alanı sınırlandırılmasında kıyı devletinin bu alan üzerindeki haklarını açıklamak amacına yönelik bir kavram olduğunu belirtmiştir (I.C.J., Reports 1982, S. 47, Paraf 44). Divan, kıta sahanlığı üzerinde tarafların iddialarını incelemiş, Söz konusu bölgenin Tunus'a mı yoksa Libya'ya mı ait olduğunu belirlemenin imkânsız olduğunu belirtmiştir. Daha sonra divan tarafından Jeomorfolojik veriler ele alınmış ve taraf devletlerin doğal uzantısının müşterek olduğu, "Pelagiar Bloğun" denizdeki fiziksel oluşumlar incelendiğinde ülkeler arasında kıta sahanlığı bölgesinde "bütünlüğe ve sürekliliğe" karşı herhangi bir bulgu bulunmadığı belirtilmiştir (I.C.J., Reports 1982 1982, S. 53-58 Paraf 61-68).

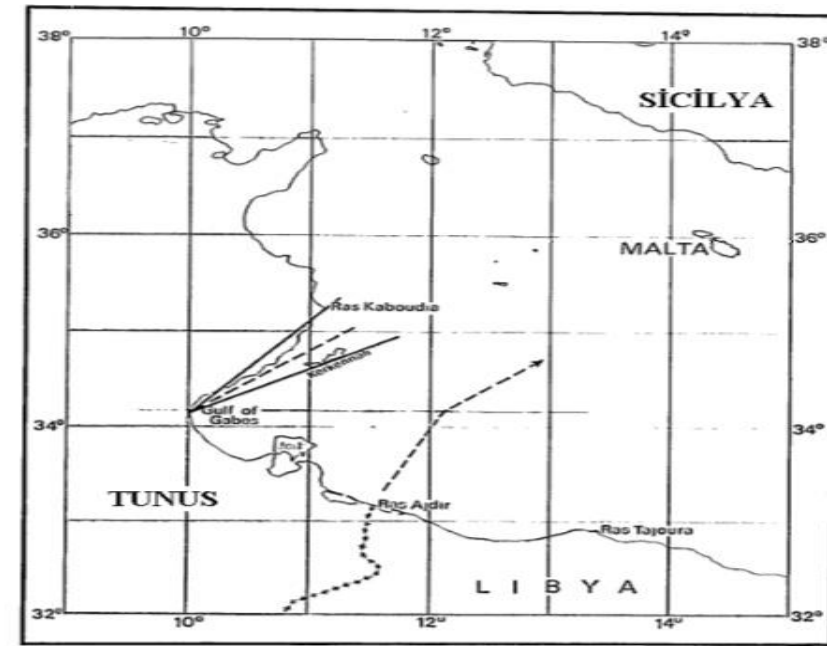
Divan, doğal uzantı ile ilgili düşüncelerini belirttikten sonra bölgeye ilişkin özel şartlar üzerine odaklanmıştır. Divan, yapılacak olan sınırlandırmanın "hakkaniyet" ilkelerine göre yapılacağını belirttikten sonra sınırlandırma yapılacak alanı yakın ve uzak sektör olmak üzere ikiye ayırmıştır.

Kıyıya yakın olan sektör için, kıyıya çizilecek olan dikey çizginin sınır olacağı divan tarafından kabul edilmiştir. Uzun sektöre gelince ise, buradaki sınırlandırma için, Tunus kıyılarının aniden yön değiştirmesi ve Tunus'a ait olan "Kerkennah" adalarının sınırlandırmaya dâhil edilip edilmeyeceği hususunda yoğunlaşmıştır. Mahkeme, bu hususta, daha önce uygulamaları mevcut olan "kısmi etki" metodunun uygulanmasını

⁵ Case Concerning The Continental Shelf(Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), International Court Of, Justice, Report Of Judgments, Advisory Opinions and Orders, Judgment Of 24 February 1982, S.29 Paraf. 15 (kısaca I.C.J., Reports 1982 olarak anılacaktır).

uygun bulmuştur. Yani, bu metotla adı geçen bölge için iki çizgi çizilmekte; bu çizgilerden ilki adalara tam yetki tanınan durumda ortaya çıkacak kıta sahanlığı çizgisi, ikincisi ise, adaları yok sayarak yapılacak sınırlandırma sonucunda ortaya çıkacak olan çizgidir. Divan, bu iki çizgi arasındaki bölgeyi eşit olarak bölerek, adalara “yarım etki” vermiş böylece sorunu “hakkaniyet” ilkesine uygun şekilde çözdüğünü kabul etmiştir (I.C.J Reports S.63-64, 88, Paraf. 79-81, 128-129 ve Gökdemir Işık, 2009 94-95).

Şekil 1.5: Tunus-Libya Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Hattı



----- Divan'ın belirlediği hat (Karar Hattı)

Kaynak: Gökdemir Işık, 2009: 95

1982 tarihindeki Tunus-Libya davası göstermektedir ki, uluslararası hukuktaki gelişmeler ışığında doğal uzantı kavramı önemini kaybetmeye başlamıştır. Mahkeme, hakkaniyet ilkesini ön plana çıkarmış, taraf ülkelerin kıyı uzunlukları ve adaların konumunu dikkate alarak bir sonuca ulaşmıştır.

1.5.4. Maine Körfezi Bölgesi Deniz Alanı Saptanması Davası

Kanada ve A.B.D arasında 25 Kasım 1981 tarihinde imzalanan bir sözleşme ile Uluslararası Adalet Divanı'nın önüne getirilen dava, 1982 B.M.D.K.S.'nin kabul edilmesinden sonra divan tarafından görülen ilk dava olma özelliğine sahiptir. Ayrıca, tarafların divandan kıta sahanlığı ile münhasır ekonomik bölgelerini ayıran tek bir

sınırlandırma istemeleri ve divanın ilk defa böyle bir isteği değerlendirmesi açısından önemli bir dava olarak karşımıza çıkmaktadır.

Şekil 1.6: Maine Körfezi Davasına İlişkin Harita



Kaynak: Başeren, 2002

Anlaşmazlığa neden olan Maine Körfezi, görünüş açısından dikdörtgen olup, uzun yanlarından biri Atlantik okyanusuna açılmakta, diğer uzun yanı ise bütünüyle A.B.D sahilini oluşturmaktadır. Kuzeyde bulunan kısa kenar Kanada sahillerini, Güneyde bulunan kısa kenar ise aynı şekilde A.B.D sahillerini oluşturmaktadır. Dikdörtgenin kuzey tarafında uzun ve kısa kenarın birleştiği noktada, A.B.D ile Kanada kara sınırını dik bir açı meydana getirmektedir. Birleşim sağlandığı noktada, Kanada ülkesinin içerisinde bulunan Nova Scotia yarımadası Güneye doğru, körfez içersin de uzanmaktadır (Toluner, 1989: 237).

1958 Cenevre Kıta Sahaneliği Sözleşmesine taraf olan her iki devlet, kıta sahanlığının sınırlandırılması hususunda hakkaniyet ilkeleri prensiplerine uygun olarak doğal uzantı ilkesinin uygulanması hususunda aralarında anlaşma sağlamıştır. Sınırlandırma yapılacak bölgede en önemli etkenin coğrafi yapı olduğu konusun da hem

fikir olan bu iki devlet, coğrafi yapının hangi ilkeler hususunda belirleneceği konusunda ise, görüş ayrılıkları bulunmaktadır (Gökdemir Işık, 2009: 97).

Kanada, Nova Scotia yarımadası temel alınarak eşit uzaklık ilkesi gereği sınırlandırma yapılmasının mecburi olduğunu savunmuştur. A.B.D ise, kendisine ait olan kıyının Maine körfezinde esas teşkil ettiğini bu yüzden sınırlandırma yapılırken bu kıyının göz önünde bulundurulması ve kara sınırı hizasında kıyıya çizilecek olan bir orta hat ile sınırlandırma yapılmasını gerektiğini iddia etmiştir. Ayrıca Kanada, uyumsuzluk alanında her iki devletinde 1976 yılına kadar uygulamış oldukları eşit uzaklık ilkesinin, divan tarafından zimmi olarak görülmesini talep etmiştir (I.C.J, Reprts⁶, 1984 Paraf 128 S.304).

Uluslararası Adalet divanı, tarafların uygulanmasını istedikleri hukuk kurallarını inceledikten sonra yapılacak sınırlandırma için hakkaniyet prensiplerinin daha da genişleterek uygulanmasına kanaat getirmiştir (I.C.J, Reports, 1984 Paraf 84 S.304). Söz konusu anlaşmazlığa taraf olan her iki devlet içinde 1958 Cenevre K.S.S geçerli olduğu için, adı geçen sözleşmenin 6. maddesi uyarınca, kıta sahanlığı sınırlandırmasında hakkaniyete uygun istisnai uygulamaların geçerli olmasından dolayı Kanada, hakkaniyete uygun bir şekilde eşit uzaklık ilkesine göre Münhasır Ekonomik Bölge'nin de aynı şartlarla belirlenmesini istemiştir. Ancak divan, tek bir bölgenin sınırlandırılması için geçerli olan kural veya kuralların başka bir bölge için uygun olmayabileceği gerekçesiyle bu iddiayı reddetmiştir (I.C.J, Reports, Paraf 107,115,122,125 S. 296-303 ve Toluner, 1989: 230).

Divan, tarafların da üzerinde durduğu coğrafya faktörüne ayrı bir önem vererek, sınırlandırma konusunda uygulanacak metotların temel unsuru olduğunu belirtmiştir. Ayrıca divan, sınırlandırma konusunda, söz konusu devletlerin sahip oldukları kıyıları arasında ki uzunluk farkından dolayı oluşan özel durumu ise, yardımcı kriter olarak

⁶ *Case Concerning Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf Of Maine Area(Canada/United States of America)*, *International Court of Justice, Report of Judgments, Advisory Opinions and Orders, 1984, S. 304 Paraf 128 (I.C.J Reports, 1984 olarak kısaltılacaktır).*

kullanılmasına karar vererek, oransallık kavramı üzerine yoğunlaşmıştır (I.C.J, Reports, Paraf 195, 196 S. 327-328).

Tarafların iddialarını değerlendiren divan, söz konusu alanı üçe bölerek karar vermiştir. Birinci bölümde yani sınırların yan yana olan kısmında, sınırlandırma yapılırken, eşit bir paylaşım olacak şekilde geometrik bir metot uygulanmasına karar vermiştir (I.C.J, Reports, Paraf 206, S. 331). Kıyıları karşı karşıya olan ikinci kısımda ise divan, tarafların eşit uzaklık ilkesine göre, orta hat esaslı bir sınırlandırmanın hakkaniyet ilkelerine uygun düşmeyeceği gerekçesiyle, sınırlandırmanın coğrafi özellikler dikkate alınarak, kıyı uzunluklarına göre bir sınırlandırma yapılmasını uygun görmüştür. Divan, sınırlandırma yapılacak bölgede, kıyı uzunlukları dikkate alınarak 1.38'e 1 oranına göre bir sınırlandırma yapılması gerektiğini belirtmiş ve bu şekilde oran belirlemenin bu davaya özel olduğunu belirterek, bu davaya özgü olarak orta hat kuralının bu şekilde uygulanacağını kabul etmiştir (I.C.J Reports Paraf 217, S: 334).

Üçüncü kısım olan adalar ile ilgili olarak ise divan, sınırlandırma sorununu iki açıdan değerlendirmiştir. İlk sorunla ilgili olarak, 1969 tarihinde davaya atıfta bulunarak, orta hat esas alınarak yapılacak eşit bir paylaşımında, ana karaya oldukça uzak olan adaların yaratacağı soruna değinilmiş ve eğer bu adalar coğrafi bakımdan önem arz edecek olursa, bu adalara hakkaniyet ilkeleri ölçüsünde sınırlı etki tanınabileceği belirtilmiştir. Adalarla ilgili ikinci sorun ise, Nova Scotia açıklarına Kanada'ya ait olan Seal adası ve çevresinde bulunan adacıklara, sınırlandırma konusunda hak tanınıp tanınmayacağı konusundaki sorundur. Divan burada, adaların boyutları ve coğrafi konumları dikkate alındığında, yok sayılmayacak olduklarını kabul ederek, bu adalara kısmi etki verilmesini kararlaştırmıştır. Böylece 1.38'e 1 olan oran 1.32'e 1 olarak Kanada lehine değişmiştir (I.C.J, Reports, Paraf 201,202 S. 329-330).

Şekil 1.7: Maine Körfezi Sınırlandırma Hattı



Kaynak: Gökdemir Işık, 2009: 100

III. B.M.D.H.S' de ortaya çıkan yeni kıta sahanlığı kavramı, her ne kadar doğal uzantı ilkesi temel alınarak yapılacak olan sınırlandırmayı geri plana atmış olsa da divan, Maine körfezi davası ve daha önceki davalarda da gördüğümüz gibi, doğal uzantı kavramını geri plana atmamıştır. Divan, sınırlandırmada yardımcı olacak tüm unsurlardan önce Jeolojik unsurları dikkate almış ve jeolojik unsurlara göre çözüm bulmaya önem

vermiştir. Böylece divan, doğal uzantı esaslı sınırlandırma usulünü örtülüde olsa kabul etmiştir (Toluner, 1989: 231).

1.5.5. Libya-Malta Kıta Sahanlığı Sınırlandırılmasına İlişkin Dava

III. B.M.D.H.S.'nin onaylanmasının ardından divan tarafında görülen ikinci dava Libya-Malta arasında geçen kıta sahanlığı uyuşmazlığı davasıdır. Bu dava, taraflardan Malta'nın bağımsız bir ada ülkesi olması ve divanın ilk defa bir ada ülkesine, deniz alanlarının belirlenmesi konusundan bir karar vermiş olmasından dolayı önemli bir özellik taşımaktadır. Ayrıca bu dava, U.A.D'nin doğal uzantı esaslı sınırlandırma yapısında önemli değişikliklere gitmiş olması ve kıta sahanlığında temel olan ilkelere divan tarafından daha önceki davalara göre bazı değişiklikler yapılması açısından önemli bir davadır (Gündüz, 1986: 6).

Söz konusu devletler arasında uyuşmazlık, Malta'nın 1981 yılında Medina diye adlandırılan bölgede İtalyan şirketine petrol arama yapma ruhsatı vermesinin ardından Libya'nın savaş gemileriyle bu aramayı engellemesi sonucu gündeme gelmiştir. Taraflar aralarında yapmış oldukları bir sözleşme dâhilinde söz konusu uyuşmazlığı 23 Mayıs 1982 tarihinde divana götürmüşlerdir. Malta ve Libya, divandan, aralarında yapmış oldukları sözleşmenin birinci maddesinde öngörülen şartlar dâhilinde, kıta sahanlıklarına ilişkin sınırlandırmada uygulanması gereken uluslararası hukuk kurallarının tespit edilmesini talep etmişlerdir (Blake, 1997: 177).

Taraflardan, Libya'nın 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı sözleşmesine taraf olmaması nedeniyle söz konusu sözleşmenin, 6. maddesinin uygulanamayacak olması ve söz konusu devletlerin, 1982 B.M.D.H.S'yi imzalamış olmalarına rağmen davanın görüldüğü tarihte yürürlüğe girmemesinden dolayı tarafları bağlayıcı bir hukuk kuralı bulunmamaktadır. Bu nedenle taraflar, uyuşmazlıkla ilgili olarak uygulanacak kuralların örf ve adet kurallarına göre belirlenmesi konusunda hem fikir olmuşlardır (Gündüz, 1986: 7).

Uyuşmazlıkla ilgili olarak Libya, III B.M.D.H.S'nin taraflar arasında bağlayıcı olmadığına bu yüzden sadece 76. maddede belirtilen jeolojik veriler ışığında doğal uzantı ilkesinin örf ve adet kuralı oluşturduğunu belirtmiştir. Ayrıca Libya, Malta kıyılarının yakın tarafında bulunan bir çöküntü nedeniyle doğal uzantının kesintiye uğradığını bundan dolayı doğal bir sınır oluştuğunu ve tarafların doğal uzantılarının birbiri üzerine

geçmediği gerekçesiyle farklı bir sınırlandırma metodunun uygulanmasına gerek olmadığını ifade etmiştir. Malta ise, hakkaniyetli bir sonuca varmak için sınırlandırmada, uluslararası hukuk kurallarının uygulanması gerektiğini ifade etmiştir. Bu nedenle, III B.M.D.H.S'ye göre, 200 milin dışında kıta sahanlığı alanı teşkil eden bölgeler için yapılacak sınırlandırmada doğal uzantı kavramın geçerli olduğunu bundan dolayı sınırlandırmanın, eşit uzaklık ilkesine göre yapılması gerektiği savunmuştur (I.C.J Reports⁷ Paraf 11 S.9-10).

Libya, iddialarına ek olarak sınırlandırmada, sahilin gerisindeki kara kütlelerinin büyüklüğünün dikkate alınması ve taraf devletlerin kıyı uzunlukları göz önünde bulundurularak kıta sahanlığı alanları arasında ölçülü bir oran olması gerektiğini belirtmiştir. Malta ise, Libya'nın bu iddiasına karşı çıkmış, devletlerin egemenlikleri eşit olduğu gerekçesiyle, denizlerdeki egemenliklerinin de eşit olması gerektiğini savunmuştur (Doğru, 2003: 41). Ayrıca Malta, bir ada ülkesine tanınacak kıta sahanlığı hakkı ile ana karaya ait olan bir adaya tanınacak kıta sahanlığı hakkının aynı olmaması gerektiğini savunmuştur. Bu nedenle; adaların büyüklüğü, nüfusu ve ekonomisi gibi ölçütlerin dikkate alınması ve divan tarafından kıta sahanlığı hakkının kısıtlanmaması gerektiğini savunmuştur (Toluner, 1989: 246).

Uluslararası Adalet divanı, tarafların iddialarını değerlendirdikten sonra Libya'nın doğal uzantı ilkesi esas alınarak yapılacak sınırlandırma talebini haksız bulmuştur. Divan, 200 millik bir alanın jeolojik özelliklere bakılmaksızın kıta sahanlığı alanı teşkil ettiğini belirterek, bu mesafe içerisinde devletlerin kıta sahanlığı hakkının bulunduğunu belirtmiştir. Ayrıca, söz konusu bölgede kıyıları arasındaki mesafenin 400 milden az olduğu için herhangi bir çöküntünün doğal sınır oluşturmayacağı divan tarafından belirtmiştir (I.C.J Reports 1985, Paraf 33-34 S. 24 ve Toluner, 1989: 232).

Libya-Malta davası ile divan, doğal uzantı kavramını farklı bir şekilde değerlendirmiş ve daha önceki yargılamalarda doğal uzantı ilkesine göre belirlenen sınırlandırma içtihatlarında değişikliğe gitmiştir. Bu nedenle; önceki içtihatların bir kenara bırakılması gerektiğini ifade etmiştir. Divan, konuya ise şu şekilde açıklık

⁷ Case Concerning The Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta), International Court Of Justice, Reports Of Judgments, Advisory Opinions And Orders, Judgment Of June 1985 Paraf 11 Sayfa: 9-10 (I.C.J Reports, 1985 olarak kısaltılacaktır).

getirmiştir(Gökdemir Işık, 2009: 103): “İlgili hukukun gelişimi doğrultusunda bir devlete kıyılarından itibaren 200 mil mesafeye kadar olan kesimde kıta sahanlığına sahip olduğunu iddia etme hakkı verildiğinden beri, ilgili deniz yatağı ve toprak altının jeolojik özellikleri ne olursa olsun, ne devletlerin hak kazanımını doğrulamak için, ne de karşılıklı iddialarını sınırlandırmak için bu mesafe içerisinde jeolojik ve jeofiziksel faktörlere her hangi bir rol atfetmenin geçerli bir sebebi yoktur...”. Divan, bu kararıyla birlikte doğal uzantı kavramının tamamen geri plana atılıp, mesafe ölçütünün ön plana çıkarılması anlamı taşımadığını belirtmiş, sadece mesafenin 200 millik bir alandan az olduğu durumlarda uygulanması gerektiği görüşünü bildirmiştir. Yani bu kavramlar birbirine zıt değil aksine birbirini tamamlayıcı kavramlar olduğunu belirtmiştir (I.C.J Reports, 1985 Paraf 43, S.27 ve Başeren, 1995: 61).

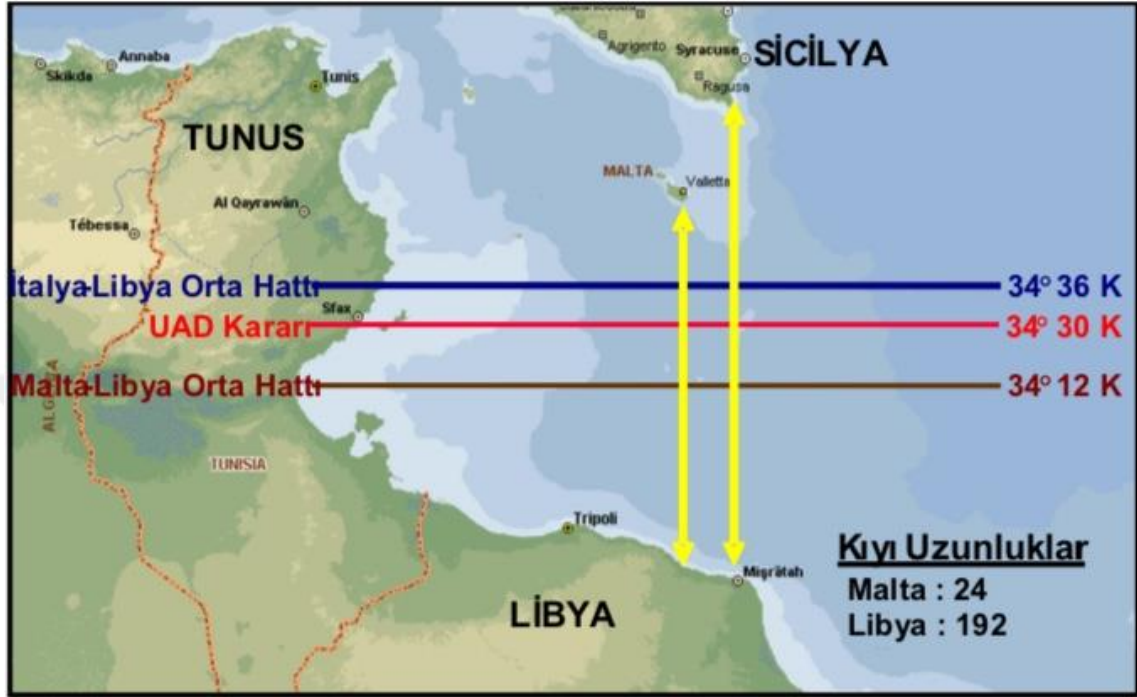
Divan, doğal uzantı ile ilgili kararını belirttikten sonra Malta'nın eşit uzaklık ilkesine dair iddialarını değerlendirmiştir. Divan, kıyıları karşı karşıya olan bu alanda sınırlandırma yapılırken orta hat esaslı bir eşit uzaklık ilkesinin uygulanması gerekliliğinden bahsetmiş ancak bu uygulamanın tek başına yeterli olmayacağını belirtmiştir. Hakkaniyet temelli bir sınırlandırma yapılırken tek başına eşit uzaklık ilkesinin yeterli olamayacağı için birden fazla metodun uygulanması gerektiğini ifade eden divan bu görüşüyle, Malta'nın eşit uzaklık ilkesi gereği sınırlandırma yapılması talebini de reddetmiştir (I.C.J Reports, 1985, Paraf 43, S.28).

Daha sonra divan, mesafe temeline dayanan eşit uzaklık ilkesini, kıyıları karşılıklı olan iki devlet arasında kıta sahanlığı sınırlandırılmasında kullanmıştır. Divan, iki ülkenin kıyı uzunlukları göz önüne alındığında ortaya çıkan büyük farkı dikkate alarak, orta hattı Malta ülkesine daha yakın çizerek, bir düzenleme yapılmasına ve coğrafi özelliklerden dolayı orta hattı Kuzey tarafa kaydırılmasına karar vermiştir. Divan, orta hattı kuzey tarafa kaydırarak Malta-Libya ve Sicilya-Libya arasında hakkaniyeti sağlamaya çalışmıştır (I.C.J, Reports, 1985, Paraf 71-72, S. 51-52).

Malta'nın İddiası olan, güvenlik ve ekonomik faktörlerin sınırlandırma yapılırken dikkate alınması gerektiği yönündeki iddiası ise divan, bu iddiaların uygulanacak uluslararası hukuk kuralları ile herhangi bir ilgisinin olmadığı kararını vermiştir. Ayrıca divan tarafından belirlenen orta hat esaslı sınırlandırmanın, bir güvenlik sorunu doğuracak kadar, söz konusu devletlerin kıyılarına yakın olmadığını belirtmiş ve

Malta tarafından aydınlatılma ihtiyacı duyulan bu tartışmalı konuya tam anlamıyla bir sonuca bağlayamamıştır (Toluner, 1989: 247).

Şekil 1.8: Libya-Malta Arasında Kıta Sahanlığı Sınırlandırılmasına Dair Harita



Kaynak: Başeren, 2002

1.5.6. Saint Pierre ve Miquelon Adaları Tahkimi

Deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda uyuşmazlığa neden olan Saint Pierre ve Miquelon adaları, Kanada kıyılarına çok yakın ancak Fransa egemenliğinde bulunan ve toplamda 237 km² bir alana sahip olan küçük adalardır. (Ferdman, 1995: 11-12).

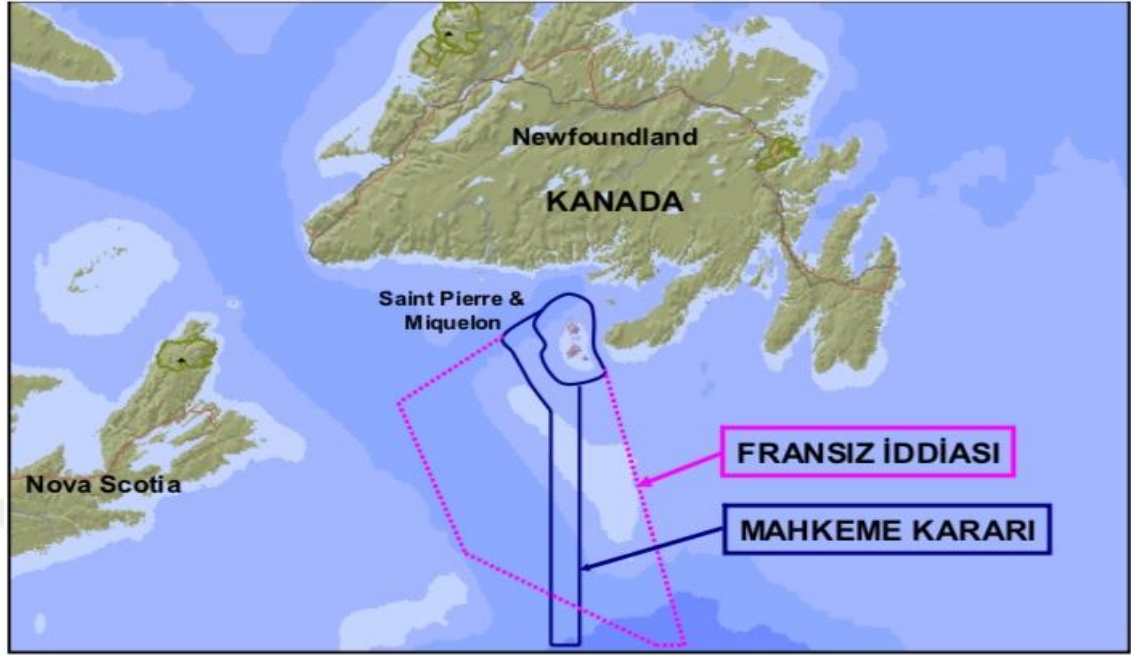
Taraflar arasında uyuşmazlık, genel itibariyle bölgede bulunan marina balığı kaynakları ve muhtemel hidrokarbon kaynaklarının paylaşımı konusuyla ilgilidir. Taraflar, söz konusu anlaşmazlığı çözüme ulaştırmak amacıyla 30 Mart 1989 tarihinde aralarında anlaşarak, anlaşmazlığı tahkim kuruluna götürmüşlerdir (Marston, 1993: 155-156). Her iki devlet de 12 millik karasuları genişliği ve Kanada ile adalar arasındaki deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda anlaşmışlardır. Ancak taraflar, anlaşma sağladıkları bölgenin her iki ucundan da açık denize doğru açılan bölgede, kıta sahanlığı ve balıkçılık bölgelerini kapsayan sınırlandırma konusunda anlaşamamaktadır (Doğru,

2003: 47). Taraflar, anlaşma sağlayamadığı alan için hakem heyetine başvurmuş ve uluslararası hukuk kuralları nezdinde sınırlandırmanın yapılmasını talep etmişlerdir.

Fransa, devletlerin egemenliklerinin eşit olduğunu bu yüzden anakara ve adalara aynı ölçüde haklar tanınması gerektiğini savunmuştur. Ayrıca, uluslararası hukukta adaların deniz yetki alanlarının sınırlandırılması açısından anakaradan daha az bir yetkiye sahip olacağına dair bir uluslararası uygulamanın olmadığını belirtmiştir. Bu hususta; Fransa, Kanada ile Fransa egemenliği altında bulunan adalar arasında “*Eşit mesafe*” çizgisinin çizilmesini talep etmiştir. Kanada ise, adaların özel bir duruma sahip olduğunu bundan dolayı, söz konusu adaların sadece 12 millik bir deniz alanına sahip olduğunu ve bu alanın dışında kalan deniz alanlarının ise Kanada’ya ait olması gerektiğini iddia etmiştir (Doğru, 2003: 47).

Mahkeme, her iki tarafında iddialarını değerlendirdikten sonra 10 Haziran 1992 tarihinde uyuşmazlığı karara bağlamıştır. Mahkeme, Kanada’nın; sınırlandırmada adalara sadece 12 millik bir alanın bırakılması iddiasını ve Fransa’nın adalara sınırlandırmada tam yetki tanınması yönündeki iddialarını reddetmiştir. Uyuşmazlık mahkemesi, vermiş olduğu kararda adaların; batı tarafında 24 millik bir alan belirlemiş, adaların güneybatısında olan bölge için 12 deniz mili ile sınırlandırmayı uygun görmüş ve adaların açık denize bakan yüzünde ise 10,5 millik bir açık denize açılan koridor oluşturulmasına karar vermiştir (Gündüz, 1996: 594).

Şekil 1.9: 1992 Saint Pierre ve Miquelon Adaları Davasına İlişkin Harita



Kaynak: Başeren, 2002

1.5.7. Norveç-Danimarka Arasındaki Grönland-Jan Mayen Davası

Söz konusu dava, Danimarka egemenliğine tabi olan Grönland ve Norveç egemenliği altında olan Jan Mayen adaları arasındaki deniz alanlarının sınırlandırılmasıyla ilgilidir. Adı geçen adalardan Grönland, 55.000 nüfusa sahip olan ve halkın büyük çoğunluğunun balıkçılıkla geçindiği büyük bir adadır. Jan Mayen adası ise, Grönland adasına yaklaşık 200 mil mesafede bulunan, üzerinde yaşayan bir nüfusun bulunmadığı gibi ekonomik faaliyetlerin de olmadığı küçük bir adadır (Gündüz, 1996:582-583). Taraflardan Danimarka, 16 Ağustos 1988 tarihinde, U.A.D Statüsü'nün 36. maddesinin ikinci fıkrasında (Gündüz, 2009: 142-143) belirtilen hakka istinaden uyuşmazlığı, tek taraflı olarak divana götürmüş ve Grönland'ın 200 millik balıkçılık ve kıta sahanlığı alanına sahip olduğu gerekçesiyle divandan, uluslararası hukuk prensipleri içerisinde bölgenin tek bir sınır hattı ile sınırlandırılmasını istemiştir (I.C.J Reports⁸ 1993,

⁸ Case Concerning Maritime Delimitation In The Area Between Greenland And Jan Mayen, 14 June 1993 Paraf 9, Sayfa 42 (bundan sonra I.C.J Reports 1993 olarak kısaltılacaktır).

Paraf 9, S.42). Söz konusu uyuşmazlık ile ilk defa bir dava, taraflar arasında anlaşma olmadan U.A.D'ye götürülmesinden dolayı önemli bir özellik taşımaktadır.

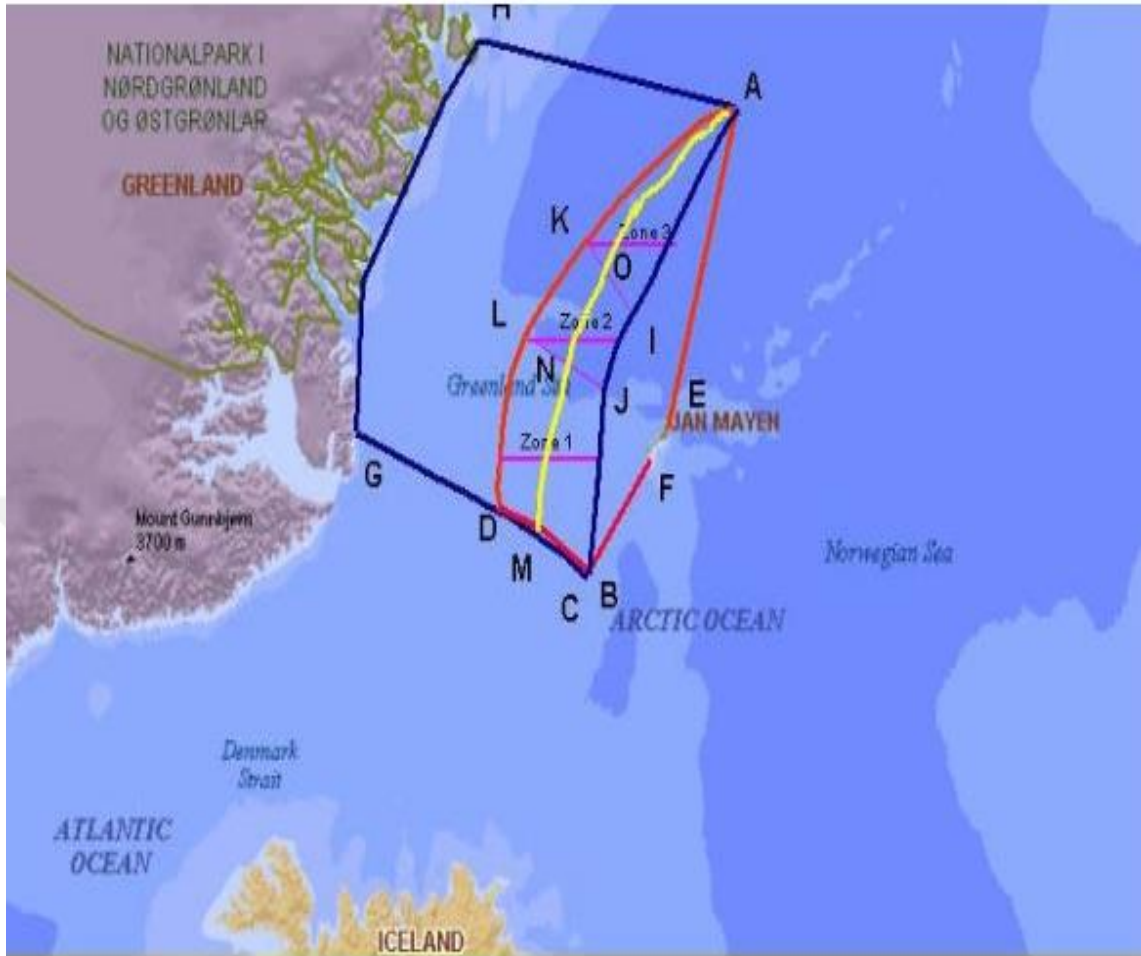
Danimarka, divana yapmış olduğu beyanda; söz konusu alanda, kendisine 200 mil genişliğinde balıkçılık ve kıta sahanlığı alanın verilmesini ve yapılacak sınırlandırmanın tek bir çizgi çizilerek belirlenmesini talep etmiştir. Norveç ise, Grönland adasının sahip olduğu kıta sahanlığı ve balıkçılık bölgesi alanı kadar Jan Mayen adasının da aynı kıta sahanlığı ve balıkçılık bölgesi alanına sahip olduğunu iddia etmiş ve divandan, kıta sahanlığı ve balıkçılık bölgeleri sınırlarının orta hat esas alınarak ayrı ayrı çizilerek oluşturulmasını istemiştir (I.C.J Reports, 1993, Paraf 9, S.42-43 ve Gündüz, 1996: 584-585).

