

Article Info	Araştırma Makalesi	
Title of Article	<b>Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları</b>	
Corresponding Author	<b>İsmet BALIK</b> Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, Fatsa/Ordu, <a href="mailto:ibalik@odu.edu.tr">ibalik@odu.edu.tr</a>	
Submission Date Admission Date	10/02/2018 / 15/03/2018	
How to Cite	BALIK İ., (2018). Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları, Kent Akademisi, 11 (33), Issue 1, <b>Link:</b>	

ORCID NO:  
0000-0003-2168-8572

## Türkiye'nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları

İsmet BALIK<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi,  
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, Fatsa/Ordu

### Maritime Jurisdiction Areas of Turkey and Conflicts Related to Jurisdiction Area With Riparian Countries

#### ABSTRACT

In this study, Turkey's current jurisdiction in the sea, conflicts with riparian countries on the determination of jurisdiction, and on the solution suggestions been focused. For this purpose, the relevant international agreements, legislation in Turkey, the articles and state's official opinions were investigated. Turkey determined own jurisdictions which are territorial waters, continental shelf and the Exclusive Economic Zone (MEB) in the Black Sea, by agreement with neighbouring and riparian countries. In the Aegean Sea, Turkey and Greece have 6 miles territorial sea. However, Greece wants to increase from 6 to 12 miles own territorial seas wide. Turkey has announced it would consider an act of war. On the other hand, there are many problems in the Aegean Sea between Greece and Turkey. These are divided into 5 groups: a) territorial sea and continental shelf, b) to be disarmament of the Eastern Aegean Islands, c) domination of some geographical formations, d) Greece's 10-mile airspace declaration and FIR (Flight Information Region) e) SAR (Search and Rescue) activities. Turkey, as maritime jurisdiction areas in the eastern Mediterranean has declared territorial waters only 12 miles wide. However, the Greek Cypriot Administration (GCA) has declared own MEB in the east Mediterranean Sea and border treaties for MEB signed with Egypt, Israel, Lebanon. Turkey is trying to exclude from the eastern Mediterranean. In order to stop this process, Turkey must immediately declare the own continental shelf and MEB's boundaries in the Eastern Mediterranean.

**Key Words:** Türkiye, Deniz yetki alanları, Karasuları, Münhasır Ekonomik Bölge, Kıta sahanlığı.

#### ÖZ

Bu çalışmada, Türkiye'nin denizlerdeki mevcut yetki alanları, yetki alanlarının belirlenmesi konusunda kıyıdaş ülkelerle yaşanan anlaşmazlıklar ve çözüm önerileri üzerinde durulmuştur. Bu amaçla, konuyla ilgili uluslararası sözleşmeler, Türkiye'deki mevzuat, yazılmış makaleler ve devletin resmi görüşleri incelenmiştir. Türkiye, kıyıdaş ülkelerle yapmış olduğu antlaşmalarla Karadeniz'deki Karasuları, Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) deniz yetki alanlarının sınırlarını belirlemiştir. Ege Denizi'nde ise Türkiye ve Yunanistan'ın 6 deniz mili karasuları bulunmaktadır. Diğer taraftan, Türkiye ve Yunanistan arasında önemli anlaşmazlıklar söz konusudur. Bu

anlaşmazlıklar 5 grupta toplanmaktadır: a) Karasuları ve kıta sahanlığı, b) Doğu Ege Adaları'nın silahsızlandırılması, c) bazı coğrafi formasyonların egemenliği, d) Yunanistan'ın 10 millik hava sahası iddiası ve FIR (Flight Information Region - Uçuş Bilgi Bölgesi) sorumluluğunu istismarı, e) SAR (Search And Rescue - Arama Kurtarma) faaliyetleridir. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de ilan edilmiş sadece 12 mil karasuları bulunmaktadır. Halbuki Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) Doğu Akdeniz'de MEB ilan etmiş ve Mısır, İsrail, Lübnan ile MEB sınır antlaşmaları yapmıştır. Türkiye, Doğu Akdeniz'den dışlanmaya çalışılmaktadır. Bu süreci engellemek için Türkiye, Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı ve MEB sınırlarını vakit geçirmeksizin ilan etmelidir.