Divan, her iki devletin de 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı sözleşmesine taraf oldukları için kıta sahanlığı sınırlandırmasında, söz konusu sözleşmenin 6. maddesinin uygulanmasına karar vermiştir. Balıkçılık bölgesinin sınırlandırılmasında ise, Münhasır Ekonomik Bölge sınırlandırılmasına uygulanan örf ve adet kurallarının uygulanmasına kanaat getirmiştir.

Divan, 14 Haziran 1993 tarihli kararında konuyu şu şekilde ele almıştır(Doğru, 2003: 48): *“Bütün deniz sınırlarına denkliği, uygulanabilen Örf Adet Hukuku kuralları olarak eşit uzaklık/özel durum kuralı ile hakkaniyet ilkelerinin fonksiyonelliği; sahil coğrafyasının, ilgili durumlar arasında önceliği ve devletin sahilinin önünde ve denizin altındaki uzantısının kesilmesinden kaçılması(Tecavüz Etmeme); varsayılan sınır çizgileri ile taraflara verilen alanların, hakkaniyet ölçütü olarak, ilgili sahillerin uzunluğu ile karşılaştırılması(Oranlılık); uzun sahillerin açığındaki küçük adalara tam etki verilmemesi”*.

Divan, konuyu yukarıdaki kriterler ışığında değerlendirerek, her iki tarafında iddialarını kabul etmemiştir. Daha önce incelediğimiz “İngiltere-Fransa” ve “Malta-Libya” kıta sahanlığı davalarında oraya çıkan “modifiyeli orta hat” ilkesi gereğince, Norveç’in savunduğu “orta hat” ve Danimarka’nın savunduğu “200 mil sınır” arasında bir hat çizilmesine karar vermiştir (Doğru, 2003: 48).

Şekil 1.10: Grönland-Jen Mayen Arasındaki Sınırlandırma Hattı



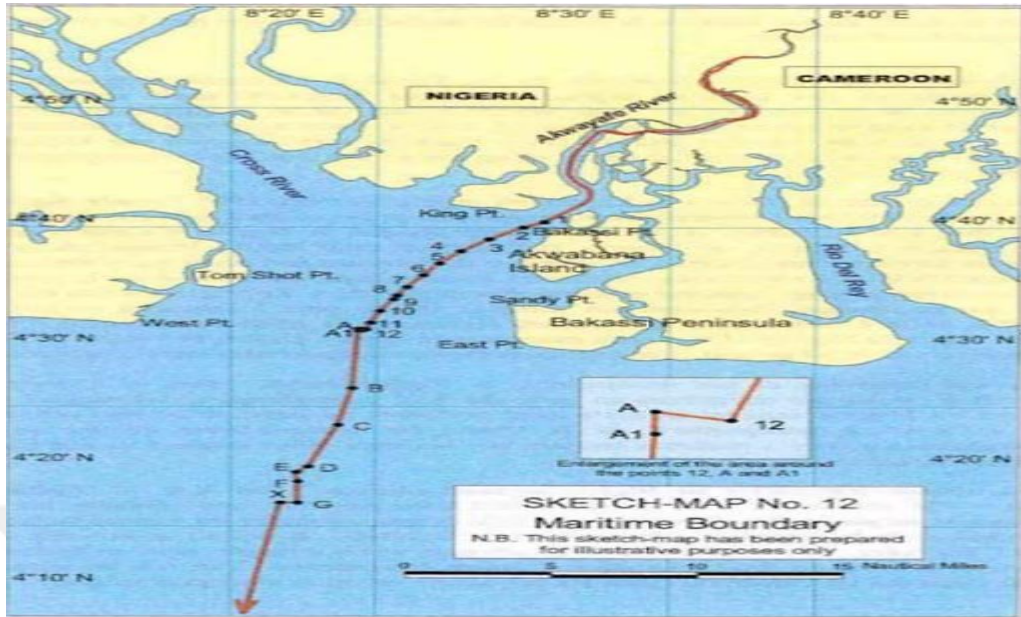
Kaynak: I.C.J Reports, 1993

1.5.8. Kamerun-Nijerya Davası

1982 B.M.D.H.S'ye taraf olan Kamerun ve Nijerya arasında deniz ve kara sınırının saptanmasına ilişkin dava, Kamerun'un tek taraflı başvurusu neticesinde U.A.D'nin da görülmüş ve 10 Ekim 2002 tarihinde karara bağlanmıştır. Söz konusu taraflar, divandan; uluslararası hukuk prensipleri ışığında tek bir sınır hattı çizilerek sınırlandırma yapılmasını talep etmişlerdir (I.C.J, Reports, 2002, Paraf9 1, S.13).

⁹ Case Concerning The Land And Maritime Boundary Between Cameroon And Nigeria(Cameroon/Nigeria: Equatorial Guinea Intervening), 10 October 2002, Paraf 1 Sayfa 13 (bundan sonra I.C.J Reports, 2002 olarak kısaltılacaktır).

Şekil 1.11: Kamerun-Nijerya Deniz Alanı Sınırlandırma haritası



Kaynak: I.C.J, Reports,2002

Divan, başvuru ile ilgili incelemesinin ardından, sınırlandırılacak bölgenin kara suları dışında kaldığını belirlemiş bundan dolayı her iki devletinde taraf oldukları 1982 B.M.D.H.S'nin ilgili maddesi olan 74. ve 83. maddelerinin uygulanmasına karar vermiştir. Bu hususta; yapılacak olan sınırlandırmanın, söz konusu maddelerin birinci fıkralarında belirtilen hakça ilkeler gözetilerek yapılacağı divan tarafından belirtilmiştir. Bundan dolayı; divan, hakça bir sınırlandırma olması için ilk olarak tarafların kıyı uzunluklarını dikkate almıştır. Akabinde ise, bu kıyı boylarına göre bir eşit uzaklık çizgisi oluşturmuştur. Divan, daha sonra çizmiş olduğu bu eşit uzaklık ilkesini, bir tarafın aleyhine bozacak bir doğal oluşumun olup olmadığını incelemiştir. İncelemelerinde karşılaştığı, kıyı boylarının farkı ve adaların varlığına işaret etmiş ancak divan, bu hususların eşit uzaklık ilkesine zarar vermediği gerekçesiyle var olan çizgiyi değiştirme gereksiniminde bulunmamıştır (I.C.J, Reports, 2002, Paraf 238,244, S. 117-119 ve Tütüncü, 2008: 151).

1.5.9. Ukrayna ile Romanya Arasındaki Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Davası

Ukrayna ile Romanya, Karadeniz'e kıyısı olan ve kıyıların konumundan dolayı hem karşılıklı hem de yan sınıra sahip olan iki komşu devlettir. Bu iki komşu devlet, deniz sınırlandırılması konusu ile alakalı olarak yapmış oldukları birtakım görüşmelerin

ardından, 22 Ekim 1997 tarihinde “işbirliği ve iyi komşuluk ilişkileri anlaşmasını” imzalamıştır (Ergüven,2014 313). Yapılan anlaşmanın ardından ilgili devletler, Karadeniz’de kıta sahanlığı ve MEB alanlarının sınırlandırılması için birtakım müzakereler yapmışlar ancak bir anlaşmaya varamamışlardır. Bundan dolayı 16 Eylül 2004 tarihinde Romanya, tek taraflı olarak U.A.D’ye başvurarak, Divan’dan kıta sahanlığı ve MEB alanlarının tek bir sınır çizgisi ile belirlenmesini talep etmiştir. 3 Şubat 2009 tarihinde ise Divan, söz konusu uyuşmazlık ile ilgili kararını vererek, uyuşmazlığı neticelendirmiştir (Ergüven,2014: 314).

Ukrayna ile Romanya, yaptıkları anlaşmaya göre söz konusu uyuşmazlığı mahkeme ile sonuca ulaştırmasını kabul etmekle birlikte, yargılamanın asıl maksadı konusunda uyuşmazlığa düşmüşlerdir. Taraflardan Ukrayna, Romanya ile yapmış oldukları anlaşmada, mahkemeye sadece kıta sahanlığı ve MEB alanlarının belirlenebilmesi için yetki verildiğini belirtmektedir. Bundan dolayı Ukrayna, sınırlandırmaya karasularının dış sınırında bulunan bir noktadan başlanması gerektiği iddia etmiştir. Romanya ise, kıta sahanlığı ve MEB alanları için mahkemenin sınır belirleyebilme yetkisinde olduğunu ifade etmiştir. Yargılamanın maksadı ile ilgili bu anlaşmazlık, batı Karadeniz’de iki devlet arasındaki kara sınırının 35 km doğusunda yer alan “Serpent adasının” sınırlandırma çizgisi üzerindeki potansiyel etkisinden dolayı meydana gelmiştir (Gökdemir,2009: 148-149).

Her iki devlet de 1982 B.M.D.H.S’yi imzalamış ve Divan’dan söz konusu uyuşmazlığın, 1982 B.M.D.H.S’de öngörülen hükümlere göre çözümlenmesini istemiştir. Fakat Romanya, 1982 Sözleşmesinin imzalanması ve onaylanması sırasında “*insanların oturmasına elverişli olmayan veya ekonomik yaşamı bulunmayan adaların Sözleşme’nin 74 ve 83. maddeleri uygulanırken, hakkaniyet gereği kıyı devletinin deniz alanlarının sınırlandırılmasında etkili olmayacağı*” yönünde beyanda bulunduğunu ifade etmiştir. Bundan dolayı Romanya, “Serpent adasının”, sınırlandırma işlemi sırasında dikkate alınmasının kabul edilemeyeceğini belirtmiştir. Ayrıca Romanya, iki devletin 1997 tarihinde imzalamış oldukları anlaşmada söz konusu bu adanın, sınırlandırma çizgisi üzerinde etkisinin olmayacağı yönünde anlaştıklarını ifade etmiştir. Bunlara ek olarak Romanya, SSCB ile yapmış olduğu 1949,1963 ve 1974 tarihli sınırlandırma anlaşmalarının da tarafları hukuken bağladığını bundan dolayı Ukrayna ile yapılacak olan sınırlandırma anlaşmasında göz önünde bulundurulması gerektiğini iddia etmiştir

(Gökdemir Işık, 2009: 149-150). Ukrayna ise, yukarıda tarihleri verilen anlaşmaların, Münhasır Ekonomik Bölge ve kıta sahanlığı sınırlandırılması ile ilgili olmadığı bundan dolayı sınırlandırma sırasında dikkate alınmaması gerektiğini ifade etmiştir. Ayrıca Ukrayna, Romanya'nın 121. maddeye ilişkin beyanının, bir çekince niteliği taşımadığını bundan dolayı mahkemeyi bağlayıcı bir niteliği olmadığını ifade etmiştir (Gökdemir Işık,2009: 150).

Romanya'nın SSCB ile yapmış olduğu anlaşmaların, bu sınırlandırma anlaşması için de bağlayıcı olduğu iddiasını divan; yapılan anlaşmaların sadece "Serpents adasının" karasuları sınırlandırılması ile alakalı olduğunu bundan dolayı kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırılması için bağlayıcı bir nitelik taşımadığı gerekçesiyle ret etmiştir. U.A.D, ilgili devletlerin 1982 Sözleşmesi'ne taraf olduklarını göz önünde bulundurarak, anlaşmazlığın çözümü için söz konusu sözleşme hükümlerini uygulamayı doğru bulmuştur. Ayrıca Divan, Romanya'nın sözleşmeyi onaylarken ortaya koyduğu beyanın, Divan için bağlayıcı olmadığına karar vermiştir (Ergüven,2014: 315).

Uluslararası Adalet divanı, sınırlandırma ile alakalı ilk sorunları çözüme kavuşturduktan sonra, Ukrayna-Romanya arasındaki MEB ve kıta sahanlığı alanlarının sınırlandırılması için incelemeye başlamıştır. Mahkeme sınırlandırma için, söz konusu kıyıları ile ilgili deniz alanlarını belirledikten sonra yapılacak sınırlandırmada kullanılması gereken metodolojiyi belirlemiştir.

Divan, Romanya'nın tüm kıyılarının sınırlandırma sırasında etkili olacağı konusunda tarafların uzlaştıklarını belirtmiştir. Bu bağlamda Romanya'nın sahip olduğu kıyı şeridi 248 km iken, Ukrayna'nın ilgili kıyı uzunluğu yaklaşık olarak 705 km'dir. Dolayısıyla Romanya ile Ukrayna arasındaki kıyı uzunluklarının oranı, 1:2,84'tür. Ayrıca Divan, Ukrayna'nın egemenliği altında bulunan "Serpent adasının" anakaraya olan uzaklığı ve adanın küçük olmasından dolayı Ukrayna'nın bir parçası olmadığına karar vermiş ve sınırlandırma çizgisi üzerinde hiçbir etkisi olmayacağını ifade etmiştir (Ergüven,2014: 315-318).

Divan, sınırlandırma sırasında temel alınacak ilgili kıyıları ve ilgili deniz alanlarını belirledikten sonra, sınırlandırmada kullanılacak temel ilkeleri tespit etmiştir. Bu sınırlandırmada da Divan, ilk olarak geçici eşit uzaklık çizgisini belirleme, daha sonra bölgenin "özel/ilgili durumlarını" göz önünde bulundurarak geçici orta hat üzerinde

düzenleme yapılması ve son olarak, ortaya çıkan sınırın hakkaniyetli olup olmadığı kontrol edilerek nihai sınırın belirlenmesi yöntemini kullanmıştır. Geçici orta hattı belirleyen Divan, sınırlandırma çizgisi üzerinde etkili olacak “ilgili/özel durumları” incelemeye başlamıştır. Bu hususta Ukrayna’nın iddia ettiği; tarafların, kıyı uzunlukları arasındaki farkın dikkate alınması gerektiği yönündeki iddiasını Divan, kıyı uzunlukları arasındaki farkın çok ciddi olmadığı gerekçesiyle ret etmiştir. Ayrıca Romanya’nın söz konusu denizin kapalı bir deniz olmasından dolayı bölgede yapılan anlaşmaların özel koşul oluşturduğu iddiasını ise Divan, sınır hattının yeniden çizilmesini gerektirecek bir neden olmadığı gerekçesiyle ret etmiştir. İlgili devletlerin güvenlik ile alakalı kaygılarını inceleyen Divan, çizilen geçici hattın ilgili devletlerin güvenlik çıkarları ile uygun olduğunu belirtmiştir. Divan, bölgedeki “ilgili ve özel durumları” ve taraf devletlerin taleplerini değerlendirdikten sonra çizilen geçici hattın, değiştirilmesi için herhangi bir gerekçe görmemiş ve mevcut sınırın, Ukrayna ile Romanya arasında kıta sahanlığı ve MEB sınırı olmasına karar vermiştir (Ergüven,2014: 317-318 ve Gökdemir Işık, 2009: 152-153).

Son olarak Divan, sınırlandırmanın hakkaniyetli bir sonuç doğurup doğurmadığını oransallık ilkesine kontrol etmiştir. Devletlerin kıyı uzunluklarına göre yapılan bu değerlendirmede 1’e 2,83 olan kıyı uzunluklarının oranına karşılık belirlenen sınır çizgisi ile deniz alanlarının oranı 1:2,1 olmuştur. Bundan dolayı divan, çizilen sınır hattının, oransallık ilkesine göre uygun olduğu yönünde karar vermiştir (Ergüven,2014: 322).

Ukrayna ile Romanya arasındaki dava, birçok yönden ilkleri de içerisinde barındırmaktadır. Söz konusu dava, Karadeniz’de deniz sınırlandırılması ile alakalı olarak uluslararası yargı organları tarafından görülen ilk dava olma özelliği taşımaktadır. Diğer taraftan, sınırlandırma sırasında hâkimlerin hiçbirinin aksi yönde beyanda bulunmaması ve verilen kararın oy birliği ile alınması yönünden de bu dava, bir ilk teşkil etmektedir. Hakimler arasında fikir birliği sağlanmasında ise, “eşit uzaklık” ilkesinin kabul görmesi önemli bir etken olmuştur. Ayrıca sınırlandırma bölgesinin karmaşık bir yapıya sahip olmaması da bu fikir birliğinde etkili olan diğer bir faktördür (Gökdemir Işık, 2009: 154).

Şekil 1.12: Ukrayna-Romanya Arasında Belirlenen Deniz Sınırı Haritası



Kaynak: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/132/14985.pdf>

1.5.10. Nikaragua-Kolombiya Davası

Nikaragua ile Kolombiya arasında Batı Karayip denizinde yaşanan egemenlik ve deniz alanlarının sınırlandırılması uyuşmazlığı nedeniyle Nikaragua, 6 Aralık 2011 tarihinde tek taraflı olarak Uluslararası Adalet Divanı'na başvurmuştur. Nikaragua Divan'a yapmış olduğu başvurusunu, iki ülke arasında imzalan 1948 tarihli anlaşmaya dayandırmış ve Divan'dan uyuşmazlık için yargılama isteğinde bulunmuştur. U.A.D, Nikaragua ile Kolombiya arasındaki uyuşmazlığı, 19 Kasım 2012 tarihinde almış olduğu karar ile çözmüştür. Uyuşmazlığa konu olan deniz alanı, Karayip denizinin batısında bulunmakta ve kuzeyinde Honduras, güneyinde ise Kosta Rica bulunmaktadır. Sınırlandırma bölgesinde bulunan, "San Andres, Providencia ve Santa Catalina" adaları üzerinde egemenlik tartışmaları bulunmaktadır. Bu adalar, Nikaragua'ya yaklaşık olarak

100 mil mesafede yer alırken, Kolombiya'ya yaklaşık olarak 380 mil mesafede bulunmaktadır. Ayrıca bölgede, egemenli tartışmalı olan birçok ada, adacık ve mercan resifi bulunmakta ve bazıları Nikaragua kıyılarına oldukça yakın mesafede bulunmaktadır (I.C.J Reports, 2012, Paraf 19-22 S.17-18)¹⁰.

Nikaragua, bölgedeki egemenliği tartışmalı olan ada, adacık ve mercan resiflerinin kendisine ait olduğunu iddia ederek Divan'dan, iki ülke arasındaki kıta sahanlığı ve MEB alanlarını bölgenin "ilgili/özel durumları" göz önünde bulundurularak, hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde tek bir sınır hattı ile belirlenmesini talep etmiştir. Kolombiya ise, söz konusu ada ve adacıkların üzerinde kendi egemenliğinin bulunduğunu ve iki ülke arasındaki deniz sınırlandırılmasının, iki ülkenin adaları arasında çizilecek eşit uzaklık çizgisi ile yapılması gerektiğini ifade etmiştir. 13 Kasım 2017 tarihinde Divan, söz konusu devletler arasında imzalan ve Nikaragua'nın "San Andres, Providencia ve Santa Catalina" adalarının Kolombiya'ya ait olduğunu tanıdığı "1928 tarihli anlaşmayı" temel alarak, söz konusu adaların Kolombiya'ya ait olduğuna hükmetmiştir (I.C.J Reports, 2012, Paraf 15-16 S.15). Divan, daha sonra bölgede bulunan diğer ada, adacık ve diğer coğrafi oluşumlar üzerindeki egemenlik tartışmalarını değerlendirmiştir. Bu adalar ile ilgili olarak Divan, Kolombiya'nın söz konusu adalar ve diğer coğrafi oluşumlar üzerinde 1871 ve 1920 yıllarında yasal düzenlemeler yaptığını ve 1946 yılından beri adaların gereksinimlerinin Kolombiya tarafından yapıldığını belirtmiş ve yapılan incelemelerin ardından söz konusu bu oluşumların Kolombiya'ya ait olduğuna hükmetmiştir (I.C.J Reports, 2012, Paraf 82-103 S.36-42).

Daha sonra Divan, iki ülke arasında deniz sınırlarının belirlenebilmesi için hangi ilkelerin kullanılacağına karar vermiştir. Söz konusu devletlerden Nikaragua, 1982 Sözleşmesine taraf iken, Kolombiya sözleşmeye taraf değildir. Bundan dolayı Divan, yapılacak olan sınırlandırmada örf ve adet hukuku kurallarını kullanmaya karar vermiştir. Bu bağlamda divan, 1982 Sözleşmesinin kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırılması ile ilgili hükümlerinin örf ve adet hukuku kuralları oluşturduğunu bundan dolayı Sözleşmenin bu maddelerinin sınırlandırmada kullanılabileceğine hükmetmiştir (I.C.J Reports, 2012, Paraf 137-138 S.35).

¹⁰ International Court of Justice, Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia), Judgment of 19 November 2012 Paraf 19-22 Sayfa 17-18(bundan sonra I.C.J Reports, 2012 olarak kısaltılacaktır).

Divan, adalar ve diğer coğrafi oluşumlar üzerinde hangi ülkenin egemen olduğunu belirleyip, sınırlandırma işleminde temel alınacak prensipleri tespit ettikten sonra söz konusu ülkelerin sınırlandırmada etkili olacak kıyılarını belirlemeye başlamıştır. Bu bağlamda Divan, Nikaragua'nın söz konusu tüm kıyılarının sınırlandırma işlemi sırasında göz önünde bulundurulması gerektiğini belirtmiş ve Nikaragua'nın kıyı uzunluğunun 531 km olduğuna karar vermiştir. Kolombiya'nın kıyı uzunluklarını belirlerken Divan, iki ülke arasındaki mesafenin 400 milden fazla olması ve kıta sahanlığı ile MEB alanlarının çakışmamasından dolayı Kolombiya'nın ana kıyılarını hesaba katmamış, sadece 200 millik alan içinde yer alan Kolombiya adalarının kıyı uzunluklarını hesaba katmıştır. Bundan dolayı Divan, 65 km olarak Kolombiya'nın ilgili kıyı uzunluğunu belirlemiştir. Böylece Kolombiya ile Nikaragua'nın kıyı uzunlukları oranı, 1:8,2 olarak belirlenmiştir (I.C.J Reports, 2012, Paraf 145-152 S.58-60).

Aynı zamanda söz konusu ülkeler, adaların sınırlandırma çizgisi üzerindeki etkileri ile alakalı olarak da uyuşmazlığa düşmüşlerdir. Nikaragua, "San Andres, Providencia ve Santa Catalina" adalarının sınırlandırma işleminde sadece 12 millik bir çember içine alınmasının yeterli olacağını iddia etmiştir. Kolombiya ise, söz konusu adaların da anakara gibi kıta sahanlığı ve MEB hakkına sahip olduğunu ifade etmiştir (I.C.J Reports, 2012, Paraf 168-169 S.66-68). Diğer taraftan bölgedeki diğer coğrafi oluşumlar da taraflar arasında anlaşmazlık konusu olmuştur. Coğrafi oluşumların, küçüklüğü ve insan yaşamına elverişli olmayışından dolayı Nikaragua, bu oluşumların kayalık statüsünde olduğunu dolayısıyla bu coğrafi oluşumların etrafında 3 millik bir çember oluşturmanın yeterli olacağını savunmuştur. Kolombiya ise, söz konusu coğrafi oluşumların ada statüsünde olduğunu belirtmiş ve sınırlandırmada tam etki almaları gerektiğini iddia etmiştir (I.C.J Reports, 2012, Paraf 68-72 S.172-180).

Bölgedeki ada ve adacıkların 3 millik çember içine alınması gerektiği yönündeki Nikaragua'nın iddiasını Divan; adaların, uluslararası hukuka göre 12 millik bir karasuları alanına sahip olduğu gerekçesiyle reddetmiştir (I.C.J Reports, 2012, Paraf 72-73 S.182-183).

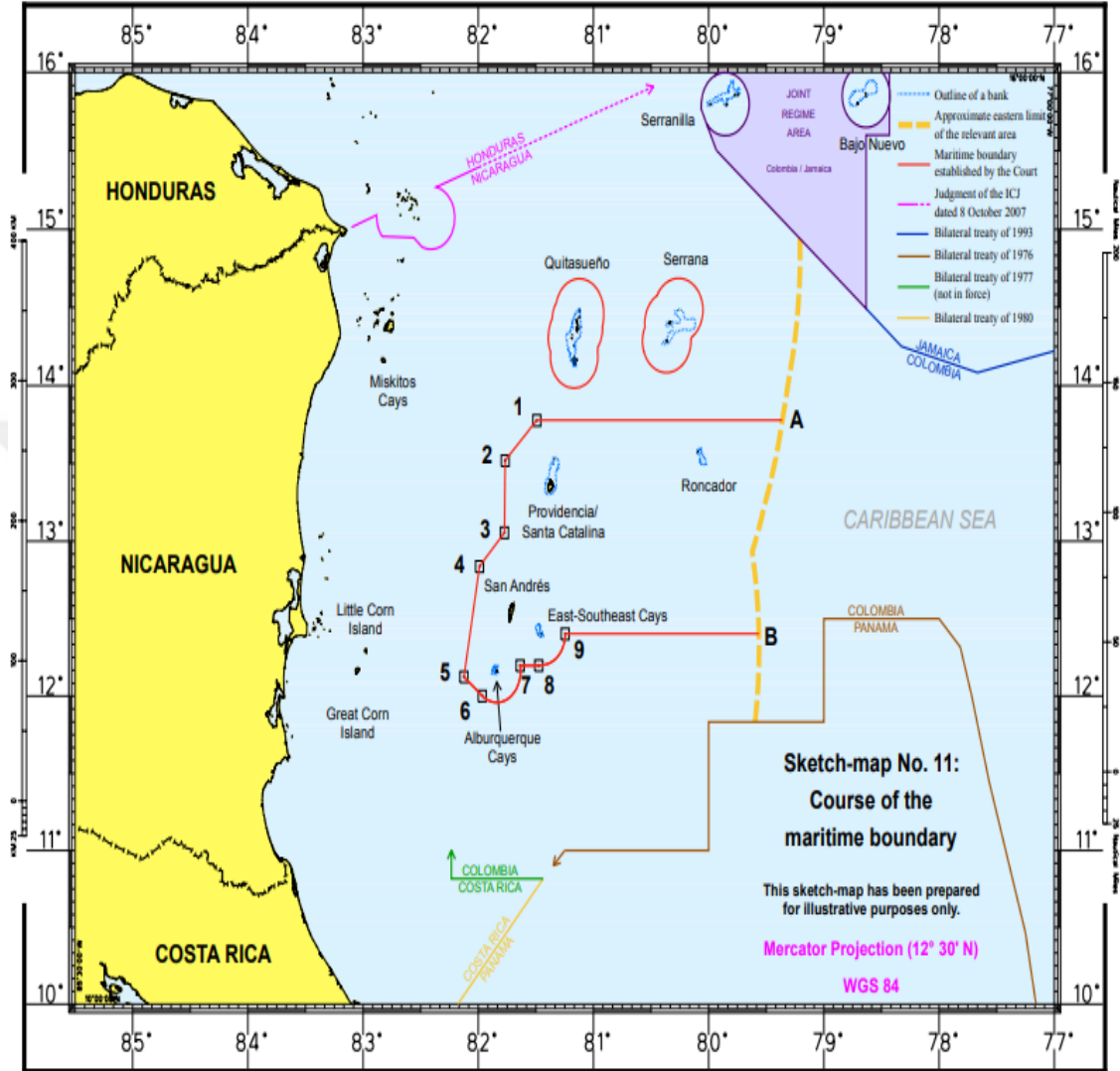
Yapılacak olan sınırlandırma için Divan, daha öncede benimsediği bir yöntem olan üç aşamalı bir sınırlandırma yöntemini kullanmayı tercih etmiştir. Eşit uzaklık çizgisinin çizilmesine karşı Nikaragua'nın yaptığı itiraza ilişkin olarak ise Divan,

çizilecek olan eşit uzaklık çizgisine herhangi bir engel teşkil etmediğini bu iddiaların sadece “özel/ilgili koşullar” olarak değerlendirilmesi gerektiğini belirterek, ret etmiştir. Divan, Kolombiya ile Nikaragua arasında geçici orta hat çizmiştir (I.C.J Reports, 2012, Paraf 77-78 S.198-199).

Sınırlandırma üzerinde etkili olabilecek “ilgili/özel durumları” değerlendirilen divan, çizilen orta hattı Nikaragua lehine 1:3 oranında değiştirmiştir. İlgili özel unsurlara göre geçici orta hattı yeniden konumlandırılan Divan, son olarak ortaya çıkan sınır hattının hakkaniyetli bir sonuç doğurup doğurmadığını kontrol etmiştir. Bu bağlamda Divan, yapılan sınırlandırmanın hakkaniyetli bir sonuç olup olmadığını oransallık ilkesine göre kontrol etmiştir. Bu aşamada Divan, tüm ilgili unsurlar değerlendirildikten sonra taraflara verilen deniz yetki alanları ile ülkelerin kıyı uzunluklarını mukayese ederek, hakkaniyete uygun düşmeyen durumun varlığını test etmeye çalışmıştır. Divan, oransallık ilkesine göre yapmış olduğu kontrolde, belirlenen deniz sınırının hakkaniyetli olduğunu hükmetmiştir (I.C.J Reports, 2012, Paraf 234-235S.89-90).

Uluslararası Adalet Divanı'nın, Nikaragua ile Kolombiya arasında belirlemiş olduğu deniz sınırı, aşağıda şekil 13'de gösterilmiştir.

Şekil 1.13: Nikaragua ile Kolombiya Arasında Belirlenen Sınır Hattı



Kaynak: <https://www.icj-cij.org/files/case-related/124/17162.pdf>

1.6. KİTA SAHANLIĞININ HUKUKSAL REJİMİ

Kıyı devletinin, kara ülkesinin deniz dibine doğru devam eden doğal uzantısı olan kıta sahanlığı üzerinde devletler, egemen haklara sahiplerdir. Nitekim incelediğimiz 1958 Cenevre Kıta Sahanelığı Sözleşmesi'nin 2. maddesinde ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 77. maddesinde, kıyı devletinin kendi kıta sahanlığı alanı üzerinde egemen haklara sahip olduğunu belirtmektedir. Ayrıca, kıyı devleti, kıta sahanlığı üzerindeki bu egemen haklara sahip olması için herhangi bir

eylemde veya bildiride bulunması gerekmemektedir. Yani bu hak, devletlere doğal olarak tanınmış haktır. Nitekim Uluslararası Adalet Divanı'nın 1969 tarihli Kuzey Denizi Kıta Sahanelığı Davlarında, kıyı devletinin, kıta sahanlığı üzerinde sahip olduğu hakların fiilen (*ipso facto*) ve başlangıçtan beri (*ab inito*) olduğunu onaylamıştır (Pazarcı, 2011: 284).

Ayrıca, devletlerin kıta sahanlıkları üzerindeki egemenlik hakları 1958 Cenevre K.S.S.'nin 2. maddesinin ikinci fıkrasında ve 1982 tarihli B.M.D.H.S.'nin 77. maddesinin ikinci fıkrasında belirtildiği üzere; kıyı devleti, bu haklara münhasır olarak sahiptir. Yani, diğer devletler, kıyı devletinin müsaadesi ve izni olmadan bu alanlardaki haklardan faydalanmazlar.

Kıta sahanlığı üzerinde, kıyı devlete tanınan bu haklar, sadece doğal kaynaklardan istifade edebilme amacına yönelik tanınmış bir haktır. Kıyı devletinin, kıta sahanlığı alanı içerisinde kullanabileceği doğal kaynakları ise, iki grupta toplamamız mümkündür. “*Bunlardan birincisi; madenler ve öteki cansız kaynaklar, ikincisi ise, deniz yatağı ve toprak altı ile sürekli fiziksel dokunma durumunda bulunan canlılar*” (Pazarcı, 2011: 84). Anlaşılacağı üzere; kıyı devletinin, kıta sahanlığı alanı içerisinde canlı kaynaklar üzerinde hak sahibi olabilmesi için, bu canlı kaynakların ya deniz dibinde sürekli olarak sabit duran midye, sünger gibi canlılardan oluşması ya da sürekli olarak deniz tabanı ile teması bulunarak hareket eden ıstakoz, salyangoz gibi canlılardan oluşması gerekmektedir (Doğru, 2003: 58). Ayrıca, daha önceden bahsettiğimiz; kıyı devletinin, 200 milden daha fazla bir kıta sahanlığını alanına sahip olması durumunda ise, söz konusu alandan çıkarılacak olan doğal kaynaklar üzerinden “*Uluslararası Yargı Otoritesi 'ne*” denizlerden daha az yararlanan devletler ve kalkınmakta olan devletler için bir takım pay verilmesi öngörülmüştür. Bu paydan faydalanmak için ise, söz konusu anlaşmaya taraf olmak şartı koşulmuştur (1982 B.M.D.H.S. madde: 82).

Devletlere, karasularının dışında deniz altı alanı için tanınan bu kıta sahanlığı hakları, açık rejimini hiçbir şekilde etkilemeyecektir. Başka bir söylemle, kıta sahanlığı alanı için, devletlere verilen bu hakların kullanımı, su üstü deniz alanı ve hava rejimini değiştirmeyecektir (1958 Cenevre K.S.S. madde: 3 ve 1982 B.M.D.H.S., madde78/1). Aynı zamanda, kıta sahanlığı sınırları içerisinde kıyı devleti, bir Münhasır Ekonomik Bölge alanına sahip ise, o zaman sözü konusu alanda Münhasır Ekonomik bölge için geçerli olan hukuksal rejim uygulanacaktır (Pazarcı, 2011: 284). Her ne kadar bu

alanlarda, kıta sahanlığı veya Münhasır Ekonomik Bölge rejimleri uygulanacak olsa da bu alanlar karasularının dışında kaldığından dolayı, üçüncü ülkeler bu alan içerisinde her türlü denizcilik faaliyetlerinden faydalanma hakkına sahiptir (Doğru, 2003: 59). Ayrıca, üçüncü devletler, kıta sahanlığı alanında, kıyı devletinin isteklerini göz ardı etmeden bu alan içerisinde kablo veya boru hattı döşeme hakkına sahiptir (1958 Cenevre K.S.S. madde: 4 ve 1982 B.M.D.H.S. madde: 79).

Kıta sahanlığı kavramının ortaya çıkış nedeni, doğal kaynakları araştırmak ve bu alanlardan istifade etmektir. Bundan dolayı; devletler, kıta sahanlığı alanı içerisinde, doğal kaynakları araştırmak ve işletebilmek amacıyla birtakım tesisler, yapay adalar ve su üstüne araç gereç yerleştirme hakkı verilmiştir (1958 Cenevre K.S.S. madde: 5/2 ve 1982 B.M.D.H.S. madde:80). Kıta sahanlığı alanı içerisinde, devletlere tanınan bu hak çerçevesinde yapılacak olan tesislerde, kıyı devletinin yargısı geçerli olacaktır. Ayrıca, bu yapıların güvenliği sağlamak amacıyla kıyı devleti, 500 metreyi aşmayacak bir şekilde bu yapıları korumak amacıyla bir güvenlik koridoru açma yetkisine sahiptir.



İKİNCİ BÖLÜM

KIZILDENİZ KITA SAHANLIĞININ HUKUKSAL STATÜSÜ

2.1. KIZILDENİZ’İN TARİHİ VE COĞRAFYASI

2.1.1 Kızıldeniz’in Kısa tarihçesi

Eski dünyanın merkezinde olduğuna inanılan ve ilahi dinlerin kitaplarında ismi geçen Kızıldeniz, üç kıta arasında önemli bir geçiş noktası olması ve sahip olduğu konum nedeniyle tarih boyunca dünyanın üzerinde ilgi duyduğu en önemli coğrafyalardan biri olmuştur (Şahin Utku, 2012: 47). Nitekim doğu ile batı arasında gerçekleşen ticaretin ana rotası olan Kızıldeniz, sahip olduğu bu coğrafi konum sayesinde birçok medeniyetin ilgisini kendi üzerine çekmiştir. Özellikle 1869 yılında Süveyş kanalının açılması ile birlikte stratejik konumunu daha da artıran Kızıldeniz, tarih boyunca üzerinde hâkimiyet kurulmak isteyen medeniyetler arasındaki mücadeleye sahne olmuştur.

Kızıldeniz, kahve haricinde hiçbir zaman dünya ticaretinde yer tutabilecek önemli bir ticari malın üretildiği bir bölge olmamıştır. Nitekim Kızıldeniz, bulunduğu konum itibarıyla kıyı şeridi çöllerle kaplıdır. Bu durum, aynı zamanda kıyı şeridinde yaşayan insan sayısını da etkilemiş bundan dolayı üretim yapılması güçleşmiştir (Altıntaş, 2016: 60). Tarihi süreç içerisinde Kızıldeniz’in çok önemli bir bölge olması ise, doğu ile batı ticareti arasında olmasından kaynaklanmaktadır. Özellikle Asya, Afrika ve Avrupa’nın etkileşim kurduğu bir bölge olmasının yanı sıra Akdeniz ve Hint okyanusuna olan teması, Kızıldeniz’i dünyanın en stratejik ve önemli coğrafyalarından biri haline getirmiştir. Süveyş kanalının açıldığı tarih olan 1869 yılına kadar, Hint okyanusundan getirilen ve Akdeniz’e ulaşacak olan mallar, Aden körfezinden geçiş yaptıktan sonra Kızıldeniz’e girer daha sonra ise, Cidde ve Hudeyde gibi limanlara uğradıktan sonra Süveyş ve Akabe körfezini geçerek, getirmiş oldukları malları kervanlar aracılığıyla Akdeniz’e ulaştırırlardı. Ayrıca, Şam’dan ve Kuzey Afrika ülkelerinden hacca gitmek için yola çıkan hacı adayları, Mekke’ye gitmek için Kızıldeniz’in Cidde limanını kullanırlardı (Bilge, 2002: 558). Bu nedenle, Kızıldeniz üzerinde siyasi iktidara sahip olan devlet, dünya ticaretinde ve hac yollarında önemli bir konum elde ederek, stratejik bir güce sahip olmaktadır. Bundan dolayı Kızıldeniz, coğrafyası tarih boyunca üzerine ilgi duyulan ve elde edilmek istenen bir bölge olmuştur.

Hint dünyasında üretilen malların Akdeniz’e ulaşması için en önemli güzergâh olan Kızıldeniz, XV. Yüzyıl boyunca bölge Memluklerin hâkimiyeti altında şekillenmiştir (Meloy, 2003: 4). Ancak Portekizli denizci Vasko Do Gama’nın, 1498

yılında Ümit Burnunu keşfetmesi ve Hindistan'a daha kısa yoldan ulaşması, Portekizlilerin hızlı bir şekilde Kızıldeniz Çevresinde yayılmalarına neden olmuştur (Erol, 2013: 112). Portekizlilerin ilerlemesini durdurmak isteyen Memlukler, bir donanma çıkartarak bu ilerlemeye karşı durmaya çalışsalar da başarılı olamamışlardır. Bu durum, aynı zamanda bölgede ki Müslüman tüccarları ve hacı adaylarını da etkilemiş, Kızıldeniz güzergâhını güvenli olmaktan çıkarmıştır (Şahin Allahverdi, 2013: 36). Zamanın en güçlü Müslüman devleti Osmanlı ise hem bölge halkının Müslüman olması hem de bölgenin ticaret yolu üzerinde olmasından dolayı bölgeye önem vermiş ve 1517'de Memluk devletini yıkarak Kızıldeniz'e ulaşmıştır (Şahin Allahverdi, 2013: 36).

25 Ocak 1517 tarihinde, Ridaniye'de kazanılan zafer ile Mısır'ı topraklarına katıp, Memluklere son veren Osmanlı, Kızıldeniz'e sınırlarını genişletmiştir. Ancak Osmanlı devleti bölgede Portekizlilerin, baharat yolunu kesme politikasıyla karşı karşıya kalmıştır (Özbaran, 2004: 120). Bu durum karşısında Portekizliler ile mücadele içerisine giren Osmanlı devleti, 1538 yılında Aden'i kazanmasıyla, bölgedeki etkinliğini artırmış ve Portekizlilerin bölgedeki gücünü zayıflatmıştır. Ancak bölge üzerinde yaşanan bu çekişme, bölge ticaretini olumsuz etkilemiş çoğu gemi veya tüccar Ümit Burnunu tercih etmeye başlamıştır. Daha sonra ki yıllarda Osmanlı devleti, Habeş ve Yemen kıyılarını kazanarak, burada kurmuş olduğu Habeş eyaleti ile Kızıldeniz'in hâkimiyetini tamamen sağlamıştır (Bilge, 2002: 558).

Bölgede yaşanan çekişme, en çok bölge ticaretini etkilemiş ve Kızıldeniz ticareti zayıflamıştır. Bundan dolayı, XIX. yüzyılda, Mısır valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa, zayıflayan ticareti tekrardan canlandırmak için çalışmalarda bulunmuş ve eski canlılığına kavuşturmayı başarmıştır (Bilge, 2002: 558). Ancak Osmanlı devletinin son zamanlarında içinde bulunduğu ekonomik durum kötüye gitmeye başlamış ve bu durum Kızıldeniz'i de etkilemeye başlamıştır. Osmanlı devleti ise, bu durumun önüne geçebilmek için Kızıldeniz'de bulunan bazı limanlarda yabancı gemilerin faaliyetlerine izin vermiş ve imtiyazlar tanımıştır. Doğal olarak bu politika, ticarete olumlu yönde yansımış olsa da Kızıldeniz üzerinde Osmanlı devletinin hâkimiyetini zayıflatmıştır (Akay, 2012: 380).

Bölgedeki siyasi yapının değişmesi ise, özellikle 1869 yılında Süveyş kanalının açılmasıyla olmuştur. Kanalın açılmasından sonra doğu ile batı arasında gerçekleşen

ticaretin ana rotası olan Kızıldeniz, Hindistan'daki sömürgelerine daha kısa yoldan ulaşmayı amaçlayan İngiltere, Fransa, İtalya ve Almanya tarafından hızlı bir şekilde işgallere uğramaya başlamıştır. Aynı zamanda bu gelişmeler, bölgedeki siyasi durumun Osmanlı aleyhine değişmesine neden olmuştur (Korkmaz, 2013: 18). Özellikle, Süveyş kanalının hisselerini hızlı bir şekilde toplayan İngiltere, bölgedeki etkinliğini hızlı bir şekilde artırmıştır (Bediz, 1951: 333). Bu durum karşısında Osmanlı devleti ise, Sudan'ı Mısır Hıdivliğinden kopartarak, doğrudan kendi yönetiminde almayı düşünmüş böylece bölgedeki önemli limanlardan Sevakin ve Massava limanlarının kontrolünü elinde tutmayı amaçlamıştır. Ancak Osmanlı devleti bu düşüncesini başarılı bir şekilde hayata geçirememiştir (Akay, 2012: 380). Bu süreç içerisinde, Osmanlı devletinin Kızıldeniz'in batı kıyısındaki egemenliği kötü etkilenmiş olsa da Kızıldeniz'in doğu kıyılarında Osmanlı'nın egemenliği devam etmiştir (Korkmaz, 2013: 18).

Kızıldeniz'in batı kıyılarına yerleşen İtalya, İngiltere'nin desteğini de alarak bölgede sömürgecilik faaliyetlerine başlamıştır. İlk olarak Eritre kıyısındaki Asab'ı daha sonra ise, Massava'yı hâkimiyeti altına almıştır. İlk olarak 1882 tarihinde, Kızıldeniz kıyılarında faaliyetlere başlayan İtalya, birtakım başarısızlıkların ardından Habeşistan kıyılarına hâkim olarak, 1890 tarihinde bu toprakları Eritre ismiyle sömürgesi haline getirmiştir (Korkmaz, 2013: 19). Böylece, Kızıldeniz'in batı tarafı önce İngiltere daha sonra ise, İtalya tarafından sömürgecilik faaliyetlerine teslim olmuştur (Bilge, 2002: 559). Birinci dünya savaşının ardından ise, bölgedeki Osmanlı egemenliği tamamen son bulmuş ve bağımsızlık hareketleri başlamıştır.

2.1.2. Tarihi Kaynaklara Göre Kızıldeniz'in Adı ve Tanımlanması

Coğrafi olarak Kızıldeniz'i tanımlamadan önce bu başlık altında, tarihi süreç içerisinde toplumların Kızıldeniz'i nasıl tanımladıklarına ve adlandırdıklarına değinilecektir. Özellikle bir şekilde yolu Kızıldeniz'e düşmüş olan Tüccar, Asker veya gezgin kişilerin bu deniz ile ilgili olarak yapmış oldukları tanımlamalara ve onların bu deniz hakkındaki görüşleri değerlendirilecektir.

2.1.2.1. Kızıldeniz'e verilen İsimler

Günümüz dünyasında birçok deniz veya okyanus, bütün dünya tarafından kabul edilen bir isme sahiptir. Birçok dilde deniz isimleri, genellikle olduğu gibi çevrilerek kullanılmaktadır. Bu durum aynı zamanda Kızıldeniz için de geçerlidir. Öyle ki,

Kızıldeniz bütün dillere olduğu gibi (“*Red sea, Mer Rauge, Mare Rosso, Bahr-ı Ahmer*”) çevrilmiştir (Bilge, 2002: 557). Fakat tarihsel süreç içerisinde geriye doğru gittiğimizde, günümüzün aksine deniz isimleri tek olma özelliğini kaybetmektedir. O zamanın şartlarında denizleri veya okyanusları isimlendirmek için evrensel bir iletişim ağının olmayışı, bölge ve bölge dışında yaşayan insanların denizi veya okyanusu kendi hayat tarzlarına göre isimlendirmelerini doğurmuştur (Altıntaş,2016: 9-30). Bunun en büyük örneklerinden bir tanesi de Kızıldeniz’dir. Özellikle Kızıldeniz’in hem Asya hem de Afrika kıtasına kıyısının olması ve tarihi süreç içerisinde birçok medeniyete ev sahipliği yapması, bu denize birçok ismin verilmesini de beraberinde getirmiştir.

Tarihsel süreç içerisinde Kızıldeniz’e verilen isimleri incelemeye önce onun erken dönemlerden beri kırmızı rengiyle ilişkilendirilmesini açıklamakta fayda vardır. Kızıldeniz’in kırmızı rengiyle adlandırılmasına dair iki farklı görüş mevcuttur. Bu görüşlerden ilkinde göre, Kızıldeniz’in içerisinde bulunan kırmızı mercan resiflerinin denize kırmızı rengini vermesinden kaynaklanmaktadır. İkinci görüş ise, Yunan coğrafyacı olan Strabo’ya aittir. Onun görüşüne göre, denizin kırmızı rengiyle ilişkilendirilmesinin nedeni güneş ışığının denize yansması sonucunda denizin kırmızı rengini alması veya denizin çevresindeki dağların denize yansması neticesinde denizin kırmızı rengine bürünmesinden kaynaklanmaktadır (Bilge, 2002: 557).

Kutsal kitaplarda adı geçen Kızıldeniz, bu özelliği ile ismi yazılı olarak geçen en eski denizlerden biridir. Hz. Musa’nın mucizevi bir şekilde asasıyla yararak geçtiği deniz olan Kızıldeniz, Kitab-ı Mukaddes’te hususi olarak “*Yam Suf*” (Sazlık denizi) olarak geçmektedir (Şahin Utku, 2012: 49). Aynı zamanda Kızıldeniz, Kur’an’da adı verilmeden sadece deniz denilerek bahsedilmiştir (Mesela bk. El Bakara 2/50).

Antik dönem kaynaklarından bu yana Kızıldeniz, kırmızı rengiyle ilişkilendirilmektedir. O döneme ait kaynaklardan, “*Erythra Thalassa*” (Grekçe) ve “*Rebrum Mare*” (Latince) olarak, kırmızı rengiyle anılan deniz, aynı şekilde kırmızı rengiyle ilişkilendirilerek başka dillere de çevrilerek kullanılmıştır (Altıntaş, 2016: 31). Ancak kendi dillerine çevirirken bu denizi, Kızıldeniz olarak tercüme etmiş olsalar da bu eserlerin hangi denizleri kapsadığı tam olarak açık değildir. Bazı kaynaklar sadece

Kızıldeniz’i kapsadığını belirtse de birtakım kaynaklar, Basra körfezini ve Hint okyanusunu da içine alacak şekilde genişletmişlerdir (Altıntaş, 2016: 31).

Ayrıca Kızıldeniz, eski Mısırlılar tarafından “*Büyük Yeşil*” ismiyle de anılmıştır (Şahin Utku, 2012: 51). Kızıldeniz’in Arapçada bilinen en eski ismi ise, “*Bahrü-l Kulzüm*” olmakla beraber, büyük çoğunlukla İslam tarihinde ve coğrafi eserlerde bu isimle anılmıştır. Ancak denizin neden bu isimle anıldığı tam olarak bilinmemekle beraber muhalif görüşler mevcuttur. Bu görüşlerden birine göre, bu isim Süveyş körfezinin Kuzeyinde bulunan Kulzüm şehrinden gelmektedir (Bilge, 2002: 557). Arapça da “sıkıntı” ya da “büyük problem” anlamına gelen bu kelime, Kızıldeniz’de bulunan mercan kayalıklarının denizden geçen gemilere büyük sıkıntılar yaşatması ve Kızıldeniz’in zor coğrafi yapısının birçok gemiyi olumsuz etkilemesinden dolayı bu denize Kulzüm isminin verildiği tahmin edilmektedir (Şahin Utku, 2012: 51). Aynı zamanda Kızıldeniz, kendisini isimlendirmek için kullanılan Kırmızı ve kulzüm kelimelerinin haricinde birçok farklı adla da isimlendirilmiştir. Sadece Osmanlı arşivlerinde bile bu farklılığı görmemiz mümkündür.

Kızıldeniz, genel olarak Osmanlı coğrafyacıları tarafından “*Bahrü-l Ahmer*” ismiyle benimsenmiş olsa da bu isim benimsenmeden önce birçok farklı isimle kullanıldığı gözlenmektedir. Piri Reis, Kızıldeniz’i isimlendirmek için “*Bahr-i Zenc*” kelimesini kullanırken, Kâtip Çelebi ise, haritasında Kızıldeniz’i “*Habeş Denizi*” olarak isimlendirmiştir. İbn Haldun ise, Kızıldeniz’i “*Bahr-i Süveyş*” olarak adlandırmıştır. Kızıldeniz’i isimlendirmek için kullanılan “*Bahrü-l Kulzüm*” kelimesini Piri Reis ilginç bir şekilde Hazar denizi için kullanmıştır (Şahin Utku, 2012: 53). Osmanlı devletinin Kızıldeniz için tek bir ismin kullanılmamasının en büyük nedeni ise, Kızıldeniz’e yönelik önemli bir politikasının olmayışından kaynaklanmaktadır. Osmanlı ancak XIX. yüzyılın üçüncü çeyreğinde “*Bahr-i Ahmer*” ismini kullanmaya başlamıştır (Wick, 2016: 85).

2.1.2.2. Kızıldeniz’in Tanımlanması

Kızıldeniz, özellikle önemli bir geçiş rotası olması ve aynı zamanda sert bir coğrafyaya sahip olmasından dolayı hakkında yazılmış eserlerle karşılaşmak zor değildir. Bir şekilde yolu bu denize düşmüş olan tüccar veya asker kimseler, kendilerinden sonra bu denizden geçeceklere rehberlik yapması için birçok eser veya rapor kaleme almışlardır. Bu başlık adı altında da yolu bu denize düşmüş olan tüccar, Asker veya

Seyyahların, deniz ile ilgili düşüncelerine yer verilerek, onların bu denizi nasıl tanımladıklarına değinilecektir.

X. yüzyılda yaşamış olan Arap tarihi ve coğrafya bilgini aynı zamanda bir gezgin olan Mes'udi¹¹, Kızıldeniz'in çetin coğrafyasına ve kurak iklimine odaklanır ve Kızıldeniz'i şu şekilde tanımlar (Altıntaş, 2016: 35):

“Kulzüm'de son bulan bu deniz, Hint Okyanusu'nun sağıdır. Habeş Denizi'ni oluşturan Kızıldeniz, deniz ve körfezlerin en tehlikelidir. Hiçbir denizde bu kadar resif yoktur ve hiçbir yer deniz problemlerine bu kadar meyilli değildir. Hiçbir deniz hem kıyıları ve hem de derinlikleri açısından bu ölçüde kısır ve bereketsiz değildir”

XVII. yüzyılda Kızıldeniz bölgesini en detaylı bir şekilde anlatan eser, Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesidir. 1672 tarihinde Mısır valisi İbrahim Paşa'nın mektubunu Func hakimine ulaştırmak için görevlendirilen Evliya Çelebi, bu görevi süresince kırktan fazla şehir gezmiş ve gözlemlerine eserinde yer vermiştir. Ayrıca gözlemleri, bölgenin sosyo-kültürel tarihini iyi bir şekilde anlatması açısından önemlidir (Çetin, 2015: 1). Evliya Çelebi bu yolculuğunda, Kahire'den başlayarak, Nil nehrinin doğduğu yere kadar inmeyi amaçlamıştır. Yolculuğu sırasında Habeşistan¹² üzerinden Kızıldeniz'e varan Çelebi, Kızıldeniz'in batı sahili boyunca Zeyla boğazına kadar inmiş, yine aynı rota üzerinden Habeşistan'a gelip, Nil'in batı sahili boyunca seyahat ederek tekrardan Kahire'ye ulaşmıştır (Çetin, 2015: 4).

Bu yolculuğu sırasında Kızıldeniz'in Afrika sahilini çok detaylı bir şekilde gezen Çelebi, bölgenin siyasi yapısı, kültürü ve bölge halkı hakkında detaylı bilgilere yer

¹¹ İbn Haldun'un tarihçilerin piri olarak kabul ettiği Mes'ûdî, aldığı eğitimin yanında İslam coğrafyasının neredeyse tamamını gezerek eserler yazdı. Yazarın tarih, coğrafya, kozmoloji, fıkıh, kelam, felsefe, ahlak ve siyaset alanında kitapları olsa da bunlardan yalnızca *Mürûcü'z-zeheb* ve *et-Tenbih* günümüze ulaşmıştır. Casim Avcı, “Mes'ûdî, Ali b. Hüseyin,” *DİA*, XXIX (2004), s. 353-355

¹² Dünyanın en eski yerleşim bölgelerinden biri olan Habeşistan, bugünkü Etiyopya ve Eritre'nin yanı sıra Cibuti'yi de kapsayan bir coğrafyayı tanımlamaktadır (Şahin Utku, 2012: 94).

vermiştir. Kızıldeniz hakkında ise şu bilgilere yer vermiştir (Evliya Çelebi Seyahatnamesi C.II Kitap IX: 351):

“Ol Bahr-i Muhît 'de girmiş bir Halîc-i Süveys 'dir kim ana Bahr-i Kulzüm derler. Cidde anın sâhilindedir. Tâ anın iki yüz mîl ve ba 'zı yeri yüz mîl cenûba Habeş memleketidir. İklîm-i evvel ve iklîm-i sâni andadır. Ve hattı istivâ dahi andadır. Ve ekâlîm tarh olunmamış niçe ma 'mûr [u] âbâdân kurâ ve büldânları ve şehristânları var, ana cezîre-i Arab derler.”

“Bu boğazdan [Babü'l-mendeb] içeri Bahr-i Kulzüm tâ Mısır kurbunda bender-i Süveys 'e varınca tûlu bin mîl bir acı zehr-i mâr deryâdır. Bahr-i Muhît 'den bir koldur. Süveys benderinden bir âdem murâd edinse zevrak ile tâ Hind 'e ve Sind 'e gider. İşte ma-tekaddem Ka 'be çölleri derya iken kuruyup ancak bu mezkûr Süveys deryâsı kalmıştır.”

Yukarıda vermiş olduğumuz örneklerin dışında birçok örnek vermemiz mümkündür. Ancak genel olarak bu eserler, Kızıldeniz'in genel coğrafyasının zorluğu ve Hint okyanusu ile olan ilişkisini konu almaktadır. Özellikle bölgenin coğrafi olarak gemicilere zor anlar yaşatmış olması, bu konuların başını çekmektedir. Kimi denizciler, Kızıldeniz'deki mercan kayalıklarının vermiş olduğu zararlarla gemisini kaybetmiş, kimi denizciler ise, farklı bir yönden esen bir rüzgâr neticesinde gemisi ummadığı yerlere sürüklenmiş ve yaşanan bu olumsuzlukları konu alan eserler kaleme almışlardır (Altıntaş, 2016: 37).

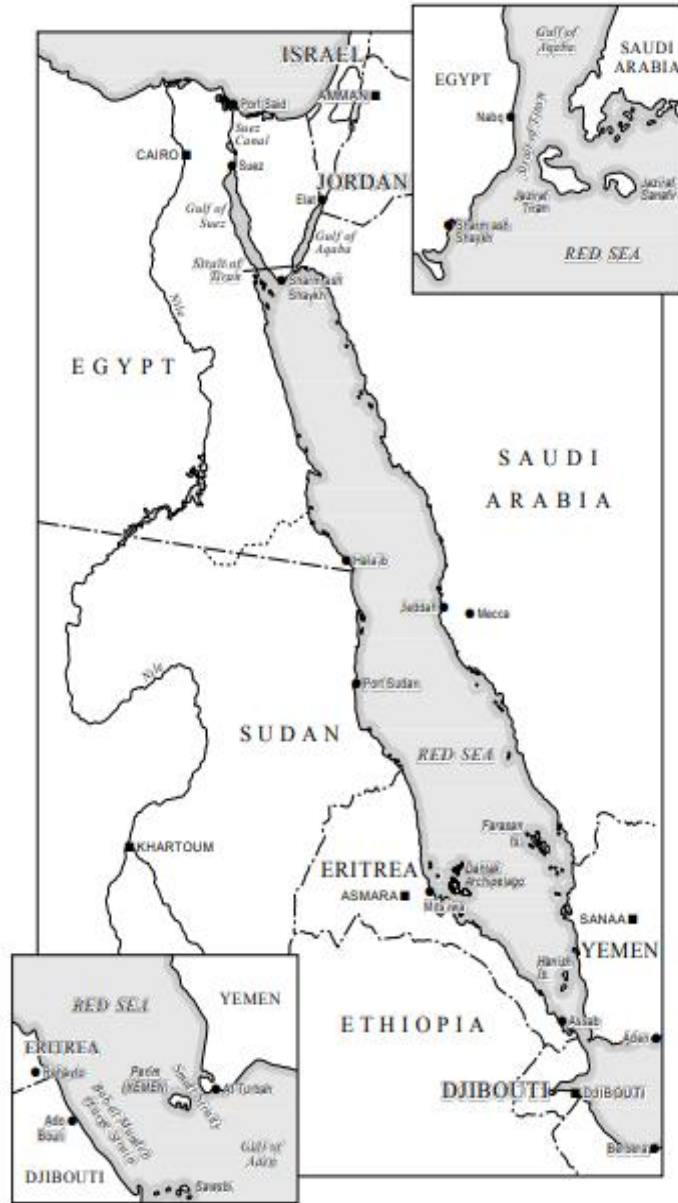
2.1.3. Kızıldeniz'in Modern Coğrafyası

Günümüz modern dünyasında, “Hint okyanusuna ait büyük bir körfez” olarak belirtilen Kızıldeniz, coğrafi olarak 12°-30° kuzey enlemleri arasında yer almaktadır (Şahin Utku, 2012: 46). Bulunduğu konum itibariyle, Arap yarımadası ile Kuzeydoğu Afrika arasında bulunan Kızıldeniz, görünüm itibariyle dar ve uzun bir denizdir (Pauly and Tesfamichael, 2016: 1). Kızıldeniz, coğrafi özellikleri göz önünde bulundurulduğunda diğer denizlere göre çok farklı özelliklere sahiptir. Özellikle her iki kıyısı açısından çöllere kaplı bir alan içerisinde yer alması ve ilginç deniz yapısıyla diğer denizlerden farklılaşmaktadır (Pauly and Tesfamichael, 2016: 2).

Kızıldeniz, Kuzeydoğu Afrika ile Arap yarımadası arasında sınırlandırılmış yarı kapalı bir denizdir. Görünüm itibariyle uzun ve dar bir şekli olan Kızıldeniz havzası, kuzeybatıya doğru Akdeniz'e, güneydoğuya doğru ise, Hint okyanusuna uzanmaktadır. Kuzey ucunda, Akabe ve Süveys körfezi olarak ikiye ayrılan Kızıldeniz, kuzeyindeki Süveys kanalı vasıtasıyla Akdeniz'e bağlanmaktadır. Kızıldeniz güneyinde ise, Bab-el

Mendeb boğazı vasıtasıyla önce Aden körfezine ardından da Hint okyanusuna bağlanmaktadır (Barale, 2007).

Şekil 2.14: Kızıldeniz Haritası



Kaynak: Dzurek, 2001

Dünyadaki denizler arasında sıcaklığı ve tuz oranı en yüksek deniz olan Kızıldeniz, sekiz ülke tarafından sınırlandırılmaktadır. Kızıldeniz'in batı kıyısında; Mısır, Sudan, Eritre ve Cibuti bulunurken, Doğu kıyısında ise; Suudi Arabistan ve Yemen bulunmaktadır. Ayrıca Kızıldeniz'in kuzeyinde bulunan Akabe körfezi vasıtasıyla Ürdün

ve İsrail'in de Kızıldeniz'e kıyısı vardır (Pauly and Tesfamicheal, 2016: 2). Yüz ölçümünün toplamı 438.000 Km² olan Kızıldeniz, erken dönemlerde ki tektonik hareketlenmeler sırasında Arap yarımadası ile Afrika levhalarının birbirinden kopması neticesinde oluşan boşluğun, Hint okyanusu tarafından doldurulması sonucunda oluşmuştur. Kızıldeniz'in uzunluğu kuzeydeki Süveyş körfezinden Bab-el Mendeb boğazına kadar 1930 km iken ortalama genişliği ise, 280 km'dir. Kızıldeniz'in en geniş noktası 360 km ile Massava limanı civarıken, en dar bölgesi ise, 32 km ile Bab-el Mendeb boğazıdır (Dzurek, 2001: 1).

Bir çizgi olarak Afrika ve Asya kıtalarını birbirinden ayıran Kızıldeniz, güneyinde bulunan Bab-el Mendeb boğazından girildikten sonra kuzeye doğru genişleyerek ilerlemektedir. Kuzeyine gelindiğinde ise, Sina yarımadasını bulunduğu bölgede iki kola ayrılarak çatallaşmaktadır. Çatallaşan bölgenin batısında Süveyş körfezi doğusunda ise, Akabe körfezi bulunmaktadır (Şahin Utku, 2012: 56). Süveyş körfezi 300 km uzunluğunda, 25 ile 60 km arasında değişen bir genişliğe sahiptir. Düz bir tabaka halinde sığ bir havzaya sahip olan Süveyş körfezi, ortalama derinliği 80 metredir (Pauly and Tesfamicheal, 2016: 1-2). Akabe körfezi ise, Lut gölüne doğru uzanan ortalama 180 km uzunluğunda ve 19 ile 25 km arasında değişen bir genişliğe sahip olan bir körfezdır. Kuzeyden güneye doğru genişleyen bir yapıya sahip olan Akabe körfezi, Süveyş körfezine göre daha derin bir körfez olup, yer yer derinlik 1850 metreye kadar ulaşmaktadır (Pauly and Tesfamicheal, 2016: 2).

Coğrafi konum itibarıyla çöl ve yarı çöl alanları ile kaplı bir bölgede bulunan Kızıldeniz, sıcaklık ve buharlaşma değerlerinin oldukça yüksek olduğu çok az yağmur suyu alan bir denizdir. Ayrıca, yıl içerisinde sürekli bir şekilde Kızıldeniz'e akan nehrin yoksunluğu ve buharlaşma değerlerinin yüksek olması denizin tuzluluk oranının diğer denizlere kıyasla oldukça yüksek olmasına neden olmuştur (Barale, 2007). Bu zor iklim şartlarının yanı sıra Kızıldeniz bölgesinde tatlı su kaynaklarının az olması, bölgedeki üretimi de etkilemiş ve bu durum, bölgenin seyrek nüfuslu olmasına neden olmuştur. Liman kentlerinin haricinde insanlar Kızıldeniz'in kıyılarına yerleşmeyi tercih etmemiş, daha iç kısımlarda yaşamayı uygun bulmuşlardır (Altıntaş, 2016: 40).

Kızıldeniz'in iklimi iki ayrı mevsim ile karakterizedir. Kışları, kuzeydoğu musonunun etkisi altında olan Kızıldeniz, yazları ise, güneybatı musonunun etkisi

altındadır. Ayrıca deniz yüzeyi ile kara parçası üzerindeki ısı farkından dolayı Kızıldeniz üzerinde muson rüzgârları görülmektedir. Bu coğrafi ve iklim koşulları hem bölgenin az yağış almasını hem de mevcut nehir ve akarsuların az olmasına neden olmaktadır. Aynı zamanda bölgedeki iklim koşullarından dolayı görülen yüksek sıcaklık değerleri, Kızıldeniz’i dünyadaki en tuzlu ve sıcak denizi yapmaktadır (Barale, 2007). Kızıldeniz’in yüzey suyunun yaz aylarında ortalama sıcaklığı, Kuzeyde 26°, güneyde ise, ortalama 30°’dir. Bu değerler kış aylarında ise ortalama 2° yaz aylarına göre daha düşüktür. Ayrıca Bab-el Mendeb boğazı aracılığıyla Kızıldeniz’e giriş yapan Aden körfezinin soğuk suyu istisna tutulursa, Kızıldeniz’in su sıcaklığı kuzeyden güneye artış göstermektedir. Deniz altında ise, 300 metreye kadar deniz suyunun sıcaklığı çok fazla değişmezken, 300 metrenin altında ortalama 10° düşerek, 20° civarlarında sıcaklık seyretmektedir. (Barale, 2007).

Kızıldeniz, coğrafi yapısından dolayı içerisinde birçok ada, adacık ve takımada bulundurmaktadır. Fakat deniz içerisinde bulunan adaların çok azı insan yaşamına olanak sağlamaktadır. Bunun da en büyük nedenlerinden bir tanesi, deniz içerisinde bulunan mercan resiflerinin zamanla ada görünümünü almasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca adaların birçoğunun küçük olması ve üzerinde tatlı su kaynağının olmayışı, adalar üzerinde yaşamın olmayışına neden olmuştur (Dzurek, 2001: 3). İnsan yaşamına elverişli olan adalar ise, genellikle Kızıldeniz’in güneyine gidildikçe artmaktadır. Nitekim Kızıldeniz’in en büyük adalarından olan Dahlak adalar topluluğu ile Farasan adaları, Kızıldeniz’in güneyinde bulunmaktadır. Kızıldeniz’in diğer önemli adaları ise; Yemen sularında bulunan Haniş ve Zugur, Bab-el Mendeb boğazını ikiye ayıran ve Yemen’e ait olan Perim adası, Akabe körfezinin hemen girişinde bulunan ve körfez için çok stratejik bir konumda olan Tiran ve Sanafir adaları son olarak da Sudan’a ait olan Sevakin adasıdır (Peterson, 1985).

2.1.3.1 Kızıldeniz’in Derinliği

Kıta sahanlığı sınırlandırmasında önemli etkenlerden biri olan derinlik hususunu ayrı bir başlık altında incelemenin daha faydalı olacağını düşündüğümüzden dolayı bu

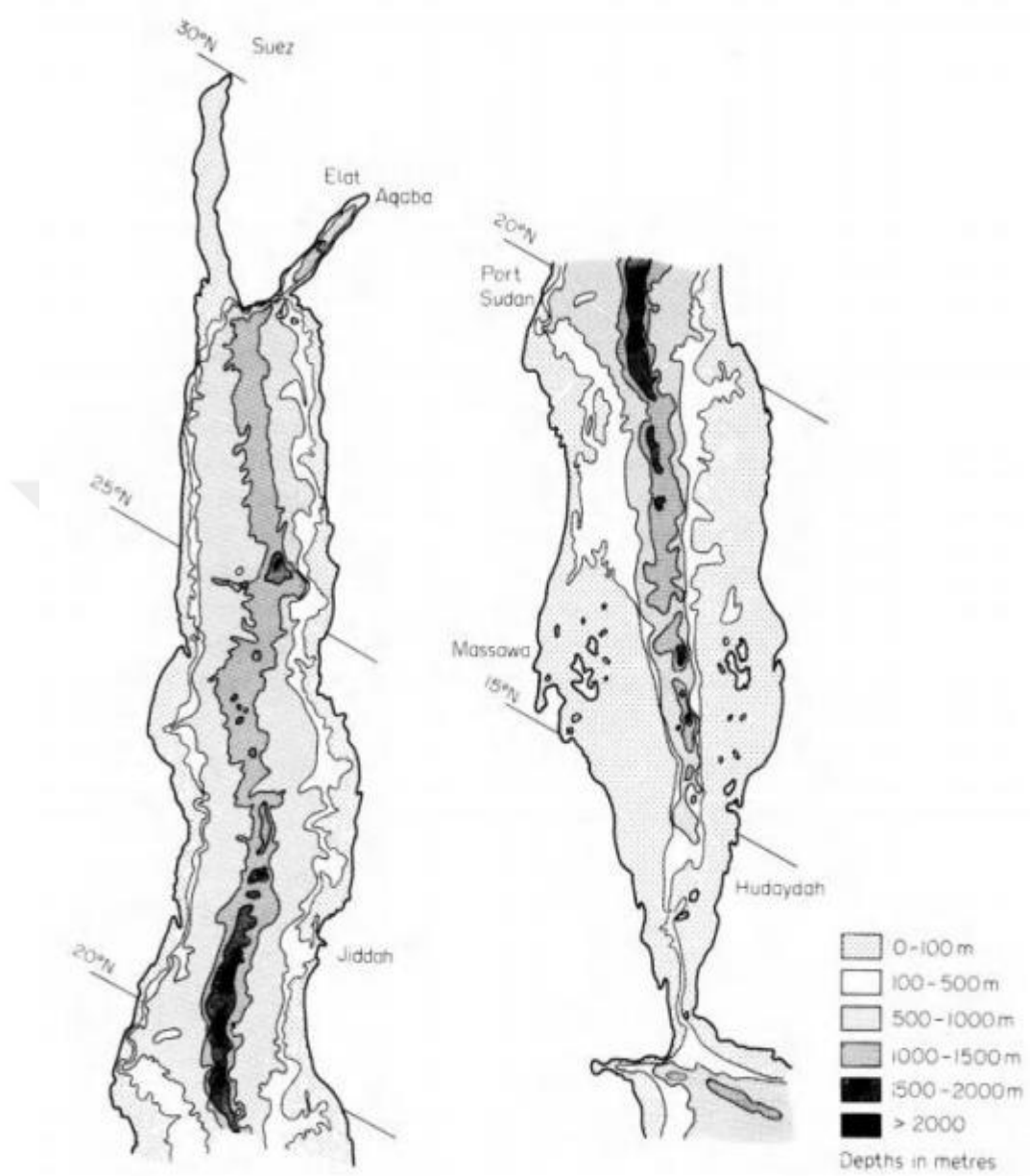
başlık altında Kızıldeniz'in derinlik değerleri rakamlar dâhilinde incelenerek, analiz edilecektir.

Kızıldeniz'in üç ayrı derinlik bölgesi vardır. Bunlar; derinliği 100 metreden az olan bölgeler, derinliği 1000 metreye kadar ulaşabilen orta eksenli bölgeler ve derinliği 1000 metreden fazla olan oldukça derin bölgelerdir. Kızıldeniz'in yaklaşık olarak %40'ı 100 metreden az bir derinliğe sahip olup, bu alanlardan %25'i ise, 50 metrenin altında bir derinliğe sahiptir. Kızıldeniz'in yaklaşık olarak %15'i ise, 1000 metreden fazla bir derinliğe sahiptir. Özellikle Kızıldeniz, tektonik bir çukuru doldurduğundan dolayı bazı bölgelerinde derinlik bir anda artarak, yer yer 2000 metrenin üzerine çıkmaktadır. Son yapılan araştırmalara göre, Kızıldeniz'in en derin bölgesi 2860 metre ile Sevakin adası açıklarıdır (Pauly and Tesfamicheal, 2016: 1).

Kızıldeniz'in ortalama derinliği 490 metre olmakla beraber, deniz içerisindeki derinlik oldukça düzensiz bir yapıya sahiptir. Özellikle mercan kayalıklarının da etkisiyle, kıyı bölgelerine doğru yaklaştıkça derinlik oldukça azalmakta ve deniz sığ bir yapıya bürünmektedir. Derinlik haritası (Şekil 13) incelendiğinde Kızıldeniz'in güney tarafının oldukça sığ olduğu gözlenmektedir. Kızıldeniz'in kuzey tarafı güneyine göre daha derin olup, en sığ bölgesinin ise, Süveyş körfezi olduğu derinlik haritasında gözlenmektedir (Dzurek, 2001: 3).

Kızıldeniz'deki derinliğin düzensiz bir yapıya sahip olmasının temelinde iki etkili nedeni vardır. Bu nedenlerden birincisi, Kızıldeniz'deki mercan kayalıklarının deniz derinliğini etkilemesinden kaynaklanmaktadır. Özellikle kıyı bölgelerinde ve ada etraflarında görülen bu durum, mercan kayalıklarının olduğu bölgelerde denizin sığ bir görünüm almasına neden olmaktadır. İkinci neden ise, Kızıldeniz'in taban coğrafyasından kaynaklanmaktadır. Özellikle deniz dibinde bulunan çukurlar, denizin birden derinleşmesine neden olmaktadır. Ancak çukurların bittiği bölgelerde deniz tekrardan sığlaşmakta ve bu durum, Kızıldeniz'in derinliğinin düzensiz bir yapı göstermesine neden olmaktadır (Şahin Utku, 2012: 58).