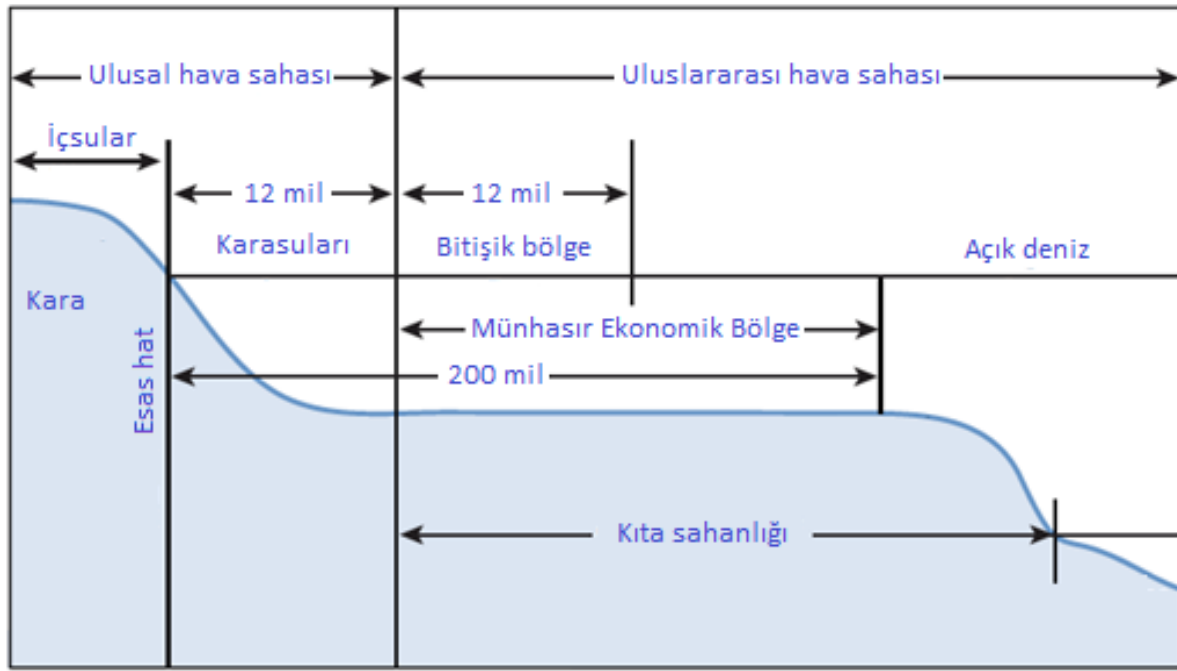
**Anahtar Kelimeler:** Turkey, Maritime Jurisdiction Areas, Territorial Waters, Exclusive Economic Zone, Continental Shelf.

## 1. GİRİŞ

Dünya nüfusunun üçte ikisinden fazlası okyanus ve deniz kıyılarında yaşamaktadır. Bu nedendir ki dünyada yüz elliden fazla kıyı devleti bulunmaktadır. Bunda okyanus ve deniz kıyılarının cazibesinin yanında, denizlerin ekonomik anlamda sunmuş olduğu olanakların payı da oldukça büyüktür.

Denizler, her ne kadar coğrafi ve fiziki bakımdan bir bütünlük arz etmekteyse de, hukuki bakımdan deniz tabanları, nitelikleri ve tâbi oldukları rejimler itibarıyla çeşitli alanlara bölünmüştür. Bu alanlar temelde iki ana gruba ayrılmaktadır: ulusal yetkiye tâbi deniz kesimi ve ulusal yetki alanlarının ötesindeki deniz kesimi (Karapınar, 2015). Şekil 1'de görüldüğü gibi, denizlerin hukuki rejiminin gösterdiği farklılıklara göre, denizlerdeki muhtelif alanlar aşağıdaki şekilde sınıflandırılmaktadır. (Sur, 2006):

- Ulusal sınırların içinde kalan alanlar (iç sular, kara suları, takımda suları ve belli ölçülerde uluslararası boğazlar). Kıta sahanlığı ise, ilana bağlı olarak oluşmayıp, ulusal sınırların dışına da uzanan geniş bir bölümdür.
- Ulusal sınırların dışında kalan fakat kıyı devletinin ilanı ile bazı münhasır yetkiler elde ettiği alanlar [bitişik bölge, MEB (Münhasır Ekonomik Bölge), münhasır balıkçılık alanları].
- Hiçbir devletin yetkisinde bulunmayan ve herkesin serbestçe girip yararlanabildiği açık deniz alanları.