Şekil 2.2: Kızıldeniz'in Derinlik Haritası



Kaynak: Altıntaş, 2016: 39

Kızıldeniz'in kuzeyinde bulunan iki körfezden birisi olan Süveyş körfezi, oldukça sığ bir körfezdır. 55 ile 65 metre arasında değişen bir derinliğe sahip olan körfez, Kızıldeniz ile birleştiiği noktada ise derinlik kazanmakta ve derinliği oldukça yükselerek 1250 metreye kadar ulaşmaktadır. Ancak körfezin iç tarafları oldukça sığ olduğundan Süveyş körfezi, coğrafi açıdan oldukça geniş bir kıta sahanlığı alanına sahiptir. Akabe körfezi ise, Süveyş körfezinin aksine oldukça derin bir yapısı olmakla birlikte, yer yer

derinlik 1800 metreye kadar ulaşmaktadır. Bu özelliği ile Akabe körfezi, coğrafi olarak dar bir kıta sahanlığı¹³ alanına sahiptir. Sina yarım adasının güney ucundan başlayan ve Haniş adalarına kadar devam eden tekne görünümündeki bir tektonik çukur, Kızıldeniz içerisinde ortalama 1200 metre bir derinlik alanı oluşturmaktadır. Bu çukurun bulunduğu bölgelerde derinlik bir anda artmakta, özellikle Cidde açıkların 2000 metreyi geçen derinlikler oluşmaktadır. Kızıldeniz'in güney tarafına doğru inildikçe bu çukur, etkisini kaybetmekte ve derinlik azalmaktadır. Özellikle 17° kuzey enlemi bölgesinde, deniz dibinde görülen keskin yükselti derinliğin azalmasına neden olmaktadır. Aynı zamanda Kızıldeniz'in güneyine doğru inildikçe mercan kayalıklarında bir artış olmakta ve bu durum derinliği düşürmektedir. Nitekim Farasan adaları civarında 200 metreye kadar düşen derinlik, daha da güneyde Haniş adaları açıklarında 100 metreye kadar düşmekte ve coğrafi açıdan geniş bir kıta sahanlığı alanı oluşturmaktadır (Şahin Utku, 2012: 59-60; Barale, 2007).

2.2. KIZILDENİZ'İN MEVCUT DİNAMİKLERİ

2.2.1.Kızıldeniz'in Jeopolitik Önemi

Tarihi süreç içerisinde Kızıldeniz havzası, dünyanın en önemli coğrafyalarından biri olmuştur. Basit bir şekilde dünya haritasına baktığımızda bile ortaya çıkan bu stratejik önem, Kızıldeniz'in doğu-batı ticareti için kullanılan bir rota olmasından kaynaklanmaktadır. Kızıldeniz'in, Afrika ve Arap yarımadasına kıyısının olmasının yanı sıra; uzak doğudan Avrupa'ya, Akdeniz'den Kuzey Atlantik'e kadar bağlantılı olması Kızıldeniz'in jeopolitik önemini arttırmaktadır. Ancak Kızıldeniz, tarih boyunca dünyanın en önemli deniz rotalarından biri olmasına rağmen Süveyş kanalı açılana kadar batılı güçler tarafından Kızıldeniz'in Stratejik ve ekonomik güvenliği göz ardı edilmiştir. Özellikle Kızıldeniz'in güvenliği, batının Basra Körfezine olan petrol bağımlılığından sonra ortaya çıkmıştır (Lefebvre:1998: 367). Afrika'nın doğu sahilleri ile Arap yarımadasının batı sahilleri arasında doğal bir sınır oluşturan Kızıldeniz, güneyinde Bab-

¹³ Coğrafi anlamda kıta sahanlığı, kıyıdan itibaren başlayan deniz alanını teşkil etmektedir. Bu alan kıyıdan başlayarak deniz içerisinde aniden derinleşmeye başlayan ortalama 135 metreye derinliğe kadar olan alanı tanımlamaktadır. Ancak coğrafi olarak kıta sahanlığını hukuki anlamda kıta sahanlığıyla karıştırmamak gerekir. Kızıldeniz'in Hukuki olarak belirlenen kıta sahanlığı ilerleyen bölümlerde incelenecektir. Detaylı bilgi için bkz. Pazarcı, 2011: 282-283

ül Mendeb'ten kuzeyindeki Süveyş Kanalına kadar petrol taşımacılığında önemli bir rotadır. Özellikle Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra kazanılan bu yeni işlev, Kızıldeniz'in stratejik önemini oldukça arttırmıştır.

Enerji taşımacılığında stratejik bir merkez olan Kızıldeniz, aynı zamanda askeri olarak bir bağlantı noktası olması nedeniyle de jeopolitik bir bölgedir. Nitekim içerisinde birçok askeri üssü barındıran Kızıldeniz, Orta doğu ve Basra Körfezinde askeri olarak etkin olmak isteyen küresel güçlerin kavşak noktası olması açısından dikkat çekmektedir. Bundan dolayı Kızıldeniz hem bölgesel hem de uluslararası çıkar çatışmalarının sergilendiği önemli alanlardan biridir. Ayrıca Kızıldeniz, jeopolitik öneminin yanı sıra içerisinde barındırdığı değerli metal kaynaklarla da dikkatleri üzerine çekmektedir. Kızıldeniz bölgesinde yapılan son araştırmalarda çinko, gümüş, altın gibi metallerin yanı sıra hidrokarbon kaynakları da bulunmuştur. Bunların dışında doğal güzellikleriyle de dikkat çeken Kızıldeniz, dünyanın en önemli dalış noktalarından bir tanesidir. Doğal güzellikleri ile birlikte birçok balık türüne de ev sahipliği yapan Kızıldeniz, kendisine kıyısı olan devletlere bu anlamda önemli bir gelir kaynağı sunmaktadır (Al-Anazi, 2001).

Yukarıda bahsettiğimiz sebepler, Kızıldeniz'e stratejik önem kazandırmıştır. Kısaca Kızıldeniz'in jeopolitik önemini şu şekilde özetlememiz mümkündür (Al-Anazi, 2001):

- Özellikle Suudi Arabistan'ın Basra Körfezinde artan İran tehdidine karşı duyduğu güvenlik kuşkusu nedeniyle sahip olduğu petrolü, Kızıldeniz yoluyla ihraç etmeye karar vermesinden sonra Avrupa ile Asya arasında petrol ticareti için ana yollardan biri olması;
- Kızıldeniz'e kıyısı olan devletlerin Arap ve Afrika dünyasında kilit ülkelerden olmaları;
- Kızıldeniz'in, kendisine kıyısı olan devletlere özellikle Sudan, Ürdün ve İsrail için büyük bir ticaret merkezi olarak hizmet vermesi;
- Kızıldeniz'in askeri olarak, kendi ülkeleri ile dünyanın farklı bölgelerinde bulunan askeri üsleri ile bir iletişim, kavşak noktası olarak kullanılması;
- Son olarak, deniz yolları açısından kapatılması durumunda deniz ticaretini etkileyecek iki güzergâha (Süveyş Kanalı ve Bab-ül Mendeb boğazı) sahip olması.

2.2.1.1 Süveyş Kanalı

Kızıldeniz, Akdeniz ve Hint okyanusuna olan yakınlığı sebebiyle tarih boyunca dünyanın en önemli denizlerinden biri olmuştur. Ancak Kızıldeniz'in asıl jeopolitik önemini kazanması, 17 Kasım 1869 tarihinde açılan Süveyş kanalı sayesinde olmuştur. Süveyş Kanalı, Avrupa ile Asya arasında yapılan deniz ticaretini oldukça kolaylaştırmış ve yapılan ticarete Afrika çevresini dolaşmak zorunda kalmadan, daha kısa bir şekilde seyahat edebilme imkânı sağlayarak, maliyetleri oldukça düşürmüştür (Koday vd., 2017: 900). Yılda ortalama 2000 geminin geçiş yaptığı Süveyş Kanalı, bu özelliğiyle hem Kızıldeniz'in hem de Bab-ül Mendeb boğazının stratejik önemini oldukça artırmış ve bölgenin güvenliği küresel güçler tarafından önemsenmeye başlanmıştır. Nitekim Basra körfezinden gelen petrolün, en kısa yoldan Avrupa'ya taşınması için Süveyş Kanalı'ndan geçmesine bağlı olduğundan bölgenin güvenliği oldukça önemsenmektedir. Özellikle AB'nin körfezden gelen petrole olan bağımlılığın artması, Süveyş Kanalı'nın dolayısıyla Kızıldeniz'in stratejik önemini oldukça artırmaktadır (Lefebvre, 1998: 368).

Şekil 2.3: Süveyş Kanalı



Kaynak: <https://stratejikguvenlik.wordpress.com/tag/cilgin-kanal/>,

Asya ve Afrika kıtalarının birbirine bağlantılığı olduğu bölge olan Süveyş berzahı üzerine yapılan kanal, Mısır'ın sınırları içerisinde bulunmaktadır. Süveyş berzahı,

Asya ve Afrika kıtaları arasında köprü olan ancak Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirinden ayıran bir konuma sahiptir. Denizciliğin, kara ticareti ile rekabet edemeyeceği dönemlerde Süveyş berzahı, kıtalar arası iletişimi sağladığı için o dönemlerde jeopolitik önemi yüksek olmuştur. Ancak denizciliğin ilerlemesiyle bölge önemini kaybetmiştir (Bediz, 1951: 330).

Asya ve Afrika kıtalarını suni olarak birbirinden ayıran Süveyş kanalı, on yıllık inşa süresinin ardından 17 Kasım 1869 tarihinde açılmıştır. Kızıldeniz'in kuzeyindeki Süveyş şehri ile Akdeniz kıyısında bulunan Port Said şehirleri arası kazılarak inşa edilen kanal, 171 km uzunluğundadır (Bediz, 1951: 334). Kızıldeniz ile Akdeniz arasında açılan bu yeni kanal sayesinde, Avrupa ile Asya arasında yapılan deniz ticaretinde mesafe ortalama 7000 km kısalmakta ve zaman tasarrufu yapılmaktadır. Ayrıca kanal Mısır ekonomisine ciddi oranda gelir sağlasa da asıl olarak stratejik önemi ile dikkatleri üzerine çekmektedir (Koday vd., 2017: 901). Özellikle dünya ticaretinin %80'inden fazlası deniz yolları ile yapıldığını düşündüğümüzde bu önem daha da belirgin olarak ortaya çıkmaktadır. Süveyş kanalı ise, bu ticaretin %8'ine sahne olarak deniz ticaretindeki önemini kanıtlamaktadır.

2.2.1.2. Bab-ül Mendeb Boğazı

Kızıldeniz ile Aden körfezinin birleştiği noktada yer alan Bab-ül Mendeb boğazı, petrol taşımacılığında dünyanın en önemli boğazlarından biridir. Boğazdaki sert akıntılardan dolayı Arapçadaki anlamı "Feryat Kapısı" olan boğaz, asıl önemini Kızıldeniz'i Akdeniz'e bağlayan Süveyş kanalı açıldıktan sonra kazanmıştır. Bundan dolayı uluslararası ticaretin önemli bir bölgesinde bulunan boğaz, çevresinde yaşanan terörizm, korsancılık ve etnik çatışmalar gibi olaylardan dolayı riskli bir bölgede yer almaktadır (<https://www.lesclesdumoyenorient.com/Geopolitique-du-detroit-de-Babel.html#nb12> 2015).

Bab-ül Mendeb boğazı, Afrika kıtasını Asya'dan ayıran aynı zamanda Kızıldeniz'i Aden körfezine dolasıyla Hint okyanusuna bağlayan bir uç noktadır. Yemen ve Cibuti devletleri arasında yer alan boğaz, sadece 32 km genişliğindedir. Boğaz, girişinde bulunan ve Yemen'e ait olan Perim adasından dolayı doğu ve batı olmak üzere iki kanala ayrılmaktadır. Bu kanallardan batı kanalı, Cibuti ile ada arasında olup, 25,6 km genişliğindedir. Doğu kanalı ise, ada ile Yemen arasında olup, 3,2 km genişliğindedir.

Doğu kanalı sığ ve dar olmasından dolayı gemi geçişine müsait olmadığı için genel olarak gemiler, batı kanalını kullanarak boğazdan geçiş yapmaktadırlar. Boğaz, coğrafi konum itibariyle, Yemen ve Cibuti devletleri arasında bulunsa da Kızıldeniz'e kıyısı olup Hint okyanusuna ulaşmak isteyen bütün devletleri ilgilendirmektedir (Fatima and Jamshed: 2015: 76).

Şekil 2.4: Bab-ül Mendeb boğazı ve Bölgesel Boru Hattı Haritası



Kaynak: Rocha vd., 2016: 342

Boğazın stratejik önemi ise, gemilerin Afrika'yı dolaşmak zorunda kalmadan Asya ile Avrupa arasında ticaret yapabilme imkânı vermesinden kaynaklanmaktadır.

Yaklaşık olarak yılda 14000 geminin, günde ise ortalama 38 geminin geçiş yaptığı boğaz, küresel ticarete %14'lük bir paya sahiptir. Bu ticaretin içinde en büyük pay ise, enerji sektörüne aittir. Özellikle Basra körfezinden gelen petrolün, Avrupa'ya ve ABD'ye taşınması için kullanılan boğaz, günde 3,8 milyon varil petrolün batıya taşınması için kullanılmaktadır. Bu rakam, Hürmüz veya Malakka boğazı ile karşılaştırıldığında az gözükse de Bab-ül Mendeb boğazı, petrol taşımacılığında dünyanın en önemli dördüncü boğazıdır. Ayrıca boğaz, petrol tankerlerinin bölgedeki son derece önemli üç petrol boru hattının limanlarına ulaşılması için erişim noktasıdır (Bkz Şekil 2.4). Bunlar; SUMED boru hattı, Sudan petrol boru hattı ve Suudi Batı-Doğu petrol hattıdır (Rocho vd., 2016: 341-342).

2.2.2. Kızıldeniz'in Güvenlik ve Politik Dinamikleri

Kızıldeniz'in tarihi, kültürel ve ticari bağları göz önünde bulundurulduğunda politik ve güvenlik dinamikleri hesaba katılırken, Afrika Boynuzu ve Körfez ülkelerini kapsayacak şekilde geniş perspektiften bakmak gerekmektedir. Nitekim terörizm, korsancılık, siyasi istikrarsızlık ve iç savaş gibi olumsuzlukların yoğun bir şekilde yaşandığı bölge olan Afrika Boynuzu, karmaşık yapısıyla Kızıldeniz'in güvenlik ve politik dinamiklerini oldukça etkilemektedir. Diğer taraftan Kızıldeniz'in, körfez ülkeleri ile önemli ölçüde ekonomik bağı olması hasebiyle, körfez ülkelerin kendi içlerinde yaşadıkları çekişmeler ve güç mücadelesinden oldukça etkilenmektedir. Özellikle körfez ülkeleri tarafından son beş yılda, Kuzeydeki Sudan'dan Güneydeki Somali'ye kadar Kızıldeniz'in batı sahilleri boyunca bir düzine liman veya üs kurulmuştur. Örneğin Suudi Arabistan ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Yemen'deki savaşın kavuşturulması için Assab limanının kullanılması karşılığında Eritre'ye önemli ölçüde finansal yardım sağlamışlardır. Bu nedenle, Kızıldeniz'in politik ve güvenlik dinamikleri göz önünde bulundurulurken, Kızıldeniz havzasına daha geniş perspektiften bakma zorunluluğu doğmaktadır (Knoph, 2018).

Avrupalı devletlerin, Basra körfezinden gelen petrole olan bağımlılığının artması sonucunda Kızıldeniz'in jeopolitik ve ekonomik önemi artmış aynı zamanda Kızıldeniz boyunca deniz trafiğinin serbest bir şekilde yapılma ihtiyacı doğmuştur. Bundan dolayı Kızıldeniz bölgesinin güvenliği ve istikrarı, XIX. yüzyılın ortalarından ikinci dünya savaşına kadar olan zaman diliminde batılı güçler tarafından sağlanmıştır. Ancak Süveyş

krizi sırasında Avrupa'nın, Basra körfezinden gelen petrolü büyük tankerler aracılığıyla Ümit Burnu güzergâhından batıya taşınması, batının Kızıldeniz'deki deniz trafiğinin bozulmasına belli bir sürede olsa dayanabileceğini kanıtlamıştır. Bundan dolayı 1970'lerin ortalarına gelindiğinde batılı güçlerden sadece Fransa bölgede askeri olarak faaliyet göstermiştir. Bu zaman diliminde Kızıldeniz'in kuzeyinde Mısır, İsrail ve Suudi Arabistan devriye gezerken, Güneyinde ise Fransa, Hint okyanusa geçiş yolunun güvenliğini sağlamıştır (Lefebvre, 1998: 368). ABD ise, Basra körfezine yönelik güvenlik politikaları uygularken, Kızıldeniz üzerinde askeri olarak kabiliyetini artırmaya gerek duymadığından Kızıldeniz için bir güvenlik stratejisi oluşturmamıştır. Ancak 11 Eylül saldırısından sonra bölgenin güvenliğini önemsemeye başlayan ABD, 2001'de Cibuti'de bir askeri üs kurarak, Kızıldeniz bölgesinin güvenliğinde rol oynamaya başlamıştır.

Kızıldeniz'in güneyinde yaşanan birkaç küçük olay dışında 1990'ların ortalarına kadar deniz trafiğini kesintiye uğratacak büyük bir olay yaşanmamıştır. Ancak 15 Aralık 1995 tarihinde Kızıldeniz'in göreceli sakinliği, Eritre'nin Haniş adasının bir bölümündeki Yemen birliklerine saldırmasıyla başlayan çatışmayla birlikte bozulmuştur. Kızıldeniz'in güney ucunda, çoğunluğu ıssız ada ve kayalıklardan oluşan Haniş adaları üzerinde gerçekleşen çatışmalar, üç gün sürmüş ve karşılıklı can kayıpları ile sonuçlanmıştır. Haniş adaları çatışmaları, Kızıldeniz'in güneyinde deniz güvenliğinin her an bozulabileceğini göstermesi açısından önemlidir. Özellikle bölgesel güçlerin her an Kızıldeniz'in güvenliğinin bozulabileceği tehdidiyle karşı karşıya olma kaygısını da ortaya koymaktadır (Lefebvre, 1998: 3698).

Yirmi birinci yüzyıla gelindiğinde ise Kızıldeniz havzası, önemli değişiklerin yaşandığı bir bölge olarak dikkat çekmektedir. Bölgenin bir siyasal rekabet alnına dönüşmesi ve bölge üzerinde yaşanan güç mücadeleleri, Kızıldeniz'in politik ve güvenlik dinamiklerini oldukça etkilemiştir. Ayrıca Kızıldeniz'i sınırlandırılan ülkelerin kendi içlerinde ve birbirleriyle yaşamış oldukları birtakım sıkıntılar, Kızıldeniz'in güvenliğini etkileyen başka bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle Yemen ve

Sudan'daki¹⁴ iç çatışmalar, Eritre ile Cibuti¹⁵ arasındaki sınır anlaşmazlığı ve Arap baharı gibi olaylar, bölgenin politik ve güvenlik dinamiklerinin değişmesine neden olan önemli olayların başında gelmektedir. Bunlara ek olarak, Kızıldeniz çevresinde yaşanan korsancılık faaliyetleri, bölge üzerinde var olan askeri üsler ve bölge üzerindeki çıkar çatışmaları gibi faktörlerde Kızıldeniz'in dinamiklerini etkileyen diğer önemli faktörlerdir.

Kızıldeniz'in güvenliğini etkileyen en önemli çatışma Yemen iç savaşıdır. Jeopolitik konumundan dolayı Kızıldeniz'in en önemli ülkelerinden biri olan Yemen, 2015 yılından beri iç savaş içerisinde. Özellikle Yemen'de yaşanan iç savaş, küresel enerji taşımacılığında önemli bir rota olan Bab-ül Mendeb boğazını etkilediği gibi Kızıldeniz'in güvenliğini de önemli ölçüde etkilemektedir (Firdausi and Anshu, 2018: 20). Yemen'deki iç savaş, 2015 yılında patlak vermiş olsa da Yemen, uzun yıllar boyunca mezhepsel çatışmalar ve siyasi istikrarsızlıktan dolayı bir türlü otoritenin tesis edilemediği bir ülke olmuştur. Yemen'de yaşanan iç savaş, mezhep ayrılığı, Arap baharının etkisi, kuzey-güney çatışması ve İran-Suudi Arabistan rekabeti gibi nedenler tetiklemiştir (Acet, 2018 118). Bu nedenlerin arasında Kızıldeniz'in güvenliğini etkileyen en önemli unsur ise, İran-Suudi Arabistan rekabetidir. İran, Yemen iç savaşında hususilere destek vererek, başkent Sana'yı elde etmelerinde önemli etkisi olmuş ve iç savaşa doğrudan taraf olmuştur. İran'ın bu etkisi, Suudi Arabistan tarafından ulusal güvenlik problemi olarak algılanmış ve Riyad yönetimini bölgesel ittifak arayışına itmiştir. Aynı zamanda Bab-ül Mendeb boğazının kontrolünün İran'a geçmesi, hem bölgesel olarak Suudi Arabistan ve İsrail hem de küresel olarak AB ve ABD için bir tehdit oluşturması, Yemen'e müdahaleyi zorunlu kılmıştır. Bundan dolayı Suudi Arabistan

¹⁴ Sudan iç savaşı ve bölünmesi hakkında detaylı bilgi için bkz. Yılmaz, Gökhan "Sudan'ın Bölünmesi" https://www.academia.edu/35770602/Sudan%C4%B1n_B%C3%B6l%C3%BCnmesi

¹⁵ Eritre ile Cibuti arasındaki sınır anlaşmazlığı hakkında detaylı bilgi için bkz. Frank, Kevin K. (2015), "Ripeness and the 2008 Djibouti-Eritrea Border Dispute", *Northeast African Studies*, Vol. 15, No. 1 Spring 2015 pp. 113-138 <https://www.jstor.org/stable/10.14321/nortafstud.15.1.0113>

öncülüğünde bir Arap koalisyonu Yemen'deki iç savaşa müdahalede bulunarak, İran'ın giderek daha da güç kazanması engellenmeye çalışılmıştır (Demir, 2018).

Kızıldeniz'in güvenlik ve politik dinamiklerinde önemli değişikliklerinin yaşanmasında etkili olan diğer önemli olay ise, 2010 yılının sonlarında başlayan Arap baharı sürecidir. Tunus'ta yaşayan bir seyyar satıcının, protesto amaçlı kendisini yakmasıyla başlayan süreç, birçok Ortadoğu ve Arap ülkesini etkilediği gibi Kızıldeniz bölgesinde de önemli değişikliklerin yaşanmasına neden olmuştur. Özellikle Arap baharının 2011 yılında Mısır'a sıçraması ve ardından yaşanan süreçle beraber, Kızıldeniz havzasındaki en önemli aktör olan Mısır'ın güç kaybetmesine neden olmuş ve Kızıldeniz'deki güç dengeleri değişmiştir. Bundan dolayı Kızıldeniz havzası, Arap baharı sürecinde ciddi rekabetlerin ve çıkar çatışmalarının yaşandığı bir bölge olarak ön plana çıkmıştır. Nitekim Arap baharı sürecinde bölgenin önemli güçlerinden Mısır'ın hem ekonomik hem de siyasi olarak zayıflaması, bölgede diğer önemli bir güç olan Suudi Arabistan'ın hareket kabiliyetini arttırmıştır. Özellikle Suudi Arabistan, BAE ile birlikte bölgede nüfusunu giderek arttırmış ve önemli projelere imza atmıştır. Bu süreçte Riyad yönetimi, Mısır'dan Sanafir ve Tiran adalarını tartışmalı bir şekilde devralarak, bu adalar üzerinde kurulacak olan bir köprü ile Asya ve Afrika kıtasını birleştirme projesi, Kızıldeniz'deki sahip olduğu adalar üzerinde 500 milyar dolarlık yatırımla devasa bir turizm kenti inşa etmek gibi önemli projeler geliştirmiştir (Acar, 2019).

Arap baharı süreci ile birlikte Kızıldeniz bölgesinde hâkimiyet alanını genişleten Suudi Arabistan, aynı zamanda bölge ülkeleri ile birlikte bir birlik kurulmasına da ön ayak olmuştur. Bölgenin güvenliği için de önemli bir proje olan bu birlik, Aralık 2018 tarihinde Kızıldeniz ve Aden körfezine kıyısı olan yedi ülkenin (Mısır, Ürdün, Cibuti, Somali, Sudan, Yemen ve Suudi Arabistan) katıldığı bir toplantı sonucunda duyurulmuştur. Suudi Arabistan dışişleri bakanı Adi El Cubeyr yapmış olduğu açıklamada; *“Kızıldeniz ve Afrika Boynuzu'nda kurulacak birlik neticesinde ekonomik ve çevresel güvenlik alanlarında iş birliği yapılabilir ve herhangi bir dış gücün stratejik bölgede olumsuz bir rol oynamasını engelleyebiliriz”* demiştir (<http://www.basnews.com/index.php/tr/news/486881> 26.03.2019). Yapılan açıklamadan da anlaşılacağı üzere, kurulacak olan bu yeni birlik ile Riyad yönetimi, kendisi için stratejik önemde olan Kızıldeniz bölgesi için politik bir üstünlük oluşturmayı amaçlamaktadır. Böylece Riyad yönetimi, Kızıldeniz bölgesinde

kendisi için tehdit oluşturacak devletlerin ikili anlaşmalarla bölgede faaliyet göstermelerini de engellemeyi hedeflemektedir.

Jeopolitik açıdan oldukça önemli bir bölge olan Kızıldeniz, hem bölgesel aktörlerin hem de bölge dışı aktörlerin üzerinde politika geliştirdikleri bir alan olarak dikkat çekmektedir. Özellikle Kızıldeniz'in batı sahilinde bulunan ülkelerinin ekonomik olarak geri kalmışlığından yararlanan bölgesel ve bölge dışı aktörler, bu ülkeler üzerinde askeri üsler kurarak, bölge üzerinde hâkimiyetlerini artırmaya amaçlamaktadır. Ancak bu durum, bölgedeki rekabeti arttırmakla birlikte, bölgenin güvenliğini de etkilemektedir. Nitekim çoğunluğu Cibuti'de bulunan bu askeri üslerin varlığı, Kızıldeniz'in politik ve güvenlik dinamiklerinin değişmesine neden olmaktadır. Bölgedeki sıkıntılara kolay müdahale imkânı sağladığı için stratejik öneme sahip olan Cibuti'de; Fransa, Amerika Birleşik Devletleri, İtalya, İspanya, Japonya ve deniz aşırı ilk askeri üssünü açan Çin'in askeri üsleri bulunmaktadır. Yakın zamanda ise, Suudi Arabistan'ın bir askeri üs kurması beklenmektedir (Demirtaş, 2018). Cibuti'de kurulan askeri üslerin bir başka nedeni ise, Kızıldeniz içerisinde özellikle Bab-ül Mendeb boğazı çevresinde görülen korsancılık faaliyetleridir. Kızıldeniz için önemli bir güvenlik problemi de olan deniz korsanlığı, Somali'deki politik ve ekonomik sistemin çöküşünden sonra daha sık bir şekilde görülmeye başlanmıştır. Genellikle, büyük yük gemilerini hedef alan bu korsanlar, Kızıldeniz'in güneyindeki deniz ticareti için bir tehdit oluşturmaktadır. Bundan dolayı bölgede ticari faaliyette bulunan ülkeler sahip oldukları askeri üslerle, ticari gemilerini korumaya çalışmaktadır.

2.3. KITA SAHANLIĞI SINIRLANDIRILMASINDA UYGULANAN GENEL PRENSİPLER VE BU PRENSİPLERİN KIZILDENİZ'DEKİ KITA SAHANLIĞI SINIRLANDIRILMASI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Deniz alanlarının sınırlandırılması, “Uluslararası Sözleşmeler” içerisinde belirlenen hukuk kuralları ile U.A.D tarafından verilmiş kararlar neticesinde gelişen “örf ve adet hukuku” kuralları ile yapılmaktadır. Ayrıca devletlerin deniz alanları sınırlandırılması konusundaki uyuşmazlıklarını, kendi aralarında yapmış oldukları müzakereler sonucunda ki çözümleri, “devlet uygulamaları” olarak, deniz sınırlandırılması hukukunun gelişmesine katkıları olmuştur. Bu açıdan, “1958 Cenevre Sözleşmeleri” ve “1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi” deniz

sınırlandırılması ile ilgili olarak genel prensipleri belirleyen sözleşmelerdir (Doğru,2015: 519). Bu genel prensipler ise, uluslararası sözleşme hükümleri ve yargı kararları neticesinde ortaya çıkmış ilkelerden oluşmaktadır. Ancak tüm deniz sınırlandırma anlaşmazlıkları, içinde kendine özgü “özel durumları” barındırmaktadır. Bundan dolayı söz konusu bu genel prensiplerin, tüm sınırlandırma anlaşmazlıkları içerisinde uygulanması söz konusu değildir (Doğru,2015: 519). Nitekim Kızıldeniz’deki deniz alanlarının sınırlandırılması da sınırlandırma işlemi sırasında dikkate alınması gereken bir takım özel durumları içinde barındırmaktadır. Kızıldeniz’deki deniz sınırlandırılması işlemi sırasında dikkate alınması gereken bu özel durumları ise, uluslararası sözleşmeler ve yargı kararları ışığında incelemek en doğru yol olacaktır.

Kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası sözleşme hükümleri, genel olarak “yargı kararları” ile “devlet uygulamaları” neticesinde ortaya çıkan sonuçlar neticesinde belirlenmiştir. Bu bağlamda, kıta sahanlığı kavramını düzenleyen ilk uluslararası sözleşme olan “1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi’nin” altıncı maddesi, kıta sahanlığı sınırlandırılması ile ilgili hükümleri düzenlemiştir (Gündüz, 2009: 340). “1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi” ise, kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin hükümleri, madde seksen üçte düzenlemiştir (Gündüz,2009: 386). Her iki sözleşme de sınırlandırma ile ilgili olarak farklı hükümleri içeriyor olsa da söz konusu iki sözleşme de kıta sahanlığı sınırlandırılmasının anlaşma yolu ile yapılması gerektiğini belirtmektedir. Aynı zamanda bu iki sözleşme de kıta sahanlığı sınırlandırılmasının temel olarak hangi ilkeler doğrultusunda yapılması gerektiğine atıfta bulunmamaktadır. İki sözleşmenin de temel olarak vurguladığı, kıta sahanlığı sınırlandırılmasının “hakkaniyete uygun” çözüme ulaşmak amacıyla anlaşma yolu ile yapılmasıdır.

Bu durum, Uluslararası Adalet Divanı’nın kararlarına da yansımıştır. Kıta sahanlığı sınırlandırılması ile ilgili olarak ilk görülen dava olan “Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davasında” U.A.D, “Sınırlandırmanın örf ve adet hukukuna göre, hakkaniyet prensiplerine uygun bir şekilde ve bütün ilgili durumlar dikkate alınarak anlaşma ile yapılması gerektiğini” vurgulamıştır. Burada sınırlandırma metoduna atıfta bulunmama durumu, Almanya’nın Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine taraf olmayışına ve altıncı maddenin henüz örf ve adet hukuku kuralı olmadığına bağlanmışsa da bundan sonra

görülen iki davada da (1977 İngiltere-Fransa ve Grönland-Jan Mayen) sınırlandırma metoduna atıfta bulunulmadığı görülmüştür (Doğru,2015: 522).

Ancak daha sonraki yıllarda görülen davalarla birlikte, sınırlandırma metoduna atıfta bulunmama durumu değişmeye başlamıştır. Son görülen davalarda, iki aşamalı bir sınırlandırma sürecine yönelik kararların verildiği gözlenmektedir. Birinci aşamada, karşılıklı kıyılar arasında “geçici orta hat” çizilmekte ve ikinci aşamada bölgenin özel durumları göz önünde bulundurularak, çizilen orta hattın “hakkaniyete uygunluğu” kontrol edilmektedir. Uluslararası Adalet Divan’ı tarafından görülen Ukrayna-Romanya davasında ise, sınırlandırma metodu ile ilgili olarak önemli değişiklikler olmuştur. Bu davada divan, üç aşamalı bir sınırlandırma metodu uygulamıştır. İlk aşamada “geçici eşit uzaklık çizgisi” çizilmiş, ikinci aşamada eşit uzaklık çizgisinin düzeltilmesine olan ihtiyaç değerlendirilmiş ve üçüncü aşamada, sonucun hakkaniyetli olup olmadığı kontrol edilmiştir. Mahkeme kararlarında ve sözleşme hükümlerinde görüleceği üzere, kıta sahanlığı sınırlandırılması için “ilgili” veya “özel durumlara” atıf yapılmakta ancak bunların neler olduğu konusunda açık bir liste verilmemektedir (Doğru,2015:523).

Söz konusu sözleşme hükümlerinde ve yargı kararlarında gözüktüğü gibi; uluslararası hukuk, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında belirli olarak tek bir metodu öngörmek yerine, yapılacak olan sınırlandırmanın, sınırlandırma bölgesindeki bütün” ilgili/özel durumların” göz önünde bulundurularak, hakkaniyetli bir sonuca ulaşmak için “hakkaniyet prensipleri” ışığında sınırlandırılması gerektiğine işaret etmektedir.

2.3.1. Hakkaniyet prensipleri

Hakkaniyet prensiplerinde belirleyici olan sonuçtur. Bir prensibin hakkaniyetli olup olmadığı o prensibin, “hakkaniyete uygun çözüme” olan katkısı ışığında değerlendirilmektedir. Uluslararası yargı organları, sınırlandırma yapılacak bölgedeki “ilgili/özel durumların” göz önünde bulundurularak, hakkaniyet prensiplerinin belirlenmesini istemektedir. Yani “hakkaniyet prensipleri”, “ilgili durumların” içerisinde işlev görmektedir. Uluslararası hukuk, “hakkaniyet prensiplerinin” uygulanmasını talep eder, ancak bu prensiplerin neleri kapsadığını açıkça belirtmez. Bundan dolayı “hakkaniyet prensiplerinin” uygulanması, “ilgili/özel durumların” bir işlevi olarak, hakkaniyetli bir sonuca ulaşmak anlamına gelmektedir. Nitekim kıta sahanlığı sınırlandırılmasında hakkaniyet prensipleri ile ilgili genel kural, somut olaylara

uygulanamayacak kadar soyuttur. Dolayısıyla “hakkaniyet prensiplerinin” somut bir sınırlandırmada uygulanabilmesi için bölgenin “ilgili/özel durumların” bilinmesi ve bu durumlara göre belirlenmesi gerekmektedir (Doğru,2015: 524-525).

Sınırlandırma sırasında ilgili taraflara ne kadar deniz alanı verileceği, “ilgili/özel durumlara” göre belirlenmektedir. Bu açıdan sınırlandırma işlemi sırasında, deniz alanlarının belirlenebilmesi için dikkate alınması gereken birçok ilgili durum(faktör) yer almaktadır. Uluslararası sözleşmeler ve yargı kararlarını incelediğimiz zaman “ilgili/özel durumlarla” ilgili olarak, iki farklı fonksiyon belirlendiği gözlenmektedir. Fonksiyonlardan ilki, kıta sahanlığı işlemi sırasında kullanılacak olan “eşit uzaklık” metodunun uygulanmasını kolaylaştırmaktır. Bu fonksiyon 1958 C.K.S’nın altıncı maddesinde; “... Özel şartlar başka bir sınır hattını haklı kılmıyorsa, sınır, her noktası her bir devletin karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktasına eşit uzaklıkta olan orta hattır” şeklinde ifade edilmiştir (Gündüz,2009: 340). Bu fonksiyon aynı zamanda yargı kararlarına da yansımıştır. Yargı kararlarında çizilen orta hat, bölgedeki ilgili durumlara göre modifiye edilerek, yeniden konumlandırılmıştır (bkz İngiltere-Malta davası). Atfedilen ikinci fonksiyon ise, sınırlandırmada kullanılacak orta hattın modifiye edilmesi için değil, sınırlandırmada hangi metodun kullanılacağına göre belirlenmesidir (Doğru, 2015: 526).