Şekil 1. Ülkelerin denizlerde belirleyebilecekleri yetki alanları.

Devletin ülkesi kara, hava ve deniz olmak üzere üç unsurdan ibarettir ve devlet kendi ülkesi üzerinde tüm yetkilerini kullanma hakkına sahiptir. Denizlerin karaya bitişik olan bölümü, coğrafi açıdan bir bütün teşkil eder ve devletin deniz ülkesini oluşturur. Devlet, kara ve hava ülkesi üzerinde tam hükümranlık haklarına sahip iken, deniz ülkesinde özellikle karasularında devletin egemenlik hakları sınırlıdır. Mesela, karasularından yabancı gemilere zararsız geçiş hakkı tanınmıştır (Aydın, 2003).

Türkiye Şekil 2’de görüldüğü gibi, hem Avrupa-Asya-Afrika üçgeni arasında yer alan Akdeniz çanağının Doğusunda en fazla bu denize kıyısı olan, hem de Avrupa ve Asya kıtalarını birbirinden ayıran Ege Denizi ve Karadeniz’e kıyıları olan, bu denizleri birbirine bağlayan Çanakkale ve İstanbul boğazlarıyla Marmara Denizini içinde barındıran bir ülkedir. Hakikaten yeryüzünde bu kadar ticari, askeri, politik vb. açıdan coğrafi öneme sahip ülke çok azdır. Bu coğrafyanın önemi, tarihte de bir çok savaşın çıkmasına neden olmuştur. Günümüzde de yaşanan bazı temel sorunların altında yatan temel mesele de aslında budur. Günümüzde de Türkiye, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz’de özellikle deniz yetki alanlarının paylaşımı konusunda kıyıdaş ülkelerle ciddi sorunlar yaşamaktadır. Bilhassa Ege Denizi, dünyanın hiçbir yerinde olmayan coğrafi bir özelliğe sahiptir. Şöyle ki, Ege’de toplam 23000 km<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip 3000 civarında ada ve adacık bulunmaktadır ve bu adalar Ege Denizi’nin yaklaşık %10’nu teşkil etmektedir. Büyük adaların çoğu Türkiye’nin hemen yanı başına serpilmiştir. Ege’nin güneyi de 21 tane ada ile bir zincir gibi kapatılmış durumdadır. Bu durumu ile Ege, hukuki olarak özel bir coğrafi deniz durumundadır (Yenigün, 1996).