Daha öncede belirttiğimiz gibi; “ilgili/özel durumların” neler olduğu konusunda tam bir liste yapılmasa da bugüne kadar görülmüş olan sınırlandırma davaları ve devlet uygulamaları göz önünde bulundurularak, bir sınıflandırma yapılabilmektedir. Genel olarak devlet uygulamaları incelendiği zaman sınırlandırma anlaşmaların birçoğunda, “coğrafi değerlendirmelerin” ön planda olduğu gözlenmektedir. Bundan dolayı “İlgili/özel durumlar”, coğrafi ve coğrafi olmayan faktörler olarak ikiye ayrılabilir. Bu bağlamda coğrafi faktörleri, “genel coğrafi çerçeve (sınırlanılacak alanın genel özellikleri, bölgenin yarı kapalı bir deniz veya okyanus olması vb.), sahillerin yapısı, orantılık, adaların varlığı, esas hatlar” sayılabilir. Coğrafi olmayan faktörler ise, “coğrafi faktörler ışığında ortaya çıkan sınırın, düzeltilmesi

amacıyla kullanılmakta ve ekonomik faktörler, Seyr-ü sefer faktörü, güvenlik faktörü ile politik faktörlerden oluşmaktadır (Doğru,2015: 527).

Yukarıda belirtilen coğrafi faktörler, hemen hemen her sınırlandırma anlaşmasına etki etmekte, kimi durumlarda ise coğrafi olmayan faktörlerde sınırlandırma anlaşmasında etkili olabilmektedir. Bu açıdan Kızıldeniz’de yapılacak olan bir kıta sahanlığı sınırlandırılmasında hangi faktörlerin etkili olacağı hem yargı kararları hem de devlet uygulamaları bağlamında incelemek doğru olacaktır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki; buradaki amaç, Kızıldeniz’deki kıta sahanlığı alanlarının sınırlarını belirlemek değil, sadece sınırlandırma sırasında etkili olabilecek faktörleri, mahkeme kararlarının sınırlandırma sırasında esas aldığı prensipler açısından değerlendirmektir.

2.3.2. Coğrafyanın Üstünlüğü Prensibi

Kıta sahanlığı sınırlandırılmasının, “hakkaniyet prensipleri” esas alınarak tüm “ilgili/özel durumların” göz önünde bulundurularak yapılması kuralı, uluslararası hukuk içerisine yerleşmiştir. Fakat hakkaniyet prensiplerinin neler olduğu konusunda tartışmalar devam etmektedir. Ancak yargı kararlarına ve devlet uygulamalarına baktığımızda, hakkaniyet prensiplerinin neler olduğu konusuna büyük oranda cevap verilmiş durumdadır. Sonuçlandırılmış birçok yargı kararında, coğrafi faktörler ön plana çıkarılmıştır. Yani öne çıkan prensip, “coğrafyanın üstünlüğü” prensibidir. Coğrafyanın üstünlüğü prensibi, “kuzey denizi kıta sahanlığı davasında, coğrafyanın yeniden şekillendirilmesi söz konusu olamaz” şeklinde belirtilmiş, İngiltere-Fransa davasında ise bu prensip, “eşit uzaklık ya da başka herhangi bir sınırlandırma metodunun uygunluğunu coğrafya belirler” şeklinde ifade edilmiştir. Tunus-Libya davasında söz konusu prensip, “kara denize hakimdir” olarak belirtilirken, Libya-Malta davasında, “ tarafların kıyıları başlama çizgisini oluşturur” şeklinde belirtilmiştir (Uğur,2006:53).

Coğrafyanın üstünlüğü prensibi, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge alanlarının aynı davada sınırlandırıldığı kararlarda da ön plana çıkarılmıştır. Saint Pierre ve Miquelon adaları davasında mahkeme, coğrafi faktörlerin sınırlandırmanın temelini oluşturduğunu belirtmiştir. Aynı biçimde Norveç-Danimarka Jan Mayen kararında,

“yapılacak sınırlandırmanın, sınırlandırmaya konu olan alanın coğrafi unsurları neticesinde belirleneceği” ifade edilmiştir (Acer,2002: 68).

2.3.2.1 Oransallık İlkesi

Kıta sahanlığı sınırlandırılması işleminde oransallık, dikkat edilmesi gereken önemli bir unsurdur. Bu bağlamda kıta sahanlığı sınırlandırılması, ilgili devletlere verilecek kıta sahanlığı alanının yüz ölçümü ile ilgi devletin kıyı uzunluğunun oranı göz önünde bulundurularak yapılması gerekmektedir. İlk olarak Uluslararası Adalet divanı, oransallık ilkesini, “eşit uzaklık” metodu uygulandığı zaman ortaya çıkan hakkaniyetsiz durumu düzeltmek için kullanılan son faktör olarak değerlendirmiştir. Fakat daha sonra görülen yargı ve hakem mahkemelerinde oransallık, iki rol oynayarak fonksiyonu değişmiştir. Bunlardan ilki, “hakkaniyetin test edilmesidir” ikinci ise, saptanacak olan “eşit uzaklık çizgisinin” konumunu, hakkaniyetli bir çözüme ulaşmak amacıyla düzeltilmesidir. Bu açıdan baktığımızda yargı kararlarının çoğunda oransallık ilkesinin uygulandığı gözlenmektedir. Ancak oransallık uygulanması konusunda devlet uygulamalarına baktığımızda, çok fazla kullanılmadığı gözlenmektedir. Ancak yine de bir takım sınırlandırma anlaşmalarında, “1974 tarihli Fransa-İspanya anlaşması” gibi oransallık ilkesinin sınırlandırmada etkili olduğu gözlenmektedir (Doğru,2015: 530-531).

Kızıldeniz içerisinde görülen Eritre-Yemen davasında da mahkeme, taraflara verilecek olan deniz alanlarını oransallık ilkesine göre hakkaniyetli bir sonuç doğurup doğurmadığını kontrol etmiş ve tarafların kıyı uzunlukları ile verilen deniz alanları konusunda bir orantısızlığın olmadığına hükmetmiştir (Gökdemir Işık,2009: 121). Fakat Kızıldeniz içerisinde yapılan diğer ikili deniz sınırı belirleme anlaşmalarında, oransallık ilkesine göre bir deniz sınırı belirlenmediği gözlenmektedir.

Bu açıdan Kızıldeniz’deki ikili deniz sınırı belirleme anlaşmalarında, oransallık ilkesine göre bir kıta sahanlığı sınırlandırması yapılması pek muhtemel değildir. Fakat tarafların aralarındaki deniz sınırı belirleme işlemini mahkeme yoluyla çözmek istemeleri durumunda, mahkemenin oransallık ilkesine göre bir sınırlandırma yapması muhtemeldir. Bu çerçevede, Kızıldeniz’e kıyısı olan devletlerin kıyı uzunlukları, yapılacak olan

sınırlandırmada taraflara verilecek olana deniz alanının belirlenmesinde önemli bir etkisi olacaktır.

2.3.2.2. Adalar ve Diğer Coğrafi Oluşumlar

Kıta sahanlığı sınırlandırılmasında, “İlgili durumlar” olarak belirtilen unsurların başında adalar yer almaktadır (Doğru,2015: 531). Kıta sahanlığı sınırlandırılmasında adaların rolü başlığında da belirtildiği gibi, uluslararası hukuk, açık bir şekilde adalara kıta sahanlığı hakkı tanımaktadır. Ancak adalara kıta sahanlığı hakkının tanınması, ada ülkelerin varlığı veya açık denizde bulunup, üzerinde yaşam bulunan adalarının varlığından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla sınırlandırma alanında bulunan bütün adaların, ana kara ile benzer haklara sahip olduğu anlamına gelmemektedir. Sınırlandırılacak bölgedeki adalar, ilk önce mevcut denizin özellikleri, adaların büyüklüğü ve sosyal yaşamı, adaların ana karaya olan mesafesi gibi nitelikleri değerlendirilmekte ve bu niteliklerin ışığında, sınırlandırma çizgisi üzerindeki etkileri incelenmektedir. Nitekim adaların nitelikleri incelendikten sonra sınır çizgisi üzerinde tam, kısmi veya hiç etki etmemektedir (Toluner,1989: 257).

Uluslararası yargı organları, adaların sınırlandırma çizgisi üzerindeki etkilerini “hakkaniyet prensipleri” ışığında değerlendirmektedir. Yargı kararları ile devlet uygulamalarına bakıldığı zaman, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında adalara tanınacak etkinin belirlenmesi için adaların belirli gruplara ayrıldığı gözlenmektedir. Bu bağlamda adaların, “coğrafi konumları” iyi bir kriter olmaktadır. Bu kritere göre adalar; “kıyıya yakın adalar, kıyıya uzak ama orta hattın berisindeki adalar, orta hat bölgesindeki adalar, ters taraftaki adalar ve ada devletleri” olarak gruplara ayrılabilir (Doğru,2015: 532).

Kıyılara yakın adaların sınırlandırma çizgisi üzerindeki rolü, Tunus-Libya davasında “Kerkennah adaları” için incelenmiştir. Mahkeme bu konuda adalara yarım etki tanıyarak, sınırlandırma alanındaki diğer unsurların daha önem arz ettiğini belirtmiş ve “Jerba adasına” ise etki tanımamıştır. Yine aynı şekilde kıyıya yakın adalarının durumunun incelendiği Eritre-Yemen davasında ise, “Jabal Al-Tayr ve Zubayr” adalarına, üzerinde yaşam olmadığı gerekçesiyle hiç etki tanımamıştır. Ters taraftaki adaların sınırlandırma çizgisi üzerindeki etkisi ise, İngiltere-Fransa davasında incelenmiştir. Mahkeme, Fransa kıyılarına yakın olup, İngiltere egemenliği altında

bulunan adalara sınırlandırmada, adaları çevreleyen 12 mil genişliğinde bir kıta sahanlığı hakkı tanımıştır. Ancak mahkeme, bu durumdaki adaların, kıta sahanlığı hakkı elde etmelerini negatif bir faktör olarak değerlendirmiştir. Mahkemenin bu adalara hak tanımmasının nedeni ise, “adaların sosyal ekonomik açıdan önemli oluşları ve İngiltere’den kısmen de olsa ayrı bir statüye sahip olmaları” olarak belirtilmiştir (Uğur,2006: 56).

Kızıldeniz’in coğrafi yapısından dolayı içerisinde birçok ada ve adacık bulunmaktadır. Ancak bu adaların büyük bir çoğunluğu, mercan kayalıklarından oluştuğu ve küçük olmalarından dolayı insan yaşamına elverişli değildir. Özellikle insan yaşamına elverişli olan adalar, Kızıldeniz’in güneyine gidildikçe artmaktadır. Nitekim Kızıldeniz’in en büyük adaları olan Farasan ve Dahlak adaları, Kızıldeniz’in güneyinde bulunmaktadır (Dzurek,2001: 3). Kızıldeniz içinde bulunan ve insan yaşamına elverişli olmayan bu adaların, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında etkili olması pekte mümkün değildir. Eritre-Yemen kararında mahkeme, Eritre’nin egemenliği altında bulunan Dahlak adalar topluluğu ile Yemen’in egemenliği altında bulunan Kamaran adalarına, ana karaya yakın olmaları gerekçesi ile ana karanın bütünleyici bir parçası olarak değerlendirilmiş ve sınırlandırma çizgisi üzerinde tam etki tanınmıştır. Aynı zamanda bu adaların sosyal hayata elverişli olması ve yaşayan bir nüfusunun bulunması, bu karar üzerinde etkili olmuştur. Diğer taraftan mahkeme, Yemen’e ait olan “Jabal Al-Tayr ve Zugar” adalarına ise, sosyal hayata elverişsiz olmaları ve ana karanın bütünleyici bir parçasını oluşturmadıkları gerekçesiyle sınırlandırma çizgisi üzerinde bir etki tanınmamıştır (Başeren,2002: 93).

Bu çerçevede, Kızıldeniz’de adaların sınırlandırma çizgileri üzerindeki etkileri, anakaraya olan uzaklıkları, sosyal hayata elverişliliği, ekonomik durumu ve üzerindeki yaşayan nüfusa göre değişiklik gösterecektir. Dolayısıyla yapılacak olan bir sınırlandırmada, adaların bu niteliklerine bakılarak, sınırlandırma çizgisi üzerindeki etkilerini belirlemek daha doğru olacaktır.

2.3.2.3. Deniz Tabanının Jeolojik Özellikleri

Deniz alanlarının sınırlandırılmasında göz önünde bulundurulması gereken diğer bir unsur, “deniz tabanının jeolojik özellikleridir”. Bu unsur, “kuzey denizi kıta sahanlığı davasında doğal uzantı” olarak vurgulanmış ve sınırlandırma sırasında önemli durumun, ilgili devletlere kendi doğal uzantısının kendisine verilmesi olarak tanımlanmıştır. Ancak

“İngiltere-Fransa kıta sahanlığı davasında” hakem mahkemesi, sınırlandırma yapılırken doğal uzantı unsurunun, mutlak bir etkisinin olmayacağını ifade etmiştir. Yine aynı şekilde “Kanada-Fransa, Tunus-Libya ve Libya-Malta” davalarında da bu görüş tekrarlanmıştır. Uluslararası yargı kararlarında, sınırlandırma işleminde doğal uzantı unsurunun etkisinin zayıflaması iki nedene dayandırılmaktadır. Bu nedenlerden ilki, hukuki olarak kıta sahanlığı kavramının temelini doğal uzantı unsurundan ziyade, mesafe ölçütünün oluşturmasından kaynaklanmaktadır. Diğer neden ise, son zamanlarda yapılan sınırlandırma anlaşmalarının, sadece kıta sahanlığı değil aynı zamanda tek bir sınır çizgisi ile hem kıta sahanlığı hem de MEB alanlarının belirlenmesinden kaynaklanmaktadır. Bu çerçevede, sadece kıta sahanlığı kavramının ortaya çıkışından dolayı bir miktar önemli olan ancak MEB kavramı ile ilgisi olmayan jeolojik özelliklerin, sınırlandırma sırasındaki etkileri zayıflamıştır. Sonuç olarak, jeolojik temelli faktörler, sınırlandırma işleminde daha geri planda değerlendirilmekte ve sınırlandırmada mutlak bir etki yerine sadece nispi bir etki göstermektedir (Acer,2002: 72).

1982 B.M.D.H.S’nin 76. maddesi, jeolojik verilere bakılmaksızın, devletlerin 200 mil genişliğinde bir kıta sahanlığı alanına sahip olduğunu belirtmektedir. Fakat Kızıldeniz, yapısı gereği dar ve uzun bir denizdir. Bundan dolayı en geniş noktası 360 km ile Massava limanı civarında, ortalama genişliği ise 280 km’dir. Dolayısıyla Kızıldeniz gibi genişlik bakımından 400 mili geçmeyen denizlerde, jeolojik verilerin sınırlandırma işlemi üzerindeki etkileri kısıtlı olmaktadır. Bundan dolayı Kızıldeniz’deki kıta sahanlığı sınırlandırmasının jeolojik unsurlardan ziyade, mesafe ölçütüne göre yapılması muhtemeldir.

2.3.3. Coğrafi Olmayan Unsurların Dikkate Alınması ile İlgili Prensipler

Sınırlandırmada hakkaniyetli bir sonuca ulaşmak için tek başına coğrafi faktörlerin dikkate alınması yeterli bir sonuç doğurmamakta, aynı zamanda ilgi tüm unsurların yani coğrafi olmayan faktörlerinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bundan dolayı uluslararası yargı organları da coğrafi faktörler neticesinde oluşturduğu deniz

sınırının hakkaniyetli bir sonuç doğurup doğurmadığını coğrafi olmayan faktörleri de göz önünde bulundurarak değerlendirmektedir.

2.3.3.1 Ekonomik Faktörler

Kıta sahanlığı kavramının asıl ortaya çıkmasının nedeni, deniz tabanında ve altında bulunan doğal kaynaklar üzerinde kıyı devletine münhasır haklar sağlamaktır. Bundan dolayı kıta sahanlığı sınırlandırılmasında önemli olan unsurlardan biri de ekonomik faktörler yani doğal kaynaklardır. Aynı zamanda sınırlandırma bölgesinde var olduğu bilinen doğal kaynakların, sınırlandırma işlemi sırasında dikkate alınması gerektiği yargı kararlarında da vurgulanmıştır (Doğru, 2015: 537). Uluslararası yargı kararlarında, sınırlandırma alanı içerisindeki varlığı bilinen doğal kaynakları, orantısız bir şekilde paylaştıran bir sınır çizgisi belirlemenin hakkaniyetsiz bir sonuç doğuracağı vurgulanmıştır. Bu bağlamda, “Eritre-Yemen kararında”, ilgili devletlerin balıkçılığa olan bağımlılıkları sınırlandırmada önemli bir faktör olmuştur. Ayrıca Jan Mayen davasında mahkeme, sınırlandırma bölgesindeki balıkçılık alanlarının orantılı bir şekilde dağıtılmasını oldukça önemsemiş ve bu nedenle sınırlandırma çizgisi üzerinde değişiklikler yapmıştır. Ancak devletlerin birbirine kıyasla ekonomik gelişmişlikleri, sınırlandırmada etkili olan bir faktör değildir. Yargı kararlarında bu durumun, göreceli ve değişken olduğu belirtilmiş ve bundan dolayı bir etkisinin olmayacağı vurgulanmıştır (Acer, 2002: 72-73).

Diğer taraftan, denizlerde bulunan doğal kaynakların paylaşılması amacıyla devletler, bazı esnek çözümler kullanmaktadır. Bunlardan ilki, bölgede bulunan doğal kaynaklarla ilgili olarak, “ortak rezerv anlaşması (Common Deposit Clause)” anlaşmalarıdır. 1965 tarihli Norveç-İngiltere anlaşması ile 1974 tarihli İran-Birleşik Arap Emirlikleri anlaşması, bu tür anlaşmalara örnektir (Doğru,2015: 539). Diğer bir çözüm ise, “ortak işletme (Joint Development)” alanlarının kurulmasıdır. Bu tür yapılan anlaşmalar iki gruba ayrılmaktadır. Bunlardan ilki, deniz sınırının belli olduğu anlaşmalardır. Bu anlaşmada ilgili devletler, sınır çizgilerini de kapsayacak bir “ortak işletme alanı (Joint Development Zone)” oluştururlar. 1981 tarihli Norveç-İzlanda arasında imzalanan anlaşma, bu tür anlaşmalara örnektir. Diğer grup ise, Kızıldeniz içerisinde de örneği bulunan, sınırlandırılmamış veya birtakım anlaşmazlıklar nedeni ile sınırlandırılmamış alanlarla alakalıdır. Böyle bölgelerde ilgili devletler, deniz sınırını

belirlemeden doğal kaynakların bulunduğu alanda “ortak işletme alanı” kurallar. Tipik bir örneği ise, 1974 tarihli Suudi Arabistan ile Sudan arasında imzalanan anlaşmadır (Doğru, 2015: 539).

2.3.3.2. Bölgedeki Mevcut veya Muhtemel Sınırlar

Sınırlandırma bölgesinde var olan sınırlar veya muhtemel sınırlandırma bölgeleri, taraflar arasında yapılacak olan bir sınırlandırma anlaşmasını etkileyen unsurlardan bir diğeridir. Bu bağlamda Tunus-Libya davasında mahkeme, ilgili devletler ile üçüncü devletler arasında yapılan sınır anlaşmalarını göz önünde bulundurmıştır (Acer, 2002: 73). Aynı durum Kızıldeniz içerisinde Eritre-Yemen davasında da ilgili bir durum oluşturmuş ve hakem mahkemesi, sınırlandırma bölgesinin hem kuzey hem de güney kesiminde üçüncü devletlerin varlığıyla karşılaşmıştır. Bu durumla ilgili olarak hakem mahkemesi, “hakemlik anlaşması çerçevesinde Eritre ile Yemen arasında deniz sınırına karar verme yetkisine sahip olduğuna, iki taraftan biri ile komşu devletler arasında herhangi bir sınırı kararlaştırma yetkisine sahip olmadığına, bu nedenle sınırın her iki ucunu başka taleplerin inceleneceği alanlara geçmekten kaçınacak şekilde sona erdirmek gerektiğine” hükmederek, üçüncü devletlerle muhtemel sınır oluşturacak bölgede iki devlet arasındaki sınırlandırmayı durdurmuştur (Başeren, 2002: 99).

2.3.3.3. Güvenlik ve Seyr-ü Sefer Faktörü

Güvenlik ve Seyr-ü sefer faktörlerinin, kıta sahanlığı sınırlandırılması üzerindeki etkisi çok net değildir. Bu açıdan güvenlik ve seyr-ü sefer faktörlerinin sınırlandırma çizgisini, doğrudan değiştirecek oranda bir etkiye sahip oldukları söylenemez. Ancak bu faktörlerin, sınır çizgisini destekleyen veya güçlendiren unsurlar olarak kabul edilmektedir (Doğru, 2015: 535). U.A.D Romanya-Ukrayna davasında, tarafların güvenlikle ilgili iddialarını değerlendirmiş ve “tarafların yasal güvenlik mülahazalarının nihai sınır belirlenmesinde bir rol oynayabileceğini ama bu uyuşmazlıkta geçici sınırın, tarafların yasal güvenlik mülahazalarına tam olarak saygılı durumda olduğunu belirterek, değişiklik yapılmasına gerek olmadığını” ifade etmiştir (Doğru, 2015: 535). Eritre-Yemen kararında ise hakem mahkemesi, Yemen’in güvenlik ile ilgili

taleplerinin olmasına rağmen mahkeme, orta hat çizilirken güvenlik faktörünü hesaba katmamıştır (Başeren,2002: 92-93).

Kıta sahanlığı kavramı teorik olarak, Seyr-ü sefer konusu ile ilgisi pek bulunmamaktadır. Bu durum, uluslararası sözleşmelere de yansımış ve 1982 B.M.D.H.S'nin 78(1). maddesi; “kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki hakları, üsteki suların veya bu sular üzerindeki hava sahasının hukuksal statüsünü etkilemez” şeklinde ifade edilmiştir (Gündüz, 2009: 384). Ancak Eritre-Yemen davasında hakem mahkemesi, deniz sınırını belirlerken, Seyr-ü sefere ilişkin unsurları da dikkate almıştır. Nitekim bu mahkeme, Seyr-ü sefer unsurlarını dikkate alarak karar alan ilk ve tek mahkemedir. Bu bağlamda hakem mahkemesi, dünyanın önemli bir su yolu olma özelliği taşıyan Kızıldeniz’de, Seyr-ü sefere uygun düşmeyen çemberler yaratmamak için Yemen’e ait olan “Haycoclar ve Güneybatı Kayalıklarına” herhangi bir hak tanımamıştır (Başeren, 2002: 93).

2.4. KIZILDENİZ KITA SAHANLIĞININ HUKUSAL STATÜSÜ

2.4.1. Kızıldeniz’e Kıyısı Olan Devletlerin Kıta Sahanlığı Uygulamaları

Tablo 2.1: Kızıldeniz'e kıyısı olan devletlerin, 1982 BMDHS'ye ilişkin statüleri

Ülkeler	İmza Tarihi	Onaylanma Tarihi
Mısır	1982	26.08.1983
Sudan	1982	23.01.1985
Eritre ¹⁶	İmzalanmamış	İmzalanmamış
Cibuti	1982	08.10.1991
Yemen	1982	21.07.1987
Suudi Arabistan	1984	24.04.1996
Ürdün		27.01.1995
İsrail	İmzalanmamış	İmzalanmamış

Mısır

Mısır, 1958 yılında yayımlamış olduğu bir kararname ile karasularının genişliğini 12 deniz mili olarak belirlemiş olup, günümüze kadar bu karasuları uygulamasını sürdürmektedir. Aynı zamanda 24 mil genişliğinde bir bitişik bölge alanına

¹⁶ Eritre, 1982 BMDHS'ye taraf olmamasına rağmen, Eritre-Yemen tahkim mahkemesinin deniz sınırlandırması yaparken, sözleşmeyi göz önünde bulundurmasını kabul etmiştir.

sahip olan Mısır, 1958 tarihinde 1051 sayılı cumhurbaşkanlığı kararı ile kıta sahanlığı alanını belirlemiştir. Bu düzenlemeye göre Mısır, karasularının ötesindeki kıta sahanlığı hakkını, 200 metre derinliğe veya yer altı kaynaklarının işletilebilir derinliğe kadar olan alanlarda kullanacağını belirtmiştir. Ayrıca adaların da benzer şekilde kıta sahanlığı hakkına sahip olacağını belirten Mısır, belirlenen kıta sahanlığı alanlarının hiçbir şekilde serbest geçiş ilkesine ve hava sahasına zarar vermeyeceğini ifade etmiştir. Diğer taraftan Mısır, 16 Ağustos 1983 tarihinde BMDHS'yi onaylarken, Kızıldeniz ve Akdeniz'de karasularının dışında yer alan Münhasır Ekonomik Bölge(MEB) haklarını kullanacağını beyan ederek, sözleşme hükümlerine uygun bir şekilde Münhasır Ekonomik Bölge alanı belirleyeceğini ifade etmiştir (<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/EGY.htm> 06.07.2019).

Sudan

Sudan, deniz yetki alanlarını 1970 yılında yayımlamış olduğu karasuları ve kıta sahanlığı yasası ile belirlemiştir. Bu yasaya göre Sudan, karasuları genişliğini 12 deniz mili olarak belirlemiş olup, günümüze kadar bu uygulamayı sürdürmektedir. Yine bu yasa içerisinde kıta sahanlığı hakkını da belirleyen Sudan, 200 metre derinliğe veya işletilebilir derinliğe kadar olan alanlarda kıta sahanlığı hakkını kullanacağını ifade etmiştir. Ayrıca Sudan, doğal kaynakların keşfedilmesi ve çıkarılması için tesisler kurabileceğini, aynı zamanda bu tesislerin güvenliğini sağlamak amacıyla tesislerin çevresinde güvenlik bölgeleri kurma ve gerekli önemli alma hakkına sahip olduğunu ifade etmiştir. Sudan, kıta sahanlığı üzerinde haklarının açık deniz rejimini ve bu sular üzerindeki hava rejimini etkilemeyeceğini de beyan etmiştir (https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SDN_1970_Act.pdf 06.07.2019).

Eritre

Eritre'nin, deniz yetki alanları için ulusal düzenlemelerine baktığımızda sadece 12 mil genişliğinde bir karasuları düzenlemesi olduğu görülmektedir (<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ERI.htm>

06.07.2019). Ancak Eritre, Yemen ile deniz sınırlandırılması davasında 1982 BMDHS'nin düzenlemelerinin göz önünde bulundurulmasını kabul etmiştir.

Cibuti

Cibuti, karasularını, bitişik bölgesini ve Münhasır Ekonomik Bölgesini 1979 yılında yayımlamış olduğu bir bildiri ile düzenlemiştir. Bu düzenlemeye göre Cibuti, karasuları genişliğini 12 mil olarak belirlerken, bitişik bölgesini ise 24 mil olarak belirlemiştir. Cibuti, bu yasa içerisinde kıta sahanlığı ile ilgili olarak bir düzenleme yapmazken, MEB alanı ile ilgili olarak bir düzenleme yapmıştır. Cibuti, bu düzenlemeye göre; karasuları esas çizgisinden başlayarak, 200 deniz miline kadar uzanan bir alanda MEB hakkına sahip olacağını belirtmiş ve bu alan içerisindeki su tabakası, deniz yatağı ve toprak altında münhasır haklara sahip olacağını ifade etmiştir (https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DJI_1979_Law.pdf 06.07.2019).

Yemen

Yemen, 1977 yılında yayımlamış olduğu bir bildiri ile karasuları, bitişik bölge, Münhasır Ekonomik Bölge ve kıta sahanlığı alanlarını düzenlemiştir. Bu mevcut düzenlemeye göre Yemen, karasularının genişliğini 12 mil olarak belirlerken, 24 mil genişliğinde bir bitişik bölge alanı belirlemiştir. Bu düzenlemeye göre 200 millik bir MEB alanına sahip olan Yemen, kıta sahanlığı alanını ise, 200 mil veya kıta kenarının dış sınırına kadar uzanan alanlar olarak belirlemiştir (https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/YEM_1977_Act.pdf 06.07.2019).

Suudi Arabistan

Suudi Arabistan, 2011 yılında yayımlamış olduğu bir kraliyet kararı ile denizcilik bölgelerini yeniden düzenlemiştir. Suudi Arabistan bu düzenlemeye göre; karasularının genişliğini 12 mil olarak belirlerken, bitişik bölge alanını ise 18 mil olarak belirlemiştir. Suudi Arabistan bahsi geçen kararnamenin on yedinci ve yirmi birinci maddeleri arasında kıta sahanlığı ile ilgili düzenlemelere yer vermiş ancak kıta sahanlığı alanının genişliği hakkında kesin bir yargıda bulunmamıştır. Suudi Arabistan bu kararnameye göre "krallığın kıta sahanlığı, ana karanın doğal uzantısı boyunca uzanan

deniz dibini, deniz yatağını ve toprak altını kapsar” şeklinde ifade etmiştir (https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SAU_2011_Decree.pdf 06.07.2019).

Ürdün

Ürdün, 2 Aralık 1943 tarihinde karasuları ve su ürünleri kanunu yayımlayarak, karasularını ve balıkçılık bölgesini düzenlemiştir. Bu kanuna göre Ürdün, karasuları alanını 3 deniz mili olarak belirlemiştir (https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/JOR_1943_Act.pdf 06.07.2019).

İsrail

İsrail, 1990 yılında yayımlanmış olduğu bir kanun ile hem karasularının tanımını değiştirmiş hem de karasularının genişliğini 12 mile çıkarmıştır. Ayrıca İsrail, karasularının ötesindeki deniz alanlarında, derinliğin doğal kaynakların kullanımına müsaade ettiği yere kadar, sahillerine bitişik deniz yatağı bölgeleri ile toprak altını kapsayan bir kıta sahanlığı alanına sahip olduğunu ifade eden bir yasaya sahiptir (<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ISR.htm> 06.07.2019).

2.4.2. Kızıldeniz İçerisindeki Kıta Sahaneliği Uyuşmazlıkları

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 76. maddesine göre; *“bir kıyı devletin kıta sahanlığı, kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca kara sularının ötesinde kıta kenarının dış sınırına kadar uzanan veya kıta kenarının dış sınırının (200 mile kadar uzanmadığı yerlerde), kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar uzanan sualtı alanlarının deniz altı ve toprak altını kapsar”* şeklinde ifade edilmiştir. Kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması ise 83. maddede düzenlenmiştir. Bu maddeye göre; *“kıyıları karşı karşıya veya yan yana olan devletler arasında kıta sahanlığı sınırlandırılması, hakça bir çözüm bulmak üzere, Milletler Arası Adalet Divanı Statüsü'nün 38 inci maddesinde zikredilen Milletlerarası hukuka göre anlaşma ile gerçekleştirileceği”* ifade edilmiştir (Gündüz, 2009: 383-386).

Kızıldeniz'in modern coğrafyası başlığında da belirttiğimiz gibi Kızıldeniz'in en geniş noktası 165 mildir. 1982 BMDHS'nin 76. Maddesine göre; devletlere 200 mil kıta

sahanlığı hakkı tanınmış ve bu hak için herhangi bir başvuruda bulunmalarına gerek olmadığı belirtilmiştir. Ancak Kızıldeniz'in genişliği, bu rakamın çok altında olduğundan dolayı Kızıldeniz'e kıyısı olan devletlerin kıta sahanlığı belirlerken karşılıklı anlaşma yapmalarını zorunlu kılmaktadır. Fakat gerek Kızıldeniz'in yapısı gerek Kızıldeniz'i sınırlandıran ülkelerin kendi aralarındaki egemenlik sorunları gibi nedenlerden anlaşmaların yapılması zorlaşmaktadır. Diğer taraftan Kızıldeniz'i sınırlandıran ülkelerin sayıca fazla olması yapılacak olan anlaşmaları yine olumsuz olarak etkilemektedir. Şöyle ki, iki devlet arasında anlaşma ile belirlenen deniz sınırı, doğrudan üçüncü bir devleti ilgilendirdiğinden dolayı anlaşma yapılması oldukça zorlaşmaktadır.

Kızıldeniz içerisindeki kıta sahanlığı sınırlandırmalarını, Akabe körfezinde ve Kızıldeniz'in merkezinde olmak üzere iki gruba ayırmamız mümkündür. Nitekim sınırlandırılacak bölgenin farklılıkları da buna olanak sağlamaktadır.

Akabe körfezinin dar olmasından dolayı, körfez içerisindeki ana sınırlandırma sadece karasuları için olacaktır. Körfezin sadece güney kesiminde bulunan geniş alan için Suudi Arabistan ve Mısır'ın bir kıta sahanlığı/MEB alanı vardır. Körfez içerisindeki deniz sınırlarının belirlenmesinin önündeki en büyük engel, Tiran ve Sanafir adalarının hukuksal durumun belirsizliğinden kaynaklanmaktaydı. Fakat 2016 yılında yapılan bir anlaşma ile bu adaların egemenliği Suudi Arabistan'a bırakılmış ve bu sorun ortadan kalkmıştır. Nitekim körfez içerisinde en büyük sınırlandırma alanı da bu iki devlete aittir. Genel olarak körfezi incelediğimizde; kıyı şeridinin düz yani girintili ve çıkıntılı olmadığı gözlemekle beraber büyük adaların da olmadığı ortaya çıkmaktadır. Bu durum yapılacak olan sınırlandırma anlaşmalarını oldukça kolaylaştırmıştır. Basit şekilde körfezin geometrisine baktığımızda medyan çizgisinin, körfezi eşit olarak böldüğü ortaya çıkmaktadır. Nitekim yapılan sınırlandırmalarda bu özellik dikkate alınmış ve genellikle bu husus dikkate alınarak sınırlandırma yapılmıştır (Schofield and Prescott, 2005: 477-479).

Akabe körfezinin aksine Kızıldeniz'in merkezindeki sınırlandırma alanları ise çok daha karmaşıktır. Özellikle; Kızıldeniz kıyılarının yapısal bozuklukları, çok fazla ada ve adacığın bulunması, kara suların ötesinde her türlü açık deniz sınırlandırmalarına tabi olması, ülkeler arasındaki egemenlik anlaşmazlıkları, aşırı deniz hakkı talepleri, siyasi çekişmeler ve deniz sınırlarının ikiden fazla ülkeyi ilgilendirmesi gibi nedenler

sınırlandırılacak bölgeyi oldukça karmaşık hale getirmektedir (Schofield and Prescott, 2005: 477-479).

Tablo 2.2: Kızıldeniz deniz sınırlarının statüsü

Ülkeler	Sınır İlişkisi	Statüsü
Cibuti-Eritre	Yan-yana	Çözümlememiş
Cibuti-Yemen	Karşılıklı	Çözümlememiş
Mısır-İsrail	Yan-yana	Çözümlememiş
Mısır-Ürdün	Karşılıklı	Çözümlememiş
Mısır-Suudi Arabistan	Karşılıklı	2016
Mısır-Sudan	Yan-yana	Çözümlememiş
Eritre- Suudi Arabistan	Karşılıklı	Çözümlememiş
Eritre-Sudan	Yan-yana	Çözümlememiş
Eritre-Yemen	Karşılıklı	1999
İsrail-Ürdün	Yan-yana	1996
Ürdün-Suudi Arabistan	Yan-yana	2007
Suudi Arabistan-sudan	Karşılıklı	1974
Arabistan-Yemen	Yan-yana	2000

Kızıldeniz içerisinde toplamda on üç tane sınırlandırma anlaşması yapılması gerekirken bu anlaşmalardan sadece beş tanesi yapılabilmektedir. Ayrıca Sudan-Suudi Arabistan arasında, bölgedeki kaynakların ortak kullanılması adına ortak bölge anlaşması imzalanmıştır. Yukarıdaki tabloda Kızıldeniz deniz sınırlarının statüsü gösterilmiştir.

2.4.2.1. Belirlenmiş Kıta Sahaneli Alanları

2.4.2.1.1. Eritre-Yemen Deniz Sınırlarının Belirlenmesi Davası

Eritre-Yemen deniz sınırı, Kızıldeniz içerisinde mahkeme yolu ile belirlenmiş ilk ve tek sınır olduğundan dolayı önem arz ettiği için ilk inceleyeceğimiz deniz sınırıdır. Eritre ile Yemen, Kızıldeniz'in güneyinde Bab-el Mandep boğazının kuzeyinde karşılıklı kıyılara sahip olan iki ülkedir. İki devlet arasındaki uyuşmazlık nedeni ise, Kızıldeniz'de bulunan bazı eski Osmanlı adaları üzerindeki egemenlik anlaşmazlığı ve iki devlet arasındaki deniz sınırının belirlenmesi konusundaki bazı anlaşmazlıklardır (Başeren,2002: 81).

Kızıldeniz'deki serbest geçiş ilkesini garanti altına almak nedeniyle Fransa ve B.M. genel sekreterinin çabalarıyla, Eritre ile Yemen arasında 21 Mayıs 1996 tarihinde "İlkeler Üzerine Anlaşma" imzalanmıştır. Söz konusu anlaşma ile taraflar, aralarında

bulunan egemenlik ve deniz sınırlandırılması anlaşmazlıklarını hakemlik yoluna başvurarak, sonuca ulaştırmaya karar vermişlerdir (Akipek,2000: 1-2).

Nitekim her iki devlet, 3 Ekim 1996 tarihinde imzaladıkları “Hakemlik Anlaşması” ile bir hakem mahkemesinin oluşturulmasına karar vermiştir. İmzalanan hakemlik anlaşmasına göre taraflar oluşturulacak hakem mahkemesinden ilk olarak, iki devlet arasında anlaşmazlığa neden olan adalar üzerinde hangi devletin egemen olduğunu belirlemesini istemişlerdir. Daha sonra taraflar hakemlik mahkemesinden, aralarındaki deniz sınırı (Karasuları, Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanlığı) alanlarının belirlenmesini talep etmişlerdir (Başeren,2002: 82).

Taraflar arasında egemenlik ile ilgili olan anlaşmazlık, Kızıldeniz içerisinde daha önceleri Osmanlı hâkimiyetinde olan ada ve adacıklarla alakalıdır. Bu adaların hâkimiyeti ile ilgili olarak iki ülke arasında çatışmalar yaşanmış ve bu çatışmaların neticesinde Eritre, Haniş adasında Yemen ise, Zuqar adasında hâkimiyet kurarken, Kızıldeniz’in göreceli sakinliği de bozulmuştur (Lefebvre,1998: 368). Eritre, adalar üzerindeki egemenliğini tarihsel bir zincire dayandırarak, adaların İtalya tarafından Etiyopya’ya bırakıldığını ve kendisinin de Etiyopya’dan bölündüğünü bundan dolayı adaların egemenliğinin kendisine geçtiğini belirtmiştir. Yemen ise, bölge Osmanlı hâkimiyetine girerken, Osmanlı imparatorluğundan adalar için birtakım haklar aldığını ve Osmanlı imparatorluğunun yıkılmasından sonra ise adaların kendisine geri geçtiğini ifade etmiştir. Mahkeme karar verirken, Lozan Barış Anlaşması’nın on altıncı maddesini de yorumlamış ve Yemen ile Eritre’nin tarihsel olarak adaların üzerinde egemenlik haklarının olduğu iddialarını ise kabul etmemiştir (Gökdemir Işık, 2009: 119)

Hakem mahkemesi, egemenlik anlaşmazlığı ile ilgili olarak ilk kararını 9 Ekim 1998’de verirken, bizim konumuzla alakalı olan deniz sınırlandırılmasıyla ilgili olan ikinci kararını ise, 17 Aralık 1999’da vermiştir. Bizim burada inceleyeceğimiz karar da deniz sınırlandırılması yani karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge alanlarını belirleyen ikinci karar olacaktır.

Taraflar, deniz sınırının belirlenmesi için hakem mahkemesinden eşit uzaklık prensibinin uygulanmasını istemiş olsalar da uygulanacak olan eşit uzaklık çizgisinin çiziminde ki farklı görüşlerden dolayı oluşturdukları sınır çizgileri de birbirinden farklı olmuştur. Ayrıca taraflar hakem mahkemesinden, deniz alanlarının belirlenmesi ile ilgili

anlaşmazlığı, 1982 B.M.D.H.S ve ilgili başka faktörleri göz önüne alarak sonuçlandırılmasını talep etmişlerdir (Başeren,2002: 89).

Yemen, mahkemeden sınırlandırılacak bölge için eşit mesafe ilkesine uygun olarak çok amaçlı tek bir sınır çizgisi çizilmesini talep etmiştir. Yemen'in talep ettiği orta hat, kendi ülkesinin kıyıları ile adalarının esas noktalarını hesaba katarken, Eritre'nin egemen olduğu bazı adaların esas noktalarının tesirini ise dikkate almamıştır. Yemen, sınırlandırılacak alanın belirlenmesi için bölgeyi "Kuzey, Güney ve Merkez" olarak üçe bölmüştür. Yemen, bölgenin kuzeyi için çizilecek olan sınır çizgisine hem kendisinin hem de Eritre'nin esas noktalarını hesaba katmıştır. Yemen, Eritre'nin sahip olduğu Dahlak adalar topluluğunun ana karanın bir parçası olması nedeniyle çizilecek olan orta hat esaslı sınır çizgisinde Eritre lehine hesaba katılması gerektiğini ifade ederek, yine aynı gerekçeyle "Jabal al Tayr" ve "Zubayr" grubuna ait kendi adalarının da dikkate alınması gerektiğini savunmuştur. Yemen, merkez bölgede kendisine ait olan "Haniş adalar grubuna" tam etki verirken, "Güneybatı Kayalığı ve Hoycock adalarının" yalnızca Seyr-ü sefer ile alakalı olarak bir risk oluşturduğunu öne sürmüştür (Başeren,2002: 89-90).

Yemen'in iddialarına karşılık Eritre ise, kuzeyde sınırlandırma için uygulanacak olan eşit uzaklık çizgisinin saptanmasında Yemen'e ait olup, açık denizde bulunan "Jabal al Tayr ve Zubayr grubu" adacıklarının dikkate alınmasının hakkaniyetli bir sonuç doğurmayacağını belirtmiştir. Eritre sınırlandırılacak bölgenin merkezinde ise, adalar arasında sadece karasuları sınırlandırılması yapıldığı için kendisine ait olan Güneybatı Kayalığı ile Hoycock adalarının da Haniş adalar grubu gibi sınırlandırmada dikkate alınması gerektiğini belirtmiştir. Diğer taraftan Eritre, geleneksel balıkçılık rejimini ileri sürerek, tarihi orta hatta dikkat çekmiştir. Eritre'nin üzerinde durduğu tarihi orta hat ise, bir takım Eritre adalarına tam etki veren ancak Yemen'e ait olan açık deniz adalarına etki tanımayan bir eşit uzaklık çizgisidir (Başeren,2002: 90).

Hakem mahkemesi, deniz sınırlandırılmasıyla ilgili ikinci aşama kararında tarafların talep ettiği gibi deniz sınırlarının belirlenmesi için "eşit uzaklık-özel şartlar" prensibini birleşik bir kural olarak uygulanmasını uygun bulmuştur. Bu hususta mahkeme, belirlenecek sınırın karşılıklı kıyıları arasında çizilecek orta hat olduğunu ifade etmiş ve bu ifadeye pareler olarak, karasular, MEB ve kıta sahanlığı sınırlarını belirleyen çok fonksiyonlu tek bir sınır çizgisi çizmiştir. Aynı zamanda mahkeme, B.M.D.H.S'nin

74. ve 83. maddeleri ile daha önceki mahkeme kararlarına bakarak, orta hat veya eşit uzaklık çizgisinin hakkaniyetli bir deniz sınırı oluşturacağını karara bağlamıştır. Çizilecek olan orta hattın, ilk önce geçici olarak çizilmesine ve daha sonra ise çizilen bu orta hattın oransallık prensibine göre hakkaniyetli bir sonuç doğurup doğurmadığı kontrol edileceği mahkeme tarafından belirtilmiştir. Mahkeme tarafından çizilen bu orta hat, tarafların sahip olduğu adaların konumu, uluslararası seyr-ü sefer rotaları, esas çizgiler ve üçüncü devletlerin hakları göz önünde bulundurularak belirlenmiştir (Gökdemir Işık, 2009: 120).

Hakem mahkemesi, sınırlandırma alanı içerisindeki mevcut adaların sınır çizgisi üzerindeki tesirlerini incelemiş ve Eritre'nin egemenliği altında olan Dahlak ile Yemen'in egemenliği altında bulunan Kamaran adalarına ana karaya yakın oldukları gerekçesiyle bu adaları, “anakaranın bütünleyici bir parçası olarak” değerlendirerek, söz konusu adalara sınırlandırma çizgisi üzerinde tam etki tanımıştır.

Buna karşılık mahkeme, Yemen'e ait olan “jabal al Tayr ve Zubayr” adalarına ise, ana karadan uzak olmaları ve sosyal hayata elverişsiz oldukları gerekçesiyle sınır çizgisi üzerinde herhangi bir etki tanımamıştır. Sınır çizgisi, Zugar ve Haniş adalarının karasularını bölmesinden dolayı şekilde gösterilen 14. noktada eşit uzaklık çizgisi döndürülerek, adaların karasuları çizgisine göre kaydırılmıştır. Eşit uzaklık çizgisi 20. noktadan sonra ise, anakaranın karasuları orta hattı ile birleştirilmek üzere güneybatı tarafına doğru kaydırılmıştır (Gökdemir Işık, 2009: 121).

Şekil 2.5: Eritre-Yemen Deniz Alanı Sınırı



Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/eritrea-yemen>

Çizilecek olan sınır çizgisi için hakem mahkemesi, “Eritre ve Yemen’in uluslararası barış ve güvenliğinin olduğu kadar dünyanın özellikle duyarlı olduğu bu bölgenin seyr-ü sefer serbestliğinin korunması açısından uluslararası topluma karşı sorumluluğunun bilincinde olduğunu” belirtilen hakemlik anlaşmasının giriş kısmında ifade edilen seyr-ü sefere ilişkin hususlara önem vermiştir (Başeren,2002: 93). Bu hususta Eritre-Yemen davası, deniz sınırı belirlenirken seyr-ü sefer unsurunu göz önünde bulunduran tek karardır. Bunun da en büyük nedeni, Kızıldeniz’in jeopolitik önemi başlığı altında belirttiğimiz gibi sınırlandırılacak bölgenin dünyanın en önemli deniz yollarından bir tanesi olmasından kaynaklanmaktadır. Bu hususta Eritre, Yemen’in “Hayocları ve Güneybatı kayalıklarını çember içine alma” talebine bu durumun

“haycoclar ile Güneybatı kayalıkları” arasında bulunan batı seyr-ü sefer hattını Yemen’in karasularına sokacağı gerekçesiyle itiraz etmiştir. Ayrıca mahkemenin bu durumu kabul etmesi Zugar’ın doğusunda bulunan doğu seyr-ü sefer hattının Yemen’in karasularında bulunmasından dolayı her iki seyr-ü sefer hattının da Yemen’in karasularında bulunmasını sağlayacaktır. Bundan dolayı hakem mahkemesi, önemli bir deniz yolu üzerinde uygun olmayan bir çember oluşturmak istemediği için Eritre’nin görüşünü kabul etmiştir (Başeren,2002: 93).

Hakem mahkemesi, Eritre-Yemen anlaşmazlığında deniz sınırının belirlenmesine ilişkin ikinci aşamasını kararlaştırırken, iki devlet arasındaki sınırın her iki ucunda da üçüncü devletlerle karşılaşmıştır. Bu konu alakalı olarak hakem mahkemesi, *“hakemlik anlaşmasına göre iki taraf arasında deniz sınırına karar verme yetkisine sahip olduğuna, iki taraftan bir ile komşu devletler arasında deniz sınırına karar verme yetkisinin olmadığına, bundan dolayı sınırın her iki ucunda başka taleplerin inceleneyeceği alanlara geçmekten kaçınacak şekilde sona erdirmek gerektiğine”* karar vermiştir (Başeren, 2002: 99-100).

Hakem mahkemesinin geleneksel balıkçılık rejimine dair kararı ise, bölgede yürütülen balıkçılığın uluslararası hukuk kuralları neticesinde oluşturulacak sınırlandırma çizgisini etkilemeyeceği yönünde olmuştur. İki devlet arasında deniz sınırını oluşturacak geçici orta hat çizildikten sonra, ortaya çıkan sınırın hakkaniyetli bir sonuç doğurup doğramadığı oransallık prensibine göre kontrol edilmiştir. Yapılan kontrolde Eritre ile Yemen’in kıyı uzunlukları ile karasuları alanı da içinde olmak üzere deniz alanlarına bakılarak, bir orantısızlığın olmadığı karara bağlanmıştır (Gökdemir Işık, 2009: 121).

İncelediğimiz davanın deniz sınırlandırılmasıyla ilgili olarak verilen ikinci aşama kararında, Kızıldeniz’deki muhtemel diğer sınırlandırma alanlarını etkileyecek önemli faktörler bulunmaktadır. Bunlardan ilki, mahkemenin “eşit mesafe-özel koşullar” kuralını birleşik bir kural olarak kullanmasıdır. Her ne kadar bu, tarafların isteği doğrultusunda ortaya çıkan bir sonuç olmuş olsa da mahkeme kıyıları karşılıklı devletler arasında bu kuralın uygulanmasını içtihat hukuku kurallarına göre uygun bulmuştur. İkinci faktör ise, adalar ile ilgili olarak vermiş olduğu karardır. Burada mahkeme, sınırlandırma çizgisi üzerinde kıyılara yakın adalara tam etki tanırken, kıyıdan uzak Kızıldeniz’in açıklarında bulunan adalara ise hiçbir etki tanımamıştır. Diğer önemli faktör

ise, mahkeme sınırlandırma bölgesinin uluslararası önemli bir su yolu olma özelliğine dikkat çekerek, seyr-ü sefer rotalarını dikkate alarak sınırlandırma yapmasıdır. Aynı zamanda mahkeme, belirlemiş olduğu deniz sınırını oransallık prensibine göre hakkaniyetli olup olmadığını kontrol etmiştir. Kızıldeniz içerisinde benzer şekilde yapılacak diğer sınırlandırma alanlarının da bu faktörler göz önünde bulundurularak yapılması muhtemeldir.

2.4.2.1.2. Suudi Arabistan ile Yemen Arasındaki Sınır Anlaşması

Kızıldeniz içerisinde inceleyeceğimiz ikinci deniz sınırı, Suudi Arabistan ile Yemen arasında belirlenen deniz sınırıdır. Yemen ile Suudi Arabistan, 12 Haziran 2000 tarihinde imzaladıkları ve 4 Temmuz'da yürürlüğe giren kapsamlı bir sınır anlaşması neticesinde kara ve deniz sınırlarını belirlemişlerdir. Bu anlaşma, iki devlet arasında uzun zamandır süren kara sınır anlaşmazlığının çözülmesi neticesinde şekillenmiş olsa da anlaşma iki devlet arasındaki deniz sınırlarını da belirlemektedir (Prescott and Schofield, 2005: 481).

Suudi Arabistan 1932 yılında bağımsızlığını kazanmasının ardından Yemen ile sınır sorunları yaşamaya başlamış ve 1934 yılında iki devlet arasında bir savaş meydana gelmiştir. Yaşanan savaş sonrasında iki devlet, savaş durumunun durdurulması, karşılıklı barış oluşturmak ve kara sınırlarını belirlemek amacıyla 1934 yılında Taif Anlaşmasını imzalamışlardır. Bu anlaşma ile Yemen, kıyı bölgelerindeki Asir, Cizan ve iç kesimdeki Njran'ın üzerindeki Suudi Arabistan egemenliğini tanımış ve anlaşma kapsamında oluşturulan sınır çizgisini "Nihai ve Kalıcı" olduğunu kabul etmiştir. Fakat anlaşma imzalandıktan kısa süre bir süre sonra iki devlet arasındaki sınır anlaşmazlıkları tekrar gündeme gelmiştir. İki devlet arasında sınır sorununu çözmek adına tekrardan görüşmeler yapılsa da görüşmeler sırasında Yemen'in Taif Anlaşmasının bağlayıcı olmadığını savunmasından dolayı görüşmeler başarılı olmamıştır (Al-Enazy, 2002: 61-62).

Mayıs 1990'da Kuzey ve Güney Yemen'in siyasi birleşmesi ve sonraki dönemde bölgede yaşanan önemli siyasi olayların yarattığı bölgesel gelişmelere, Kızıldeniz'deki bazı keşif alanları üzerindeki egemenlik anlaşmazlıkları da eklenince bu iki ülke arasındaki sınır sorunu daha da ön plana çıkmaya başlamıştır. 1990'ların başında Suudi Arabistan, Yemen'de faaliyet gösteren altı petrol şirketine çalışma alanlarının Suudi Arabistan bölgesinde olduğu gerekçesiyle uyarı mektubu göndermiştir. Ayrıca British

Petroleum, Kızıldeniz'deki Yemen'in Antufash offshore bloğundaki çalışmalarını bölge üzerindeki egemenlik anlaşmazlıklarını ileri sürerek yarıda bırakmıştır (Khalfaoui and Yiallorides, 2019: 25).

Yaşanan gelişmelerin ardından taraflar arasında 1992'de Cenevre'de birtakım görüşmeler başlamış ve Şubat 1995'te Mutabakat Muhtırası (Memorandum of Understanding) imzalanmasıyla sonuçlanmıştır. Mutabakatın ardından Yemen ve Suudi Arabistan hükümetleri, çelişkili bölgesel taleplerinin çözümüne ilişkin olarak farklı konumlarını yansıtan bir dizi teklif ve görüşlerde bulunmuşlardır. Yemen, ikili müzakere veya tahkim yoluyla ulaşılabilecek kapsamlı bir sınır anlaşmasını önermiş ve böyle bir anlaşmanın tüm deniz ve kara sınırını kapsayarak, uluslararası hukuka uygun olacağını belirtmiştir. Suudi Arabistan ise, Yemen'in önerilerini Taif Anlaşmasında belirlenen sınır çizgisinin açık bir şekilde reddedilmesi olduğunu ileri sürerek kabul etmemiş ve Taif Anlaşmasına yeniden yaklaşım önermiştir. Suudi Arabistan, 1934 sınırının uluslararası bir anlaşma ile yasal olarak oluşturulduğunu bu nedenle hayla geçerliliğini koruduğunu savunarak sadece Taif Anlaşması kapsamına girmemiş olan deniz ve kara sınırının müzakere edilebileceğini ileri sürmüştür (Al-Enazy, 2002: 62).

İki devlet arasında müzakereler başladıktan kısa bir süre sonra 1934 sınır çizgisini birbirine bağlayan başlangıç ve bitiş sınır işaretlerinin konumlarını belirleyen 1937 sınır sınırlandırma ortak komisyonu raporu yorumlarına ilişkin anlaşmazlıklar ortaya çıkmıştır. Yemen, Taif Anlaşmasında Ras-el- Mu'waj olarak adlandırılan batı kara uç noktasının Duwaimah kıyı adacıklarının kuzey ucunda yer aldığını ileri sürmüştür. Suudi Arabistan ise, kara uç noktasının Duwaimah kıyı adacıklarının güney ucunda olduğu iddia etmiştir. Yaşanan bu anlaşmazlık neticesinde iki ülke arasında gerilim daha da tırmanmış ve 1988 yılında adı geçen bu adacıklar, silahlı çatışmalara sahne olmuştur. ABD Yakın doğu sekreteri yardımcısı Edward Walker'ın Şubat 2000'de iki ülkeye yaptığı ziyarette, bu sınır sorununun çözülmesinin bölgesel barış ve istikrarın çıkarları için olacağını belirttiikten kısa bir süre sonra iki devlet arasında sınır görüşmeleri tekrardan başlamıştır. Yapılan görüşmelerin ardından Yemen ve Suudi Arabistan dış ilişkileri bakanları 12 Haziran 2000 tarihinde iki ülke arasındaki uluslararası kara ve deniz sınırını

belirlemek üzere Jeddah Anlaşmasını imzalamışlardır. İmzalanan bu anlaşma 4 Temmuz 2000'de yürürlüğe girmiştir (Al-Enazy,2002: 63-64).

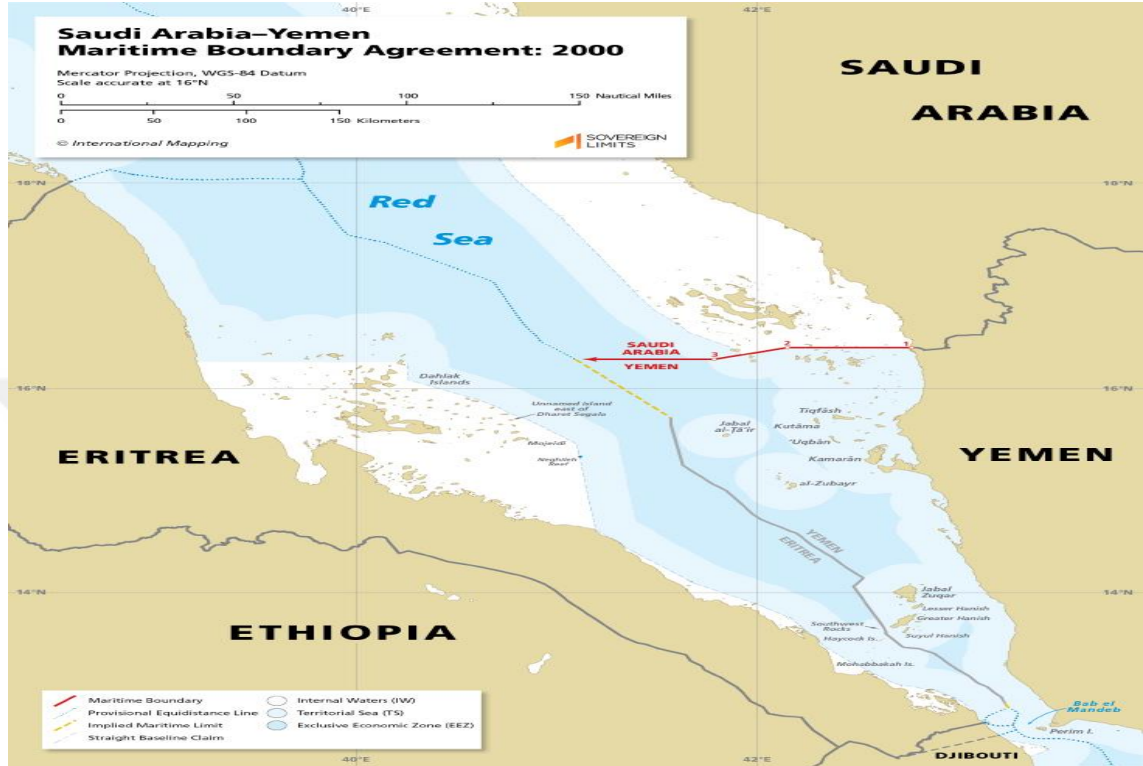
Jeddah Anlaşması, doğudaki Yemen-Suudi Arabistan-Umman kara sınırının uç noktasından başlayarak Kızıldeniz'deki Yemen-Eritre-Suudi Arabistan üçlü mevkiye kadar uzanan kapsamlı bir deniz ve kara sınırlandırma anlaşmasıdır. Anlaşma beş madde ve dört ekten oluşmaktadır. Bizim konumuzla alakalı olan iki devlet arasındaki deniz sınırları koordinatları ise anlaşmanın ek üçünde verilmiştir.

Anlaşmanın birinci maddesi, her iki tarafın da hem 1934 Taif Anlaşmasının sınır raporunu içeren eklerini hem de 1995 tarihli Mutabakat Muhtırasında bir değişiklik yapmadan yeniden onaylandığını belirtmektedir. Anlaşmanın ikinci maddesi ise, Yemen Cumhuriyeti ile Suudi Arabistan krallığı arasındaki kesin ve kalıcı sınır çizgisini belirlemektedir. Bu maddeye göre, iki devlet arasındaki sınır üç bölüme ayrılmıştır. Bu bölümlerden ilk ikisi, iki devlet arasındaki kara sınırının başlangıç ve bitiş noktalarını belirlerken üçüncü bölüm, iki devlet arasındaki deniz sınırını belirlemektedir. Anlaşmanın diğer maddeleri ise, iki ülke arasındaki sınırlandırmanın esaslarından bahsetmektedir (<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/YEM-SAU2000IBT.PDF> 25.09.2019).

Kıyıları yan yana olan bu iki komşu devlet, yemen ile Suudi Arabistan arasındaki deniz sınırı, iki dönüm noktasını birbirine bağlayan üç bölümden oluşmaktadır. Deniz sınır, Suudi Arabistan-Yemen kara sınırının 16° 24' 14,8" N ile 42° 46' 19,7" E kıyısındaki kara uç noktasından başlamakta ve batıya doğru ilk dönüm noktasına kadar 16°24' 14,8" N ile 42° 09' 00" E kadar devam etmektedir. Burada sınır çizgisi Güneybatıya doğru eğim alarak Marrak adasının egemenliğini Suudi Arabistan'a Dwaharab adasının egemenliğini ise Yemen'e bırakacak şekilde batıya doğru ilerler ve 16° 17' 24" N ile 41° 47' 00" E koordinatlarındaki dönüm noktasına ulaşmaktadır. Deniz sınırının son bölümü ise, batıya doğru 16° 17' 24" N paralelinde devam ettirilmiştir. Ancak deniz sınırının tam olarak nerede sonlandırıldığı belli değildir. Muhtemelen iki ülke arasındaki deniz sınırının nerede sonlandığı, Eritre-Yemen-Suudi Arabistan üçlü mevkinin konumu üzerine anlaşmaya varmak için Eritre'yi kapsayan üçlü müzakerelerle belirlenecektir. İki devlet arasındaki deniz sınırı, Farasan adaları grubu ve çevresindeki adaların büyük bir çoğunluğunu Suudi Arabistan'a bırakırken, Yemen'e birkaç küçük

adanın egemenliği bırakılmıştır. Böylece iki devletin offshore egemenlik anlaşmazlığı da çözülmüştür (Prescott and Schofield, 2005: 482).

Şekil 2.6: Suudi Arabistan İle Yemen Arasındaki Deniz Sınırı



Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/saudi-arabia-yemen>

2.4.2.1.3. Suudi Arabistan ile Mısır Arasındaki Deniz Sınırlandırma Anlaşması

Kızıldeniz'in batı tarafında, Afrika kıtasında bulunan Mısır ile Kızıldeniz'in doğu tarafında, Arap yarımadasında bulunan Suudi Arabistan, Kızıldeniz'in kuzeyinde karşılıklı kıyılara sahip olan iki devlettir. Mısır ve Suudi Arabistan, 2016 yılında Akabe Körfezi ve Kızıldeniz'deki deniz sınırlarıyla ilgili olarak bir anlaşma imzalamışlardır. Aynı zamanda bu anlaşma, iki devlet arasında tarihi bir anlaşmazlık olan Tiran ve Sanafir adaları üzerindeki egemenlik anlaşmazlığını da çözmüştür. İki devlet arasındaki deniz sınırı, Akabe Körfezinden başlayarak Tiran boğazından geçmekte ve güneye doğru Sudan ile olan üçlü mevkiine kadar ilerlemektedir. İki devlet arasındaki deniz sınırlandırması, sınırın başlangıç noktası olan kuzeyde ve Tiran boğazı civarında sadece karasuları sınırlandırmasını kapsarken, daha güneye inildiğinde karşılıklı kıyılar arasındaki mesafe

24 mili aştığından dolayı sınırlandırma alanı kıta sahanlığı sınırlandırmasını da kapsamaktadır.

İki ülke arasındaki deniz sınırının belirlenebilmesinin önündeki en büyük engellerden bir tanesi olarak, Akabe Körfezi'nin girişindeki Tiran boğazının bulunduğu noktada yer alan Tiran ve Sanafir adalarının üzerindeki egemenlik anlaşmazlığı görülmekteydi (Dzurek,2001: 6). Nitekim bu adalar üzerindeki egemenlik anlaşmazlığı çözüme kavuşturulunca, bu iki devlet arasındaki deniz sınırı da belirlenmiştir.

Tiran ve Sanafir adaları, birinci dünya savaşının ardından Sina yarımadasına kadar ilerleyen Suudi Arabistan tarafından ele geçirilmiştir. Ancak 1950 yılında bölgedeki İsrail varlığından duyulan kuşkudan dolayı adalar Mısır'a bırakılmış ve Mısır Kralı Faruk, 1951 yılında İsrail'e giden deniz yolunu kapatmıştır. Adalar, 1956 yılında İngiltere, Fransa ve İsrail tarafından Mısır'a yapılan koalisyon saldırısında İsrail tarafından işgal edilmiş olsa da ABD ve Rusya'nın devreye girmesiyle adalar tekrardan Mısır'a iade edilmiştir. Adaların Mısır'a iadesinden sonra ABD öncülüğünde bir barış gücü konuşlandırılmıştır. Tiran ve Sanafir adaları, yaşanan altı gün savaşlarının ardından İsrail tarafından bir daha işgal edilmiş ve imzalan Camp David anlaşması ile İsrail deniz yolu güvencesi olarak, adaları tekrardan Mısır'a iade etmiş ve tekrardan ABD askeri konuşlandırılmıştır (Akdaş, 2017). Suudi Arabistan bu iki adanın kendisine ait olduğunu, sadece İsrail ile daha etkin mücadele edilebilsin diye adaların hâkimiyetini geçici olarak Mısır'a bıraktığını ifade etmiştir. Fakat 2016 yılına kadar adaların devri çeşitli nedenlerden dolayı ertelenmiş bundan dolayı da iki ülke arasındaki deniz sınırı belirlenememiştir. Ancak bu iki devlet, 8 Nisan 2016 tarihinde imzalamış oldukları anlaşma ile hem adalar üzerindeki egemenlik anlaşmazlıklarını hem de deniz sınırındaki belirsizliği çözmüşlerdir (Kebaish, 2019: 835-841).

Mısır ile Suudi Arabistan arasında 8 Nisan 2016 tarihinde imzalanan deniz sınırlandırma anlaşmasının birinci maddesi, her iki devletin deniz sınırlarını belirlemektedir. Bu maddeye göre iki devlet arasındaki deniz sınırı, daha sınırlandırılmamış olan Akabe Körfezindeki Mısır-Ürdün-Suudi Arabistan sınırının keşiştiği noktadan başlar ve güneye doğru noktaları birbirine bağlayan orta hat esaslı bir düz çizgi halinde 61. noktaya kadar uzanır, şeklinde ifade edilmiştir. İki devlet arasındaki deniz sınırı çizgisi, 55. nokta ile 61. nokta arasında Hala-ib üçgeni olarak adlandırılan

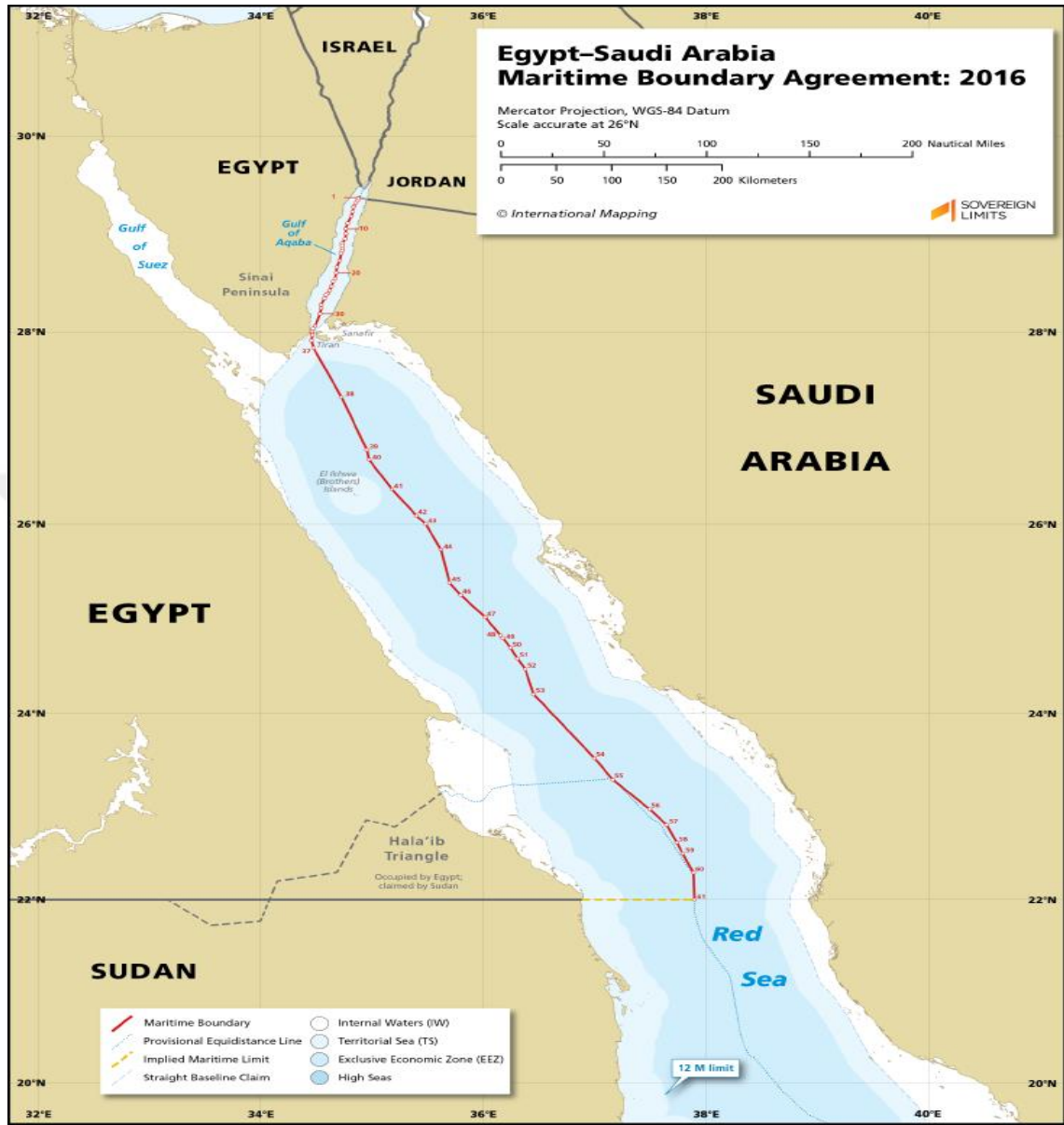
bölgenin deniz alanlarını kapsadığından dolayı bu sınır çizgisinin bitiş noktası Sudan tarafından kabul edilmemiştir (https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/LOS_94_WEB.pdf 26.09.2019).

Sudan, 2016 yılında B.M gönderdiği mektupta, “22. enlemin kuzeyinde bulunan Hala-ib de dâhil olmak üzere mevcut coğrafi ve siyasi sınırlar, 1 Ocak 1956’da Sudan’ın bağımsızlığı üzerinde devraldığı sınırlar olup, o sırada yayınlanan belgelerde ve haritalarda görülmektedir. Uluslararası hukukun kuralları, uluslararası sözleşmeler, Afrika Birliği örgütünün kabul ettiği ilkelere, özellikle Kahire Deklarasyonuna göre Afrika devletlerinin bağımsızlık kazanırken devraldıkları sınırlara uyması gerekir. Bu nedenle Afrika Birliği Örgütü tarafından Afrika’daki tüm sınır anlaşmazlıklarında uygulanan ve U.A.D tarafından birçok ilgili emsalde ileri sürülen bu ilkeye aykırı herhangi bir argümanın kabul edilemez” olduğunu ifade etmiştir. Aynı yıl içerisinde göndermiş olduğu başka bir mektupta ise Sudan, “Hala-ib üçgeni ve bu bölgenin deniz alanlarını kapsayan herhangi bir anlaşmayı veya bildiriye kabul etmediğini” beyan etmiştir

(https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/LOS_94_WEB.pdf 26.09.2019).

Suudi Arabistan ile Mısır arasındaki ortalama 100 millik deniz sınırı, orta hat esas alınarak karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge için çok amaçlı tek bir sınır çizgisi çizilerek belirlenmiştir. İki ülke arasındaki deniz sınırı, Akabe körfezinde sadece karasuları sınırlandırmasını kapsarken, Kızıldeniz’in güneyine doğru kıta sahanlığı sınırlandırmasını da kapsamaktadır. Sınırın her iki ucuna da bakıldığında üçüncü devletlerin olduğu görülmektedir. Bu hususta sınır çizgisi incelendiğinde, sınır çizgisinin başlangıcının üçüncü devletin hakları gözetilerek daha güneyden başlatılarak, buradaki sınırın üçlü müzakerelerle belirlenebilmesi için alan bırakıldığı gözlenmektedir. Ancak sınır çizgisinin bitiş noktasında ise üçüncü devletin haklarının gözetilmediği görülmektedir. Dolayısıyla sınırın güney ucu yani Sudan ile üçlü sınır oluşturan deniz alanı, tartışmalı bir bölge olarak kalmıştır.

Şekil 15: Suudi Arabistan ile Mısır Arasındaki Deniz Sınır



Kaynak: <https://sovereignlimits.com/boundaries/egypt-saudi-arabia>

2.4.2.1.4. Suudi Arabistan ile Sudan Arasındaki Ortak Bölge Araştırma Anlaşması

Öncelikle şunu belirtmemiz gerekir ki, Suudi Arabistan ile Sudan arasında imzalanan bu anlaşma, iki devlet arasındaki deniz sınırlarını belirleyen bir anlaşma değil sadece bir ortak bölge anlaşmasıdır. Ortak bölge anlaşmaları, deniz sınırı belirleme anlaşmalarına bir alternatif olarak veya komşu devletler arasında sınırlandırma müzakerelerinin sürdüğü bir dönemde ilgili alanları yönetmek için kullanılan bir anlaşma türüdür. Suudi Arabistan ile Sudan arasında yapılan bu anlaşma da her iki devletin

çakışan kıta sahanlığı alalarında keşfedilen doğal kaynakların ortak kullanımını amacıyla yapılmış bir anlaşmadır (Blake, 2002: 36-38).

Kızıldeniz'in merkezinde 1964 ve 1966 yılları arasında derinliği 2000 metreden fazla olan üç tane çöküntü keşfedilmiştir. Atlantis II Deep, Discovery Deep ve Chain Deep olarak adlandırılan bu üç çöküntü, içerisinde yüksek derecede yoğunluğu olan çinko, bakır, gümüş ve altın gibi kaynakları içerdiği ortaya çıkmış ve Suudi Arabistan ile Sudan'ın bu çöküntüler üzerinde hak talepleri olmuştur. İlk olarak Suudi Arabistan, 1972 yılında kendi kıyı bölgelerinde bulunan kaynakların mülkiyeti ve gelişimi konusunda hem fikir olana kadar, tüm canlı olmayan kaynaklar için egemenliğini ilan eden bir yasa çıkarmıştır. Bunun üzerine Sudan, 1973 yılında Preussag AG araştırma şirketi ile bir anlaşma sağlayarak, çöküntüler üzerinde hakkı olduğunu ileri sürmüş ve bu şirketin çöküntüler üzerinde araştırma yapmasına izin vermiştir. Yaşanan bu gelişmelerin ardından Suudi Arabistan ile Sudan müzakerelere başlayarak, 1974 yılında Ortak Araştırma (Agreement for Joint Exploration) anlaşmasını imzalamış ve 1975 yılında bu iki devlet, "Suudi Arabistan-Sudan Kızıldeniz Ortak Komisyonunu" kurmuştur (Dzurek, 2001: 16-17).

Suudi Arabistan ile Sudan arasında imzalan 1974 tarihli anlaşmanın ikinci maddesi, Kızıldeniz'in deniz yatağının doğal kaynaklarını araştırmak ve kullanmak için her türlü yol ve yöntemle iki hükümetin iş birliği yapmasını kabul etmesi şartıyla genel bir işbirliği yükümlülüğü getirmektedir. Buradaki doğal kaynaklar tanımı ise, yalnızca hidrokarbon ve mineral kaynaklarını içeren canlı olmayan kaynaklara atıfta bulunarak tanımlanmıştır. 1974 tarihli anlaşmanın üçüncü ve dördüncü maddeleri, her iki devletin de 1000 metre derinlikten karaya bitişik deniz yatağı üzerindeki taleplerinin karşılıklı olarak tanımlanmasını öngörmektedir. Anlaşmanın beşinci maddesi ise, her iki devletin sahilleri arasında bulunan ve 1000 metreden daha fazla derinliği bulunan deniz yatağında, ortak bölge kurulmasını öngörmektedir. Ancak Sudan ile Suudi Arabistan arasında imzalanan bu anlaşma, ortak bölgenin kuzey ve güney sınırlarını tam olarak belirlememiş sadece 1000 metre derinlikten daha fazla derinliğe sahip olan alanları kapsayacağı belirtilmiştir. Ayrıca ortak bölge içerisinde bulunan doğal kaynaklar üzerinde her iki

devletin de münhasır ve eşit egemen haklara sahip olduğu ifade edilmiştir (Milligan, 2012: 145).

Şekil 16: Suudi Arabistan-Sudan Ortak Bölge Haritası



Kaynak: Milligan, 2012: 144

Suudi Arabistan ile Sudan arasındaki ortak bölge anlaşmasının yedinci maddesi ise, bir şirket kuruluşu olarak oluşturulan ve her bir devletten eşit sayıda temsilciden oluşturulan ortak komisyonu tanımlamaktadır. Ortak komisyon, ortak bölgedeki kaynak geliştirme ve kullanma ile ilgili olarak çeşitli idari ve düzenleyici yetki ile görevlendirilmiştir. Bunlar; ortak bölgenin araştırılması, sınırlandırılması, kaynaklarla ilgili olarak ortak bilimsel çalışmaların yapılması, kaynak çıkarılması ve işletilebilmesi için lisans verilmesi, kaynak üretimin denetlenmesi ve düzenlenmesidir. Anlaşmanın son maddesi ise, anlaşmazlık durumunda bir çözüm mekanizması içermektedir. Bu maddeye göre, 1974 anlaşmasının yorumlanması veya uygulanmasına ilişkin anlaşmazlıkların ilk aşamada karşılıklı diyalogla çözülmesi gerektiği belirtilmiş ancak bu yöntemle

çözülemeyen anlaşmazlıkların, Uluslararası Adalet Divanı tarafından zorunlu ve bağlayıcı bir uzlaşmaya tabi olduğu belirtilmiştir (Milligan, 2012: 145-146).

2.4.2.2. Sınırlanmamış Kıta Sahaneli Alanları ve Yaşanan Uyuşmazlıklar

2.4.2.2.1. Mısır İle Sudan Arasındaki Uyuşmazlık

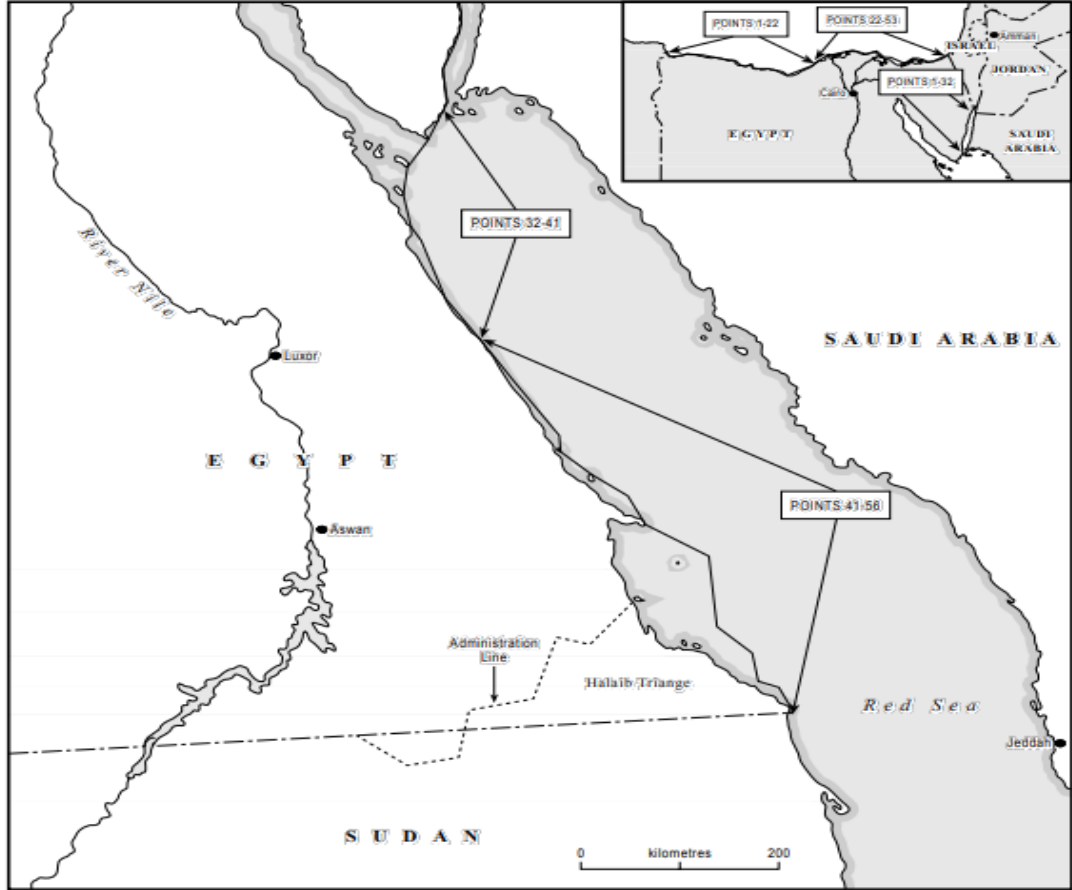
Mısır ile Sudan, Kızıldeniz'in batı yakasında kıyıları yan-yanaya olan iki devlettir. Bu iki devletin, kara sınır bitiş noktasından başlayarak, Kızıldeniz'in ortasına doğru, Suudi Arabistan ile üçlü sınır oluşturacak alana kadar karasuları, Kıta Sahaneli ve Münhasır Ekonomik Bölge alanlarını belirlemeleri gerekmektedir. Ancak Sudan ile Mısır arasındaki Hala-İb üçgeni ve buna bağlı deniz aşırı bölgeler üzerindeki egemenlik anlaşmazlığından dolayı bu egemenlik anlaşmazlığı çözülene kadar iki ülke arasındaki deniz alanlarının belirlenebilmesi pek de mümkün değildir.

İki ülke arasında anlaşmazlığa konu olan bölge, şekil itibari ile bir üçgeni andırıldığından dolayı "Hala-ib Üçgeni" olarak adlandırılmaktadır. Kızıldeniz'in kıyısında bulunan Hala-ib üçgeni, "Mısır'ın güneydoğusunda ve Sudan'ın kuzeydoğusunda bulunmaktadır". Yaklaşık olarak 20.580 km² bir alanı kapsayan bölge, içerisinde "Hala-ib, Ebu Ramad ve Şalat" olmak üzere üç bölgeyi kapsamaktadır. Bölge üzerindeki egemenlik anlaşmazlığı ise, bölge üzerindeki İngiliz sömürgeciliği döneminde Sudan ile Mısır arasındaki kara sınırını belirleyen iki tane sınır anlaşmasının yapılmasından kaynaklanmaktadır. Bu anlaşmalardan ilki, 1899 yılında İngiltere ile Mısır arasında yapılmış ve şu anda egemenlik anlaşmazlığı olan bölge Mısır toprağı olarak tanımlanmıştır. Ancak 1902 yılında, İngiltere bir takım siyasi nedenlerden dolayı bu anlaşmanın hükümlerini değiştirerek, söz konusu bölge de dâhil olmak üzere yaklaşık olarak 40.000 km² bir alanı Sudan toprağı olarak tanımlamıştır (Dzurek, 2001:4-5 ve Tandoğan, 2018).

Bu durum, Sudan'ın bağımsızlığını kazandığı tarih olan 1956 yılına kadar herhangi bir sorun teşkil etmemiş ancak Sudan'ın bağımsızlığından sonra bir sorun olarak gün yüzüne çıkmıştır. Sudan'ın bağımsızlığını kazanmasının ardından Mısır, iki ülke arasındaki uluslararası sınırın 22. K parçeleri olması gerektiğini belirtmiş ancak Sudan, 22. K parçelerinin kuzeyindeki Hala-İb Üçgeninin kendi toprağı olduğu gerekçesiyle kabul etmemiş ve 1958 yılında düzenlediği genel seçimlerde söz konusu bölgede sandıklar kurmuştur. Bunun üzerine Mısır, bölgeye askeri bir birlik göndererek, 22. K enleminin

kuzeyindeki tüm bölgelerin kendisine ait olduğunu iddia etmiştir. Yaşanan bu gelişmenin ardından Sudan, 20 Şubat 1958 tarihinde B.M Güvenlik Konsey'ine yazmış olduğu bir mektup ile Mısır'ın egemenlik hakkı bulunduğu iddiasında olduğu bölgenin kendi egemenliği altında olduğunu ifade etmiş ve Mısır askerlerinin bölgeden çekilmesi gerektiğini ifade etmiştir (Dzurek, 2001: 5).

Şekil 17: Mısır'ın 1990 Tarihli Düz Esas Çizgisi ve Hala-İb Üçgeni



Kaynak: Dzurek, 2001: 11

Tartışmalı bölge üzerindeki gerginlik, General El Beşir'in 1989'da bir darbe ile Sudan'da iktidara gelmesi ve deniz alanlarının paylaşımı gibi konuların daha ön plana çıkmasından dolayı daha da tırmanmıştır. Mısır, 1990 yılında yayımlamış olduğu düz esas çizgi listesinde, Hala-İb Üçgeni kıyı şeridine inerek, 22 K (Nokta 56) enleminde düz esas çizgisini sonlandırmıştır (Şekil 20). Bu gelişmenin ardından Sudan, Hala-İb Üçgeni açıklarında arama ruhsatı vermiş olsa da Mısır'ın engellemelerinden dolayı bölgede ki arama işlemleri başlatılamamıştır. 26 Haziran 1995'te Mısır cumhurbaşkanı Mübarek'e

Etiyopya’da düzenlenen suikast girişiminden sonra Mısır, yaşanan bu hadisenin sorumlusu olarak Sudan’ı görmüş ve Sudan’daki iç karışıklığı da bahane göstererek, Temmuz 1995’te bölgedeki askeri varlığını daha da arttırmıştır. Sudan bu durumu, B.M Güvenlik Konseyine bir mektup yazarak Mısır’ın askeri varlığının hukuksal olmadığını iletse de herhangi bir sonuç elde edememiştir. 1998 yılına gelindiğinde ise taraflar, aralarındaki sınır anlaşmazlığını müzakere ile çözmeye karar vermiş olsalar da yapılan müzakereler sonuç vermemiştir (Dzurek, 2001: 5 and Dupont,2018: 39).

Hala-İb Üçgeni tartışması, 2016 yılında Mısır ile Suudi Arabistan’ın yapmış olduğu deniz sınırlandırma anlaşmasının söz konusu bölgeye ait deniz alanlarını kapsamaması nedeniyle tekrar alevlenmiştir. Sudan, yapılan bu deniz sınırlandırma anlaşmasına şiddetle karşı çıkmış ve Hala-İb Üçgeni ile bu bölgeye ait deniz alanlarının kendi egemenliği altında olduğunu iddiasını ileri sürmüştür. Ayrıca Sudan, bu anlaşmaya tepki olarak, 2 Mart 2017 tarihinde çıkarmış olduğu bir kararname ile Hala-İb Üçgeni deniz alanlarını da içerisine alan bir düz esas çizgisi listesi yayımlamış ve kendi egemenliği altında bulunan deniz alanlarının bu koordinatlar ışığında belirleneceğini ifade etmiştir. Bu yasayla ilgili olarak Sudan, Birleşmiş Milletlere göndermiş olduğu mektupta, “Mısır’ın 1990 tarihinde yayımlamış olduğu düz esas çizgisi listesindeki ellinci ve elli altıncı noktalar arasındaki bölgenin Sudan’ın Kızıldeniz içerisindeki kıyıları içerisinde bulunduğunu” ifade etmiştir. Ayrıca Sudan mektubunda, bölgenin İngiliz hâkimiyeti de dâhil olmak üzere tarihin tüm zamanlarında Sudan toprağı olduğunu ve Mısır’ın 1995’ten beri Hala-İb Üçgeni üzerinde askeri işgalin bulunduğunu ifade etmiştir (Dupont, 2018: 39-40).

Mısır ise Sudan’ın bu iddialarına karşılık, 4 Mayıs 2017 tarihinde Birleşmiş Milletlere gönderdiği bir mektup ile itiraz etmiştir. Yapılan itirazda Mısır, söz konusu bölge üzerindeki egemenliğinin 1899 yılında İngiltere ile yapılan anlaşma ile kurulduğunu belirtmiş ve bu anlaşmanın birinci maddesinin Mısır’ı 22. K enleminin güneyindeki tüm bölgeler olarak tanımlandığını ifade etmiştir. Bundan dolayı söz konusu bölgenin kendi egemenliği altında bulunduğunu ifade eden Mısır, kendi kıyı şeridi temel noktalarının 9 Ocak 1990 tarihli düz esas çizgileri listesinde belirtildiği gibi 22. K enlem yönüne doğru uzandığını vurgulamış ve söz konusu bölge üzerinde Mısır askeri işgaline atıfta bulunmanın kabul edilemez olduğunu belirtmiştir. Ayrıca göndermiş olduğu bu mektupta, gelecek dönemde Sudan’ın Hala-İb bölgesi ve bu bölgenin deniz alanlarını

kapsayacak bir anlaşma yapmasının kabul edilemeyecek olduğunu beyan etmiştir (https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EGY_SDN_2017_en.pdf 11.0.2019).

15 Aralık 2017 tarihinde Sudan, Birleşmiş Milletlere bir mektup daha göndererek, Mısır ile Suudi Arabistan arasında 8 Nisan 2016'da deniz sınırlarının belirlenmesine dair anlaşmaya itiraz ettiğini tekrardan beyan etmiştir. Bu itirazında Sudan, 1969 Viyana sözleşmesine ve diğer uluslararası yasa hükümlerine atıfta bulunarak, Hala-İb üçgeni üzerindeki kendi egemenliğini tehlikeye atan Suudi Arabistan-Mısır deniz sınırlandırma anlaşmasının herhangi bir yasal sonucunu (Karasuları, Kıta Sahaneliği ve MEB alanlarını) tanımadığını belirtmiştir (https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SDN_15_12_2017_en.pdf 11.10.2019). Mısır ise, 27 Aralık 2017 tarihinde Birleşmiş Milletlere göndermiş olduğu mektubunda, 1899 yılında yapılan anlaşmaya tekrardan atıfta bulunarak, bölge üzerindeki hâkimiyetin kendisine ait olduğunu yinelemiştir. Ayrıca Mısır, 22. K parçelerinin kuzeyindeki tüm topraklarına bitişik deniz alanlarında Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge hakları da dahil olmak üzere tüm egemenlik haklarına sahip olduğunu belirtmiştir. Mısır, 8 Nisan 2016 tarihinde imzalanan deniz sınırlandırma anlaşmasının 2 Temmuz 2017'de 54577 referans numarasıyla B.M sekreteryasına gönderildiğini vurgulamış ve deniz sınırlarını belirleyen bu anlaşmanın, B.M.D.H.S'nin hükümlerine uygun olarak karşılıklı deniz sınırlarını saptamak amacıyla yapıldığını belirtmiştir (https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EGY_2017_12_27_Declaration_E.pdf 11.10.2019).

Görüleceği üzere iki ülke arasındaki deniz sınırlarının belirlenmesine dair anlaşmazlık, kara sınır anlaşmazlığının bir devamı niteliğindedir. Mısır, 2016 yılında Suudi Arabistan ile bir anlaşma ile Hala-İb Üçgeni deniz alanlarını da içene alacak şekilde deniz sınırlandırma anlaşması yapmıştır (Şekil 18). Fakat Sudan hükümeti, Suudi Arabistan ile Mısır arasında yapılan bu anlaşmanın, kendi egemenliği altında bulunan deniz alanlarını kapsadığı gerekçesiyle ret etmektedir. Mısır ise, söz konusu bölgenin 1899 yılında İngiltere ile Mısır arasında yapılan anlaşma ile Mısır toprağı olarak tanımlandığını iddia ederek, yapılan anlaşmanın uluslararası sözleşmelere uygun olduğunu ileri sürmektedir. Ayrıca Mısır, 1982 B.M.D.H.S'ye uygun olarak açık deniz

kaynaklarına ulaşmak için söz konusu alanda Kıta Sahanlığı egemenlik haklarını kullanma yetkisine sahip olduğu belirtmektedir.

2.4.2.2.2. Suudi Arabistan ile Sudan Arasındaki Belirlenmemiş Kıta Sahanlığı Alanı

Kızıldeniz'in doğu yakasında bulunan Suudi Arabistan ile Kızıldeniz'in batı yakasında bulunan Sudan, Kızıldeniz'in merkezinde karşılıklı kıyılara sahip olan iki devlettir. Kızıldeniz içerisinde karşılıklı kıyıları bulunan bu iki devletin; Karasuları, Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge alanlarını belirlemeleri gerekmektedir. İki devlet arasında sınırlandırma yapılacak olan bölgenin, kuzey ucu Mısır ile üçlü sınır oluştururken güney ucu ise Eritre ile üçlü sınır oluşturmaktadır. Daha önceki başlıklarda belirtildiği gibi Suudi Arabistan ile Sudan arasında 1974 tarihinde Kıta Sahanlığı haklarının çakışmasından dolayı imzalamış oldukları bir ortak bölge anlaşması mevcuttur. Fakat bu anlaşma, iki ülkenin deniz sınırlarını belirleyen bir anlaşma değildir. Dolayısıyla Suudi Arabistan ile Sudan'ın Kıta Sahanlığı nerde başlayıp nerede bittiği tam olarak belli değildir.

Suudi Arabistan ile Sudan'ın, Kızıldeniz'in merkezindeki deniz sınırlarını orta hat esas alınarak, Karasuları, Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge alanları için çok amaçlı tek bir sınır çizgisi ile eşit bir şekilde belirlemeleri muhtemeldir. Nitekim Sınırlandırılacak alanın coğrafi özellikleri ve sınırlandırma bölgesinde sınırlandırma çizgisine etki edecek adaların olmayışı böyle bir sınırlandırmaya olanak sağlamaktadır. Özellikle Suudi Arabistan'ın egemenli altında bulunan Farasan adalar grubunun sınırlandırılacak alanın dışında olması, iki ülke arasında yapılması muhtemel deniz sınırlandırma anlaşmasını oldukça kolaylaştırmaktadır. Ayrıca iki devletin sahil yapıları incelendiğinde, sahil yapılarının girintili olmadığı ve eşitliği bozacak coğrafi bir karışıklığın olmadığı gözlenmektedir. Bundan dolayı Suudi Arabistan ile Sudan'ın sınırlandırılacak bölgedeki kıyı uzunlukları da birbirine eşittir. Dolayısıyla iki ülke arasında orta hat çizilerek yapılacak bir sınırlandırma, iki ülke arasındaki deniz sınırlarının hakkaniyete uygun bir şekilde belirlenmesini sağlayacaktır (Presscott and Schofield, 2005: 489).

Ancak iki ülke arasındaki sınırlandırmanın kuzeyi, Mısır-Sudan-Suudi Arabistan üçlü sınırından oluşmaktadır ve bundan dolayı kuzey sınırının belirlenmesi, Mısır-Sudan arasındaki Hala-İb Üçgeni anlaşmazlığının çözümüne bağlıdır (Presscott and Schofield,

2005: 489). Daha önceki başlıklarda belirtildiği üzere, Mısır ile Suudi Arabistan Hala-İb Üçgenine ait deniz alanlarını kapsayan bir deniz sınırlandırma anlaşması yapmışlardır. Fakat Sudan, söz konusu anlaşmayı ret ettiğini beyan etmiş ve 2017 yılında yayınlamış olduğu düz esas çizgisi listesinde Hala-İb Üçgeni deniz alanlarını da kapsayan bir koordinat listesi yayımlayarak, bu deniz alanlarının kendisine ait olduğunu belirtmiştir. Dolayısıyla Sudan, Suudi Arabistan ile yapacağı bir sınırlandırma anlaşmasında iki ülke arasındaki sınır çizgisinin Hala-İb Üçgeni kıyı şeridinden başlaması gerektiğini iddia etmesi muhtemeldir. Sınırın güney ucu ise, Eritre-Suudi Arabistan-Sudan üçlü sınırından oluşmaktadır. Bundan dolayı sınırın güney ucunun, Eritre-Sudan-Suudi Arabistan üçlü müzakerelerle belirlenmesi gerekecektir.

2.4.2.2.3. Suudi Arabistan ile Eritre Arasındaki Belirlenmemiş Kıta Sahanlıığı Alanı

Suudi Arabistan ile Eritre arasındaki deniz sınırı, iki devletin karşılıklı kıyıları arasında Kızıldeniz'in merkezindedir. Yapılacak olan deniz sınırlandırmasının kuzey sınırı, Eritre-Suudi Arabistan-Sudan olacakken, Güney sınırı Eritre-Suudi Arabistan-Yemen olacaktır. Her iki devletin de sınırlandırma alanındaki ilgili kıyı şeridi, benzer karakterde ve uzunluktadır. Hem Eritre'nin hem de Suudi Arabistan'ın, sınırlandırma bölgesine ait kıyıların önünde benzer özelliklere sahip adalar bulunmaktadır. Özellikle Eritre'nin Dahlak adalar grubuna ait adalarının ve Suudi Arabistan'ın Farasan adalar grubuna ait adaların sınırlandırma çizgisi üzerinde etkili olması muhtemeldir. Ancak iki ülkenin de sahip olduğu adaların aynı karakterize özelliklere sahip olması, muhtemelen sınırlandırma işlemini kolaylaştıracaktır. Bu özelliklerden dolayı her iki devletinde Karasuları, Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahanlıığı alanları için eşit uzaklık/özel durumlar ilkesine göre orta hat çizilerek belirlenmesi muhtemeldir (Presscott and Schofield, 2005: 489).

İki ülke arasında deniz sınırlarının belirlenmesi için yapılması gereken müzakereler ise yok denilecek kadar azdır. Aslında 1999 yılında Eritre-Yemen ile 2000 yılında Yemen-Suudi Arabistan arasındaki deniz sınırı belirleme anlaşmalarının imzalanması, Eritre ile Suudi Arabistan arasındaki yapılacak olan deniz sınırlandırma anlaşmasını kolaylaştırmaktadır. Bu bağlamda Eritre-Yemen deniz sınır anlaşmasının kuzey ucu, Suudi Arabistan ile kesiştiği noktada belli iken, Suudi Arabistan ile Yemen deniz sınırı, Eritre ile muhtemel sınır alanına doğru belirsiz ilerlemektedir. Yani, Eritre-

Yemen davasında mahkeme, Suudi Arabistan ile sınır oluşturabilecek muhtemel bölgede sınırlandırmayı durdurmuştur. Ancak Suudi Arabistan ile Yemen arasındaki deniz sınırlandırma anlaşmasında, sınır çizgisi Eritre ile muhtemel sınır oluşturacak alana doğru belirsiz uzatılmış ve sınırın nerde sonlandığı açıkça belirtilmemiştir. Bundan dolayı, Eritre ile Suudi Arabistan deniz sınırı belirlenmeden önce özellikle sınırın güney kesimi için üçlü müzakerelerin yapılması muhtemeldir ve bunun için herhangi bir engel de söz konusu değildir. Aynı zamanda böyle bir üçlü müzakerelerin yapılması, Kızıldeniz içerisinde deniz sınırlarının belirlenmesinin önündeki en büyük engellerden bir tanesi olan üçlü sınır noktaları için bir uzlaşma örneği oluşturabilir niteliktedir (Presscott and Schofield, 2005: 489).

2.4.2.2.4. Eritre ile Sudan Arasındaki Belirlenmemiş Kıta Sahanlıığı Alanı

Kızıldeniz'in batı tarafında kıyıları yan yana olan bu iki komşu devletin, doğuya doğru Suudi Arabistan ile muhtemel sınır oluşturacak alana kadar Karasuları ve Kıta Sahanlıığı alanlarını belirlemeleri gerekmektedir. Kızıldeniz sahilleri üzerinde Eritre-Sudan kara sınırının sonu, İngiltere (Sudan adına) ile İtalya (Eritre adına) hükümetlerinin arasında yapılan anlaşma ile oluşturulmuştur. İngiltere ile İtalya arasında yapılan bu anlaşmada sınır noktası olarak, "Ras Kassar" noktası belirlenmiştir. Sömürge döneminde oluşturulan bu sınır hattı, iki devletin bağımsızlığı kazanmasının ardından da sorunsuz bir şekilde devir alınmıştır. Bundan dolayı iki devlet arasında, deniz sınırın başlangıç noktası adına herhangi bir uyuşmazlık bulunmamaktadır (Presscott and Schofield, 2005: 490).

Eritre ile Sudan'ın bitişik kıyıları arasındaki deniz sınır, Ras Kassar'dan açık denize doğru Suudi Arabistan ile üçlü sınır noktasına kadar yaklaşık olarak 65 deniz milidir. Eşitlik temelli sınırlandırmanın önündeki potansiyel engel, kara sınırının hemen kuzeyinde Sudan'a ait olan adacıkların varlığıyla ilgilidir. Eritre, sınırlandırılacak alanın kendi adalarından yoksun olduğundan dolayı Sudan'a ait olan bu adacıkların sınırlandırma çizgisi üzerinde Sudan lehine bir etki sağlamasına karşı çıkması muhtemeldir (Presscott and Schofield, 2005: 490). Diğer taraftan bu sınırlandırmanın gerçekleşmesine yönelik çabalar askeri düzeydedir. Sınırlandırmanın gerçekleşmesine yönelik çabaların askeri düzeyde olmasının nedeni ise, iki ülkede birbirlerini kendi içlerindeki ayrılıkçılara destek verdiği yönündeki iddialardandır. Yani politik sebepler,

sınırlandırma yapılabilmesi için yapılacak olan müzakerelerin önüne geçmektedir (Dzurek, 2001: 17).

2.4.2.2.5. Eritre ile Cibuti Arasındaki Uyuşmazlık

Eritre ile Cibuti, Kızıldeniz'in güneyinde stratejik Bab-ül Mendeb boğazının kuzeyinde sınırları yan yana olan iki komşu devlettir. Kızıldeniz'in kuzeyinde kısa ve bitişik sınıra sahip olan bu iki devletin deniz sınırı, Cape Doumeria açıklarından başlayarak, Yemen ile üçlü sınır oluşturacak noktaya kadar ilerlemektedir. Eritre ile Cibuti, Kızıldeniz'in güney girişinde yaklaşık olarak 22 km yan deniz sınırını belirlemeleri gerekmektedir. Ancak bu iki devletin, deniz sınırlarının belirleyebilmelerinin önünde önemli bir anlaşmazlık bulunmaktadır. Bu anlaşmazlık, Eritre-Cibuti kara sınırının hemen bitişiğinde karaya bir milden daha yakın bir mesafede bulunan Dumeria adasının egemenliği ile ilgilidir. Söz konusu ada, yaklaşık olarak 500 metre genişliğinde ve 81 metre yüksekliğinde olup, iki devlet arasındaki deniz sınırının belirlenmesini oldukça güçleştirmektedir. Nitekim Dumeria adası, belirlenecek olan deniz sınırı için çizilmesi muhtemel eşitlik temelli sınır çizgisi üzerinde önemli bir etkiye sahip olacaktır (Presscott and Schofield, 2005: 490).

Bölgedeki anlaşmazlığın temeli kısaca, İsveç Enstitüsü tarafından Eritre için 1995 tarihinde çizilen Eritre haritasından kaynaklanmaktadır. Bu harita, 1935 tarihli "Laval Mussolini" anlaşmasını kaynak göstererek, Cibuti'nin kuzeyinden yaklaşık olarak 290 km² bir alanı Eritre toprağı olarak göstermiştir. Fakat Cibuti iki ülke arasındaki sınırın, 1900 tarihinde Fransa-İtalya arasında imzalanan bir sınır anlaşması ile belirlendiğini ve 1935 yılında Fransa ile İtalya arasında imzalanan anlaşmanın hiçbir zaman yürürlüğe girmediğini iddia etmiştir. Bundan dolayı Cibuti, çizilen bu haritayı kabul etmemiştir (Dzurek,2001: 20). Söz konusu egemenlik anlaşmazlığı, 2008 yılında Eritre askerlerinin Ras Dumeria bölgesine konuşlanmasından sonra daha da tırmanmış ve Haziran 2008'de silahlı çatışmaya dönüşmüştür. Çatışmalar sonucunda ise, dokuz Cibuti asker hayatını kaybetmiştir. Yaşanan bu gelişmelerin ardından 2008 yılının sonunda Katar arabuluculuk rolü üslenerek, çatışmaların son bulmasını sağlamıştır. Ancak 2017 yılında Katar, bölge ülkeleriyle yaşamış olduğu birtakım sorunlar nedeniyle bölgedeki arabulucu rolünden vazgeçmiştir. Katar'ın arabulucu rolünden çekilmesinin ardından ise

Eritre, tekrardan bölgeye asker konuşlandırmış ve iki ülke arasında sınır sorunu tekrar gündeme gelmiştir (Oğultürk ve Yılmaz,2019: 103-104)

Şekil 18: Eritre ile Cibuti Arasındaki Anlaşmazlığa Dair Harita



Kaynak: <https://www.afam.org.tr/eritre-cibuti-arasindaki-sinir-anlasmazligi-tarihi-arka-plan-catisma-sureci/>

İki ülke arasında Kızıldeniz kıyısında yaşanan bu sınır anlaşmazlığı, aynı zamanda kıyının hemen yakınında bulunan Dumeria adası üzerindeki egemenliği de etkilemektedir. Bundan dolayı iki ülke arasındaki egemenlik anlaşmazlığı çözülmediği müddetçe iki ülke arasında deniz sınırlarının belirlenmesine dair bir anlaşmanın yapılması pek de mümkün değildir. Bununla birlikte, söz konusu ada taraflar arasında bölünebilirse veya taraflardan birinin ada üzerinde egemenliği onaylanırsa, iki ülke arasında yapılacak deniz sınırlandırma anlaşmasının büyük ölçüde basitleşmesi muhtemeldir. Ayrıca şu hususu da belirtmek gerekir ki, Uluslararası Adalet Divanı, 1994 Çad-Libya kararında “Laval Mussolini” anlaşmasının yürürlüğe girmediği gerekçesiyle ret etmiştir. Bundan dolayı iki ülke arasındaki sınır anlaşmazlığı, Uluslararası Adalet Divanı’na götürüldüğü takdirde, Çad-Libya kararında olduğu gibi “Laval Mussolini” anlaşmasının ret edilmesi yönünde karar alınması muhtemeldir (Dzurek,2001: 20).

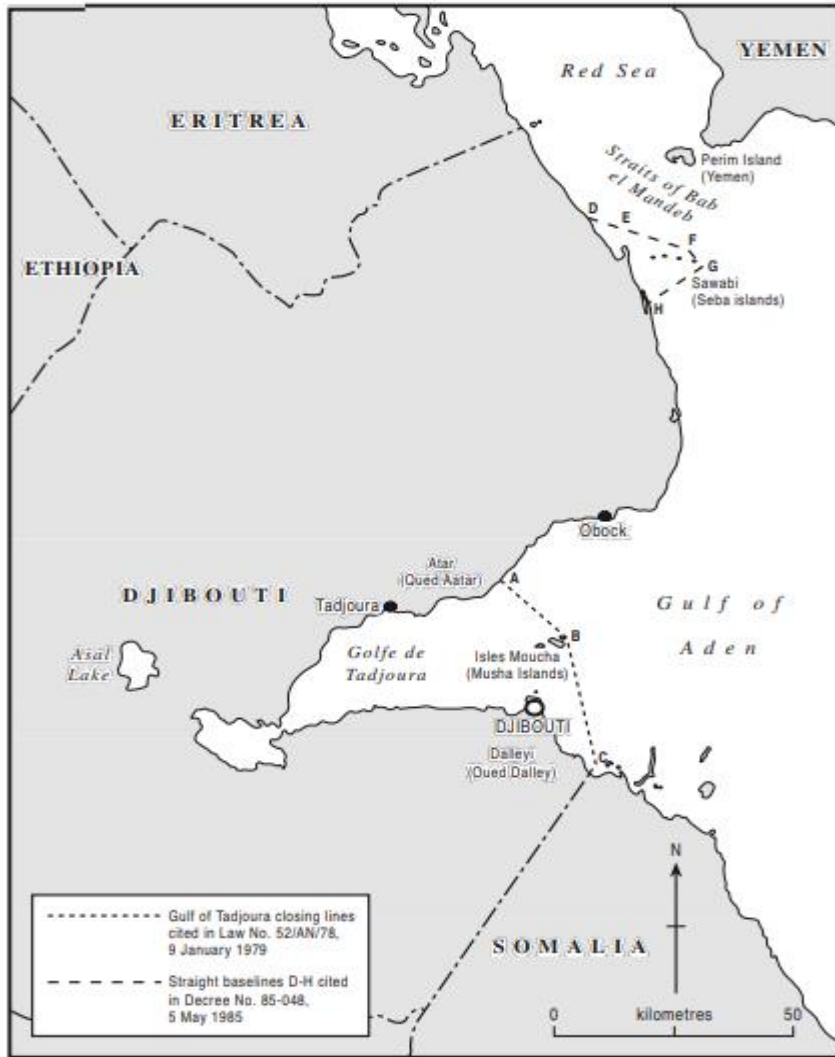
2.4.2.2.6. Yemen ile Cibuti Arasındaki Belirlenmemiş Deniz Alanı

Yemen ile Cibuti, Kızıldeniz’in güneyinde Bab-ül Mendeb boğazının hemen girişinde kıyıları karşı karşıya olan iki devlettir. İki ülke arasındaki deniz sınır, Eritre ile olan üçlü sınır noktasından, Somali ile olan üçlü sınır noktasına Aden körfezine kadar

ilerlemektedir. Dolayısıyla iki devlet arasındaki muhtemel deniz sınırı, iki devletin karşılıklı kıyıları arasında stratejik Bal-ül Mendeb boğazını da kapsayan yaklaşık 65 deniz millik bir alan kapsamaktadır. Genişliği dar olan Bab-ül Mendeb boğazının deniz sınırlandırılmasının ana bölümünü Cibuti ile Yemen oluşturmakta ve boğaz içerisindeki sınırlandırma sadece karasularını kapsamaktadır. Sınırlandırma yapılacak alanın güney kesimi ise, küçük bir Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta sahanlığı alanı içermektedir (Presscott and Schofield, 2005: 492).

Her ne kadar eşitlik temelli yapılacak bir sınırlandırma hakkaniyetli olacak gibi gözükse de iki ülke arasındaki yapılması muhtemel olan deniz sınırlandırmasında birkaç karışıklık mevcuttur. Bunlardan ilki, Cibuti'nin düz esas çizgileriyle ilgilidir. Cibuti, Bab-ül Mendeb boğazının güneybatı kıyısında bulunan Sawabi adalarını çevreleyen düz esas çizgileri çizmiştir. Ancak adanın bulunduğu kıyıların düz olması ve adaların kıyıya dik uzanmasından dolayı adayı çevreleyen düz esas çizgilere karşı Yemen'in itiraz etmesi muhtemeldir. Diğer bir muhtemel karışıklık ise, Bab-ül Mendeb boğazının hemen girişinde bulunan ve Yemen'e ait olan Perim adası ile ilgilidir. Cibuti'nin, sınırlandırma için çizilmesi muhtemel olan eşitlik temelli bir sınırlandırma çizgisi üzerinde Perim adasının Yemen lehine bir etkiye sahip olmasına itiraz etmesi muhtemeldir. Ancak Perim adası, oldukça önemli ve üzerinde yaşam olan bir adadır. Bundan dolayı adanın sınırlandırma çizgisi üzerinde bir etkiye sahip olması kuvvetle muhtemeldir (Presscott and Schofield, 2005: 492).

Şekil 19: Cibuti'nin iddia ettiği Düz Esas Çizgileri ve Bab-ül Mendeb Boğazı



Kaynak: Prescott and Schofield, 2005: 645

SONUÇ

Devletlere iktisadi anlamda denizlerde ve okyanuslarda bulunan doğal kaynaklar üzerinde münhasır haklar sağlayan kıta sahanlığı kavramı, hukuki bir kavram olarak 1945 tarihinde yayınlanan Truman Bildirisi ile ifade edilmeye başlanmıştır. Ancak devletlerin kendi menfaatleri ve çıkarlarına göre kıta sahanlığı kavramını yorumlamaları ve uygulamada bulunmaları, kıta sahanlığı kavramının uluslararası bir sözleşme ile ele alınıp, düzenlenme ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda ilk olarak “1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi” ile düzenlenen kıta sahanlığı kavramı, bu sözleşmede coğrafi tanımından farklı bir şekilde yorumlanmış, devletlerin kıta sahanlığı üzerindeki hakları ile yetkileri belirlenmiş ve kıta sahanlığı sınırlandırılması ile ilgili olarak uygulanacak uluslararası kriterler belirlenmiştir.

Fakat 1958 yılında “Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi” ile yapılan düzenleme, teknolojinin gelişmesine paralel olarak ekonomik gereksinimlerin artması, denizlerden daha fazla yararlanma ihtiyacının doğması ve uluslararası arenaya yeni devletlerin katılması gibi nedenlerden dolayı yetersiz kalmaya başlamış ve yeni bir sözleşme yapılma ihtiyacı doğmuştur. Bundan dolayı kıta sahanlığı kavramı, “1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinde” tekrar ele alınarak, yaşanan son gelişmeler ışığında yeniden düzenlenmiştir. Söz konusu bu sözleşmede kıta sahanlığı kavramı, coğrafi tanımından farklı bir şekilde yine hukuki bir kavram olarak tanımlanmıştır. Ayrıca bu sözleşme, 200 millik bir kıta sahanlığı hakkının doğal olarak verildiğini ve bu mesafeye kadar olan alanlarda devletlerin hak sahibi olması için herhangi bir bildiriye bulunmalarına gerek olmadığı belirtilmiştir. Kıta sahanlığı alanının 200 mili aştığı durumlarda ise, hangi kriterlere göre bu alanın belirleneceği belirtilmiş ve bu alanların 350 mili aşmayacağı ifade edilmiştir.

Kızıldeniz içerisindeki belirlenecek kıta sahanlığı alanlarını, Akabe körfezinde ve Kızıldeniz’in merkezinde olmak üzere iki gruba ayırmamız mümkündür. Nitekim sınırlandırılacak bölgenin farklılıkları da buna olanak sağlamaktadır.

Akabe körfezinin dar olmasından dolayı, körfez içerisindeki ana sınırlandırma sadece karasuları için olacaktır. Körfezin sadece güney kesiminde bulunan geniş alan için Suudi Arabistan ve Mısır’ın bir kıta sahanlığı alanı vardır. Genel olarak körfezi incelediğimizde; kıyı şeridinin düz yani girintili ve çıkıntılı olmadığı gözlemekle beraber

büyük adaların da olmadığı ortaya çıkmaktadır. Bu durum, yapılacak olan sınırlandırma anlaşmalarını oldukça kolaylaştırmıştır. Basit şekilde körfezin geometrisine baktığımızda medyan çizgisinin, körfezi eşit olarak böldüğü ortaya çıkmaktadır. Nitekim yapılan sınırlandırmalarda bu özellik dikkate alınmış ve genellikle bu husus dikkate alınarak sınırlandırma yapılmıştır.

Akabe körfezinin aksine Kızıldeniz'in merkezindeki sınırlandırma alanları ise çok daha karışıktır. Özellikle; Kızıldeniz kıyılarının yapısal bozuklukları, çok fazla ada ve adacığın bulunması, kara suların ötesinde her türlü açık deniz sınırlandırmalarına tabi olması, ülkeler arasındaki egemenlik anlaşmazlıkları, aşırı deniz hakkı talepleri, siyasi çekişmeler ve deniz sınırlarının ikiden fazla ülkeyi ilgilendirmesi gibi nedenler sınırlandırılacak bölgeyi oldukça karmaşık hale getirmektedir.

Kızıldeniz'de kıta sahanlığı alanlarının belirlenmesine ilişkin olarak Kızıldeniz'e kıyısı olan devletlerin üzerinde anlaşmaya varmış oldukları çok taraflı bir mutabakat bulunmamaktadır. Buna rağmen, Kızıldeniz'e kıyısı olan devletlerin kendi aralarında ikili anlaşmalar yaparak belirlemiş oldukları kıta sahanlığı alanları mevcuttur. Fakat yapılan bu anlaşmalar, kendi içerisinde birtakım sorunları barındırmaktadır. Özellikle yapılan bu anlaşmaların, doğrudan üçüncü devletleri de ilgilendirdiğinden dolayı belirlenen sınır çizgilerinin başlangıç veya bitiş noktaları tam olarak belirlenmeyip üçlü müzakerelerle belirlenmesi için ucu açık olarak bırakılmıştır. Diğer taraftan Mısır ile Suudi Arabistan arasında yapılan deniz sınırlandırma anlaşması, Sudan ile Mısır arasında sorunlu bölge olan Hala-İb Üçgeni deniz alanlarını kapsadığından dolayı bu anlaşma, Sudan tarafından kabul edilmemiştir.

Öncelikle Kızıldeniz'de kıta sahanlığı alanlarının belirlenmesi işleminin Kızıldeniz'e kıyısı olan devletlerin katılım sağlayacağı çok taraflı bir anlaşma ile saptanması hukuki bir gerekliliktir. Her ne kadar bölge üzerinde çatışan çıkar ve sınır çatışmalarından dolayı söz konusu kıyıdaş ülkelerin tamamının katılımıyla Kızıldeniz'deki kıta sahanlığı alanlarının sınırlandırılması mümkün görünmese de Suudi Arabistan'ın 2018 tarihinde Kızıldeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında bir iş birliği

örgütünün kurulmasına yönelik çalışmalara başlaması, devletler arasında yapılması gereken müzakereler için önemli bir gelişme olarak görülmektedir.

Kıta sahanlığının sınırlandırılması ile ilgili olarak uluslararası sözleşmeler ve örf ve adet hukuku kuralları, sınırlandırmanın tek taraflı olarak yapılamayacağını ve hakkaniyetli bir sonuca ulaşmak için anlaşma ile yapılması gerektiğini belirtmektedir. Bu nedenle Kızıldeniz'deki kıta sahanlığı alanlarının paylaşımı, Kızıldeniz'e kıyısı olan devletler arasında yapılacak müzakereler neticesinde yapılacak bir anlaşma ile hakkaniyetli bir sonuca ulaşmak üzere yapılmalı ve Kızıldeniz'e kıyısı olan bütün devletler bu tezi savunmalıdır. Ayrıca kıta sahanlığı sınırlandırılması işleminde uluslararası yargı kararlarının dikkate aldığı genel prensipler ve bu prensiplerin somut olaylara uygulanması açısından değerlendirilmesi, Kızıldeniz'deki kıta sahanlığı alanlarının belirlenebilmesine ilişkin bir takım önemli sonuçlar ortaya koymaktadır.

Bu sonuçlardan ilki, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında uluslararası hukuk, sınırlandırmada uygulanacak tek bir metodu zorunlu kılmaması bunun yerine hakkaniyet prensiplerinin uygulanmasını zorunlu kılmasıdır. Bundan dolayı Kızıldeniz'de belirlenecek olan kıta sahanlığı alanlarının ister anlaşma yoluyla yapılsın ister mahkeme yoluyla yapılsın, hakkaniyet prensipleri ışığında hakkaniyetli bir sonuca ulaşılması amacıyla belirlenmelidir. Bu bağlamda, Kızıldeniz'de yapılan ikili anlaşmalara ve hakem mahkemesi kararına bakıldığında, kıta sahanlığı alanlarının belirlenmesi işleminde, eşit uzaklık metodunun uygulandığı görülmektedir. Bu çerçevede Kızıldeniz'in coğrafi yapısını incelediğimizde, eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasının önünde coğrafi bir engel olmadığı gözlenmektedir. Bundan dolayı ilgili/özel unsurlar dikkate alınarak, çizilecek olan bir eşit uzaklık çizgisinin, hakkaniyetli bir sonuç doğuracağını söylemek yanlış olmayacaktır. Nitekim Eritre-Yemen davasında hakem mahkemesi, sınırlandırmada, "eşit uzaklık/özel durumlar" ilkesini kullanmayı uygun görmüştür.

İkinci çıkarılan sonuç, hakkaniyet prensiplerinin temel unsur olarak anakara coğrafyasına üstünlük tanınmasıdır. Bu bağlamda Kızıldeniz'de yapılacak olan bir kıta sahanlığı sınırlandırılmasında öncelikli olarak göz önünde bulundurulması gereken unsur, adalar değil anakaranın coğrafi yapısıdır. Anakaranın coğrafi yapısının özelliklerinin başında ise, ülkelerin ilgili denize olan kıyı uzunlukları ile kıyı yapıları gelmektedir. Bu nedenle Kızıldeniz'de yapılacak olan bir kıta sahanlığı sınırlandırılmasında devletlerin

kıyı uzunlukları ve kıyı yapıları önemli bir rol oynayacaktır. Ancak bu durum, bölgedeki adaların varlığını tamamen yok saymak anlamına gelmemektedir. Kızıldeniz içerisinde bulunan adaların konumu ve nitelikleri değerlendirilerek, sınırlandırma üzerindeki etkilerini belirlemek hakkaniyetli olacaktır.

Kızıldeniz'in coğrafi yapısından dolayı içerisinde birçok ada ve adacık bulunmaktadır. Ancak bu adaların büyük bir çoğunluğu, mercan kayalıklarından oluştuğu ve küçük olmalarından dolayı insan yaşamına elverişli değildir. Özellikle insan yaşamına elverişli olan adalar, Kızıldeniz'in güneyine gidildikçe artmaktadır. Nitekim Kızıldeniz'in en büyük adaları olan Farasan ve Dahlak adaları, Kızıldeniz'in güneyinde bulunmaktadır. Kızıldeniz içerisinde bulunan ve insan yaşamına elverişli olmayan bu adaların, kıta sahanlığı sınırlandırılmasında etkili olması pek de mümkün değildir. Eritre-Yemen kararında mahkeme, Eritre'nin egemenliği altında bulunan Dahlak adalar topluluğu ile Yemen'in egemenliği altında bulunan Kamaran adalarına, ana karaya yakın olmaları gerekçesi ile ana karanın bütünleyici bir parçası olarak değerlendirilmiş ve sınırlandırma çizgisi üzerinde tam etki tanınmıştır. Aynı zamanda bu adaların sosyal hayata elverişli olması ve yaşayan bir nüfusunun bulunması, bu karar üzerinde etkili olmuştur. Diğer taraftan mahkeme, Yemen'e ait olan "Jabal Al-Tayr ve Zugar" adalarına ise, sosyal hayata elverişsiz olmaları ve ana karanın bütünleyici bir parçasını oluşturmadıkları gerekçesiyle sınırlandırma çizgisi üzerinde bir etki tanınmamıştır.

Bu çerçevede, Kızıldeniz'de adaların sınırlandırma çizgileri üzerindeki etkileri, anakaraya olan uzaklıkları, sosyal hayata elverişliliği, ekonomik durumu ve üzerindeki yaşayan nüfusa göre değişiklik gösterecektir. Dolayısıyla yapılacak olan bir sınırlandırmada, adaların bu niteliklerine bakılarak, sınırlandırma çizgisi üzerindeki etkilerini belirlemek daha doğru olacaktır.

Diğer taraftan deniz tabanı ile alakalı olarak jeolojik değerlendirmelerin, Kızıldeniz'deki kıta sahanlığı sınırlandırılması üzerinde çok önemli bir etki oynamayacağını söylemek yanlış olmayacaktır. Nitekim Kızıldeniz gibi genişliği 400 mili geçmeyen denizlerde, jeolojik verilerin öneminin azaldığı yargı kararlarında ifade edilmiştir. Nitekim 1982 Birleşmiş Milletler Deniz hukuku Sözleşmesi, devletlere 200 millik bir kıta sahanlığı alanına jeolojik verilerden bağımsız olarak sahip olduğunu belirtmiştir. Bu bağlamda, Kızıldeniz'de yapılacak olan bir kıta sahanlığı

sınırlandırılmasında jeolojik verilerden ziyade mesafe ölçütü daha önemli bir rol oynayacaktır.

Kızıldeniz'deki kıta sahanlığı sınırlandırılmasında etkili olacak başka bir unsur ise, bölgede varlığı bilinen doğal kaynaklardır. Özellikle Kızıldeniz'in merkezinde var olduğu bilinen doğal kaynakların, hakkaniyetli bir şekilde paylaşılması gerektiğinden dolayı çizilecek olana sınır çizgisi üzerinde bu doğal kaynakların etkisi olacaktır. Ayrıca bölge ülkelerinin balıkçılığa olan ekonomik bağımlılıkları da göz önünde bulundurulduğunda, mevcut doğal kaynakların önemi daha da artmaktadır.

Son olarak bölge, önemli bir su yolu olma özelliği taşıdığından dolayı yapılacak olan sınırlandırmada Seyr-ü sefere ilişkin endişelerin de göz önünde bulundurulması doğru olacaktır. Nitekim Eritre-Yemen davasında hakem mahkemesi, deniz sınırını belirlerken Seyr-ü sefere ilişkin unsurları, deniz alanlarının belirlenmesinde kullanılacak ilgili bir faktör olarak değerlendirmiştir. Bu bağlamda hakem mahkemesi, önemli bir su yolu olma özelliği taşıyan Kızıldeniz'de, Seyr-ü sefere uygun düşmeyen çemberler yaratmamak için Yemen'e ait olan "Haycoclar ve Güneybatı Kayalıklarına" herhangi bir hak tanımamıştır.

KAYNAKÇA

- Acer, Y. (2002, Aralık). Ege Kıta Sahaneliği Sorunu ve Uluslararası Yargı kararları. *Ege Kıta Sahaneliği ve İlişkili Sorunlar Sempezyumu Bildiriler Kitabı*, GÜNDÜZ, A. ve ÖZTÜRK, H. Ed. istanbul: Tüdev yayın No:12.
- Acer, Y., Kaya İ. (2011). *Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı*. Ankara: Usak Yayınları
- Acet, G. S. (2018). Yemen'de İç Savaş ve İnsani Krizin Boyutları. *Social Sciences Studies Journal*, 4(13), 114-125.
- Agreement of Maritime Delimitation Between the Kingdom of Saudi Arabia and the Arab Republic of Egypt, 8 April 2016. S.16-19
https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/LOS_94_WEB.pdf.
- Akay, T. (2012). XX. Yüzyıl Başlarında Kızıldenizde Korsanlık ve Osmanlı Devletinin Almış Olduğu Tedbirler. *Altıncı Uluslararası Orta doğu Semineri* (s. 377-391). Elazığ: Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Merkezi.
- Akın, M. Z. (1978). *Karasuları, İç sular, Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta'a Sahaneliği*. Ankara
- Akipek, S. (2000). Eritre-Yemen Hakem Kararları Işığında Kızıldeniz Adalarının Aidet sorunu. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1(49), 1-30.
<http://acikarsiv.ankara.edu.tr/browse/1058/1635.pdf>
- Al-Anazi, C. T. (2001). Strategic importance of the Red Sea. *USAWC Strategy ResearchProject*.
<file:///C:/Users/pc/Desktop/k%C4%B1z%C4%B1ldeniz/stratejik%20%C3%B6nem/a391169.pdf>
- Al-Enazy, A. H. (2002). The International Boundary Treaty of Deddah Concluded Between the Kingdom of Saudi Arabia and the Yemeni Republic on June 12,2000. *the American Journal of International Law*, 96(1), 161-173.

- Altıntaş, A. M. (2017). *Kızıldeniz'den Akdeniz'e: Ticaret, Diplomasi ve Güzergahlar(1600-1700)* (yayımlanmış doktora tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Barale, V. (2007). Marine and Coastal Features Of The Red sea. *European Commission EUR 2309*. <https://core.ac.uk/download/pdf/38609264.pdf>
- BAŞEREN, S. H. (1995). Kıta Sahanelığı: Doğal Uzantısı Mesafe İlkesi İlişkileri. *Dış Politika Dergisi*, VI(1), 52-72.
- BAŞEREN, S. H. (2002 Aralık). Eritre/Yemen Kararı'nın Ege kıta sahanlığı sınırlandırmasına Tesirleri. *Ege kıta sahanlığı ve ilişkili sorunlar sempozyumu bildiriler kitabı GÜNDÜZ, A.ve ÖZTÜRK, H. Ed.* istanbul: Tüdev yayın No:12.
- Bediz, D. (1951). Süveyş Kanal'nın Önemi. *Ankara Üniversitesi Dil Ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 9(3), 329-352.
- Bilge, M. L. (2002). Kızıldeniz. *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. XXV. <https://islamansiklopedisi.org.tr/kizildeniz>.
- Blake, G. (1997). Coastal State Sovereignty in the Mediterranean Sea: The Case of Malta. *GeoJournal*, 41(2), 173-180.
- Blake, G. H. (2002). *Maritime Boundaries Volume 5*. Published in the Taylor Francis E-Library: London and New York
- Brown, E. D. (1979). The Anglo-French Continental Shelf Case. *San Diego Law Review*, 16(3), 461-530.
- Brown, E. D. (1992). *Sea-Bed Energy and Minerals: The International Legal Regime*. Volume:1. Martinus Nijhoff Publishers.
- Çetin, F. (2015). Evliya Çelebi ile Nil Boyunca Seyehat. *Akademik İncelemeler Dergisi*, 10(1), 1-29.
- Dağıstanlı, H. (2006). Ege Kıta Sahanelığı Uyuşmazlığı (yayımlanmış Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

- Demirtaş, T. (2018, 24 Temmuz). Küresel Güç Mücadelesinin Yeni Cephesi Afrika Boynuzu <https://www.dunyabulteni.net/afrika/kuresel-guc-mucadelesinin-yeni-cephesi-afrika-boynuzu-h426116.html>.
- Doğru, S. (2003). *Uluslararası Hukukta Kıta Sahanlığı ve Ege Denizi Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basım Evi.
- Doğru, S. (2015). Doğu Akdeniz'de Hidrokarbon Kaynakalrı ve Uluslararası Hukuka Göre Bölgedeki Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge Alanlarının Sınırlandırılması. *TBB Dergisi*, 119, 503-554.
- Dupont, E. (2018). Contested Sovereignty over Land Territory and Maritime Zones. *Stress Testing the Law of the Sea: Dispute Resolution, Disasters & Emerging Challenges*, Minas, S. and Diamond, J. Ed. (s. 31-54). Boston: A Law of the Sea Institute Publication.
- Dzurek, D. J. (2001). Parting The Red Sea: Boundaries, Offshore, Resources and Transit. *International Boundaries Reserch Unit*, 3(2), 1-22.
- Egypt: Communication from the Permanent Representative of Egypt transmitted to the Secretary-General on 4 May 2017.
https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EGY_SDN_2017_en.pdf.
- Egypt: Declaration of the Ministry of Foreign Affairs of the Arab Republic of Egypt dated 27 December 2017.
https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EGY_2017_12_27_Declaration_E.pdf.
- Ergüven, N. S. (2014). Karadeniz'de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Davası. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 63(2), 309-328.
- Erol, B. G. (2013). Coğrafi keşifler ve Memlükler ile Portekizliler arasındaki Mücadele. *Uluslararası Sosyal Araştırma Dergisi*, 6(24), 109-122.
- Fatima, Q., Jamshed, A. (2015). The Political and Economic Significance of Indian Ocean: An Analysis. *South Asian Studies*, 30(2), 73-89.

- Firdausi, F. D., Anshu, b. (2018). Conflict in Yemen: A Sectarian Strife or Petrogeopolitics. *International Journal of Humanities and Social Science Invention*, 7(1), 20-25.
- Frank, K. K. (2015). Ripeness and the 2008 Djibouti-Eritrea Border Dispute. *Northeast African Studies*, 15(1), 113-138.
- Gökdemir, N. I. (2009). Kıta Sahanlığı, Hukuki Rejimi ve Ege Sorunu (yayımlanmış Doktora tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Gündüz, A. (1986). Kıta Sahanlığı Hukukunda Yeni Gelişmeler(Libya-Malta Davası). *Hukuk Araştırmaları*, 1(3), 5-24.
- Gündüz, A. (1990). *The Concept of the Continental Shelf in its Historical Evolution(With Special Emphasis On Entitlement)*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayın No: 490.
- Gündüz, A. (1996). Kıta Sahanlığı Konusunda Yeni Gelişmeler: Grönland–Jan Mayen ve Saint Pierre ve Miquelon Davaları. *Hukuk Araştırmaları*, 10(1-3), 563-599.
- Gündüz, A. (2009). *Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler-Örnek Kararlar*, 5. baskı. İstanbul: BETA Basım Yayın Dağıtım.
- International Court of Justice, North Sea Continental Shelf Cases, Judgment of 20 February 1969. <https://www.icj-cij.org/en/case/52>
- International Court of Justice, Case Concerning the Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment of 24 February 1982. <https://www.icj-cij.org/en/case/63>
- International Court of Justice, Case Concerning Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada/United States of America), 1984. <https://www.icj-cij.org/en/case/67>
- International Court of Justice, Case Concerning the Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta), Judgment of 3 June 1985. <https://www.icj-cij.org/en/case/68>

International Court of Justice, Case Concerning Maritime Delimitation in the Area Between Greenland and Jan Mayen (Denmark v. Norway), Judgment of 14 June 1993. <https://www.icj-cij.org/en/case/78>

International Court of Justice, Case Concerning the Land and Maritime Boundary Between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea intervening), Judgment of 10 October 2002. <https://www.icj-cij.org/en/case/94>

International Court of Justice, Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine), Judgment of 3 February 2009. <https://www.icj-cij.org/en/case/132>

International Court of Justice, Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia), Judgment of 19 November 2012. <https://www.icj-cij.org/en/case/124>

International Border Treaty Between the Republic of Yemen and the Kingdom of Saudi Arabia 12 June 2000.
<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/YEM-SAU2000IBT.PDF>.

Karaköse, C. (1986). Ege'deki Deniz Sorunlarında Türk ve Yunan Görüşleri: Jeolojik Açıdan. *Ege Deniz Sorunları Semineri*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:52. Ankara

Kebaish, K. A. (2019). Tiran and Sanafir: A Historical and Constitutional Argument Opposing the Territorial Cession of the Tiran and Sanafir Islands to Saudi Arabia. *Texas Law Review*, 97(835), 835-858.

Khalfaoui, A., Yiallourides, C. (2019). Maritime Disputies and Disputed Seabed Resources in the African Continent. *Routledge Handbook of Energy Law*.
<file:///C:/Users/pc/Desktop/SSRN-id3330555.pdf>

Knopf, P. (2018). South Sudan's Civil War and Conflict Dynamics in the Red Sea. *UNITED STATES INSTITUTE OF PEACE special report*,
<https://www.usip.org/publications/2018/09/south-sudans-civil-war-and-conflict-dynamics-red-sea>.

- Koday , Z., Koday, S., Kaymaz, Ç. K. (2017). Dünyadaki Bazı Önemli boğazlar İle Kanalların coğrafi Özellikleri ve Jeopolitik Önemleri. *Atatürk Üniversitesi sosyal Bilimler Enstitüsü*, 21(3), 879-910.
- Korkmaz, M. (2013). Kızıldeniz'de Rekabet: 1911-1912 Trablusgarb Harbi Sırasında Kızıldeniz'de Osmanlı-italyan Mücadelesi. *Askeri Tarih Araştırma Dergisi*, 11(21), 16-43.
- Kurumahmut, A. (2012). Türkiye'nin Geleceği Denizler. *Deniz Hukuku Sempozyumu*. Adana: Çağ Üniversitesi Yayınları No:18.
- Lefebvre, J. A. (1998). Red Sea Security and the Geopolitical-Economy of the Hanish Islands Dispute. *Middle East Journal*, 52(3), 367-385.
- Lütem, İ. (1960). *Devletler Hukuku Dersleri, İkinci Kitap*. Ankara: Balkanoğlu Matbaacılık.
- Marston, G. (1993). St Pierre-Miquelon Arbitration, Canada- France Maritime Delimitation Award. *Marine Policy*, 17(3), 155-170.
- Meloy, J. L. (2003). İmperial Strategy And Political Exigency: The red Sea Spice Trade And Memluk Sultanate İn The Fifteenth Century. *The Journal Of the American Oriental Society*, 123(1), 1-19.
- Meray, S. L. (1958). Kıta Sahanlığı Hakkında Cenevre Sözleşmesi. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 13(4), 80-94.
- Meray, S. L. (1959). *Devletler Hukukuna Giriş Cilt: I*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- Milligan, M. B. (2012). Legal and Policy Options for Provisional Joint Management of Maritime Spaces Subject to Overlapping Jurisdictional Claims (Doctor of Philosophy Thesis). University of Wollongong, Faculty of Law.
- Oğultürk, M. C., Yılmaz, F. (2019). Katar'ın Afrika Boynuzu Politikasının Arabuluculuk Kapsamında Analizi. *Uluslararası Ekonomi, İşletme ve Politika Dergisi*, 3(1), 95-108.

- Özbaran, S. (2004). *Yemen'den Basra'ya "Sınırdaki Osmanlı"*. İstanbul: Kitap Yayın Evi.
- Özkan, A. (2015). Kıta Sahanlığı Sınırlandırılmasında Uluslararası Uygulamalar: Sözleşmeler, İçtihat ve Doktorin. *Journal of Academic Social Studies, Winter II(31)*, 367-386.
- Özman, A. (1984). *Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*. İstanbul: İstanbul Deniz Ticareti Odası Yayını No: 5.
- Özman, A. (1986). *Deniz Hukukunda Yeni Gelişmeler*. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi yayınları No: 552.
- Öztürk, H. (2002, Aralık). Jeolojik Kıta Sahanlığının Belirlenmesindeki Formülasyonlar. *Ege Kıta Sahanlığı ve İlişkili Sorunlar Sempezyumu Bildiriler Kitabı, GÜNDÜZ, A.ve ÖZTÜRK, H. Ed.* İstanbul: Tüдав yayın No:12.
- Pauly, D., Tesfamichael, D. (2016). Introduction to the Red Sea . *The red sea Ecosystem and Fisheries, Pauly, D., Tesfamichael, D. Ed.* (s. 1-21).
file:///C:/Users/pc/Desktop/k%C4%B1z%C4%B1ldeniz/k%C4%B1z%C4%B1ldeniz%20ile%20ilgili%20kitaplar/The%20Red%20Sea%20Ecosystem%20and%20Fisheries.pdf
- Pazarcı, H. (1984). Kıta Sahanlığı Kavramı ve Ege Kıta Sahanlığı Sorunu, Aziz Köklü'nün Anısına Armağan . *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No: 535*, 395-412.
- Pazarcı, H. (2003). *Uluslararası Hukuk Dersleri II Kitap 7. Baskı*. Ankara: Turhan Kitap Evi.
- Pazarcı, H. (2011). Uluslararası Adalet Divanı'nın Tunus-Libya Kıta Sahanlığına İlişkin 24 Şubat 1982 Tarihli kararı. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası özel Hukuk Bülteni i, 2(2)*, 42-48.
- Pazarcı, H. (2011). *Uluslararası Hukuk Gözden Geçirilmiş 10. Baskı*. Ankara: Turhan Kitap Evi.
- Peterson, J. E. (1985). The islands of Arabia: Their Recent History And Strategic Importance. *Arabian Studies VII*.
http://www.jepeterson.net/sitebuildercontent/sitebuilderfiles/islands_of_arabia.pdf

- Rocha, D. d., Santos, G. F., Alves, J. P. (2016). Miitarization of International Straits and Maritime Choke Points. *UFRGS Model United Nations*, 4(1), 313-375.
- Schofield, C., Prescott, V. (2005). *The Maritime Political Boundaries of the World*. LEIDEN / BOSTON: MARTINUS NIJHOFF PUBLISHERS.
- Sudan: Decree of the President of the Republic of Sudan No. 148 (2017) Concerning the Baselines of the Maritime Zones of the Republic of Sudan, 2 March 2017. S.15. https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/LOS_94_WEB.pdf. 26.06.2019.
- Sudan: Communication from the Permanent Representative of Sudan transmitted to the Secretary-General on 15 December 2017. https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SDN_15_12_2017_en.pdf. 11.10.2019 26.06.2019
- Sur, M. (2006). *Uluslararası Hukukun Esasları 2. Baskı*. İstanbul: BETA Yayın.
- Şahin Allahverdi, R. (2015). Kızıldeniz'de Osmanlı Hakimiyeti: Özdemiroğlu Osman Paşa'nın Habeşistan Beylerbeyliği (1561-1567). *Studies of The Ottoman Domain (Osmanlı Hakimiyet Sahası Çalışmaları)*, 3(5), 35-48.
- Tandoğan, M. (2018, 04 02). *Hala-ib Üçgeni Sorunu*. Milat Gazetesi, <https://www.milatgazetesi.com/arsiv/halyib-ucgeni-meselesi-ve-sudan-misir-iliskileri/haber-139302>. (10 Ekim).
- Toluner, S. (1989). *Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği)*. İstanbul: BETA Basım Yayım Dağıtım.
- Tütüncü, A. N. (2008). *Milletlerarası Adalet Divanı Kararları (1990-2007)*. İstanbul: BETA yayın.
- Uğur, M. (2006). Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de Kıta'a Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge Sınırlarının Belirlenmesi (Yayımlanmış yüksek lisans tezi). İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Utku, N. Ş. (2012). *Kızıldeniz Çöl, gemi ve Tacir*. İstanbul: Klasik Yayınları.

Yılmaz, H. İ. (2016). Ortadoğu'nun Jeo-Ekonomik Önemi ve ABD'nin Ortadoğu Politikasının Ekonomik Nedenleri. *TESAM Akademi Dergisi*. 3(1), 99-128.

Wick, A. (2016). *The Red Sea: In Search of Lost Space*. California: University of California Press.

<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/EGY.htm>.
06.07.2019

https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SDN_1970_Act.pdf. 06.07.2019

<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ERI.htm>.
06.07.2019

https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DJI_1979_Law.pdf. 06.07.2019

https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/YEM_1977_Act.pdf. 06.07.2019

https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SAU_2011_Decree.pdf. 06.07.2019

https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/JOR_1943_Act.pdf. 06.07.2019

<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ISR.htm>.
06.07.2019

<https://sovereignlimits.com/boundaries/eritrea-yemen>. 20.08.2019

<https://sovereignlimits.com/boundaries/saudi-arabia-yemen>. 19.09.2019

<https://sovereignlimits.com/boundaries/egypt-saudi-arabia>. 22.09.2019

<https://www.afam.org.tr/eritre-cibuti-arasindaki-sinir-anlasmazligi-tarihi-arka-plan-catisma-sureci/>. 08.10.2019

<http://www.basnews.com/index.php/tr/news/486881>. 26.03.2019

<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/bae-ve-suudi-arabistan-kizildeniz-i-bir-icdeniz-haline-getirmeye-calisiyor/1403137>. 26.02.2019

<https://www.stratejikortak.com/2017/07/tiran-ve-sanafir-adalari.html>. 24.09.2019

<https://stratejikguvenlik.wordpress.com/tag/cilgin-kanal/> 28.01.2019

www.lesclesdumoyenorient.com/Geopolitique-du-detroit-de-Bab-el.html#nb12
03.03.2019

<http://www.haberayyildiz.com/yazarlar/dr-yesim-demir/hurmuz-ve-kizildeniz-onemli-mi-363m.htm> 01.08.2019



DİZİN

-I-

1958 Cenevre Kıta Sahanelığı
Sözleşmesi ..viii, 7, 13, 14, 18, 23, 24,
25, 30, 31, 37, 40, 60, 86, 127

-B-

Bab-ül Mendeb Boğazıix, 79

-C-

Cibuti.... x, xi, 69, 71, 79, 82, 84, 96, 97,
100, 123, 124, 125, 126

-E-

Eritre ix, x, xi, 66, 69, 71, 81, 82, 90, 91,
93, 94, 95, 96, 97, 100, 101, 102, 103,
105, 106, 109, 120, 121, 122, 123,
124, 129, 130, 131, 132, 133

-H-

Hukuki Rejim v, 135
Hukuksal Statüiv, v, vii

-İ-

İsrail 18, 72, 77, 82, 83, 96, 98, 100, 111

-K-

Kıta sahanlığı 2, 5, 7, 8, 9, 11, 12, 14,
15, 16, 19, 20, 23, 24, 25, 28, 33, 35,
61, 62, 73, 86, 89, 90, 93, 95, 125,
127, 129

Kızıldeniz...iv, v, vii, ix, xi, 2, 3, 64, 65,
66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75,
76, 77, 78, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 88,
90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 99, 100,
101, 105, 106, 107, 109, 110, 112,
114, 116, 118, 120, 121, 122, 123,
124, 127, 128, 129, 130, 131,
132,133, 137, 139

-M-

Mısır ix, x, xi, 65, 66, 69, 70, 71, 78, 79,
82, 83, 84, 96, 100, 110, 111, 112,
113, 116, 117, 118, 119, 120, 127,
128

Münhasır Ekonomik Bölge ...xii, 19, 41,
50, 54, 61, 96, 97, 98, 101, 116, 119,
120, 121, 125, 134, 139

-O-

Oransallık İlkesiix, 89

-S-

Sudan... x, 66, 71, 73, 77, 81, 82, 84, 94,
96, 97, 100, 101, 110, 112, 113, 114,
115, 116, 117, 118, 119, 120, 121,
122, 128, 136, 139

Suudi Arabistan .ix, x, xi, 71, 77, 81, 82,
83, 84, 85, 94, 96, 98, 100, 101, 107,
108, 109, 110, 111, 112, 113, 114,
115, 116, 118, 119, 120, 121, 122,
127, 128

Süveyş Kanalı.....v, ix, xi, 77, 78

-T-

Truman Bildirisiviii, 2, 9, 14, 25, 127

-U-

Uluslararası Deniz Hukuku v

-Y-

Yemen ...ix, x, xi, 65, 71, 73, 79, 81, 82,
83, 84, 90, 91, 93, 94, 95, 96, 98, 100,
101, 102, 103, 104, 105, 106, 107,
108, 109, 110, 121, 123, 124, 125,
129, 130, 131, 132, 133, 135, 136,
138