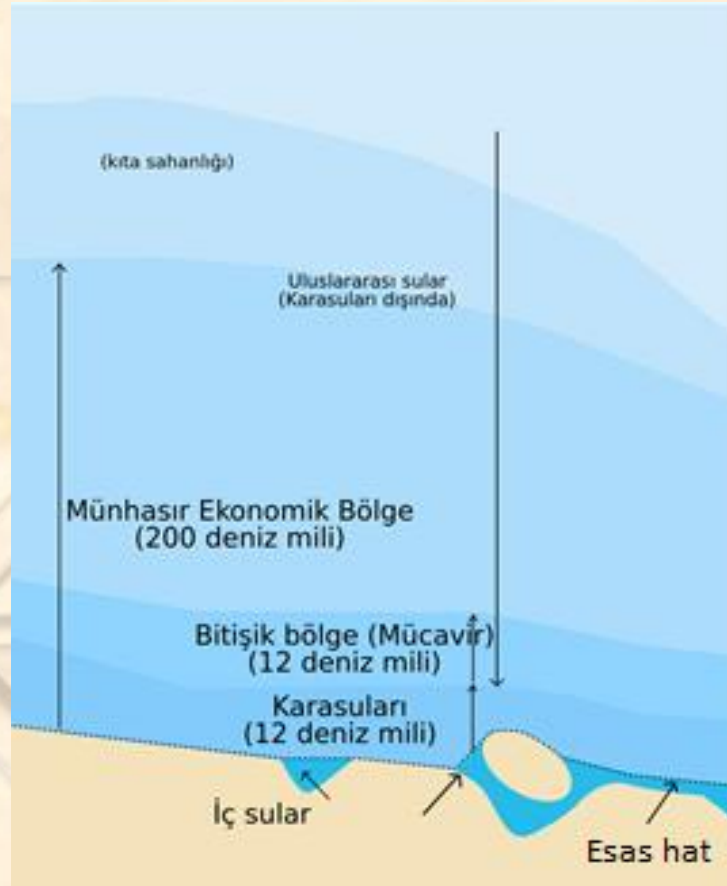


Şekil 2. Türkiye ve üç tarafını çevreleyen denizler.

*İçsular, karasuları ve boğazlar bir devlet ülkesinin bir parçasıdır. Kıta sahanlığı ve MEB’de, devletlerin bazı egemen haklara sahip olduğu uluslararası deniz alanını oluşturan deniz yetki alanlarıdır. Bazı ülkeler ise bunlara ilave olarak bitişik bölge ve balıkçılık bölgesi de ilan etmektedirler. Türkiye’nin yürürlükte olan bitişik bölge ve balıkçılık bölgesi ilanı bulunmamaktadır. Bu çalışmada, öncelikle deniz yetki alanlarının iç sınırlarını oluşturan esas hat olmak üzere, karasuları, bitişik bölge, MEB, kıta sahanlığı gibi önemli terimlerin tanımları yapılmıştır. İkinci aşamada ise, Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz’deki mevcut yetki alanları, sürdürülmekte olan çalışmalar ve aşlamayan sorunlar üzerinde durulmuştur.*

## 2. MATERYAL VE YÖNTEM

Denizler, toplumların ulaşım, nakliye, ticaret, turizm, gıda ve savunma gibi pek çok amaçla yararlandıkları önemli alanlardır. Bu alanların kullanımı, son yüzyıla kadar uluslararası ölçekte belirlenmiş bir düzenlemeye tabi değildi. 1982 yılında üzerinde anlaşmaya varılan ve birçok ülkenin imzalayarak taraf oldukları BMDHS (Birleşmiş Milletler Uluslar arası Deniz Hukuku Sözleşmesi)'yle kurallara bağlanmıştır. Sözleşmeye taraf olmayan ülkelerde, sözleşmenin maddelerini esas alarak ve evrensel hakkaniyet kuralları çerçevesinde kendi haklarını kullanabilmektedirler. Bu hakların en başında, kıyısı olan ülkelerin denizlerde yetki alanı belirleyebilmeleri gelmektedir. Belirlenecek bu yetki alanları Şekil 3'de görüldüğü gibi karasuları, bitişik bölge, MEB ve kıta sahanlığıdır.



Şekil 3. Denizlerin Bölümleri.

**Esas hat:** Denize kıyısı bulunan her devletin, deniz yetki alanlarını belirlemesi gerekir. Devletin deniz ülkesinin tanımlanması ve belirlenmesinde en önemli ölçüt, esas hat olarak adlandırılan kıyı çizgisidir. Deniz hukukunda esas hat (base line) devletin yetkisine tabi olan deniz alanlarının ölçülmeye başlandığı hattır (Kuran, 2006). İç sular rejiminin geçerli olduğu deniz kesimi ile kara suları rejimini ve diğer deniz alanlarını ayıran sınır kara alanlarının iç sınırı olan esas hat (kıyı çizgisi)'tir. Farklı hukuki rejimlerin geçerli olacağı deniz alanlarının ve sınırlarının tespiti için esas hattın belirlenmesinde iki yöntem kullanılır (Günsel, 2011). a) Normal esas hat; suların en alçak olduğu (cezir) zamandaki coğrafi kıyı çizgisine eşittir. b) Düz esas hat; kıyı çok fazla girintili ve yakınında adalar, sığıklar veya kayalıklar bulunuyor ise, bu tür kıyıların iç sınırı kıyının uygun uç noktalarını birleştiren düz hatlar esas alınarak belirlenmektedir. Devletin deniz ülkesi, esas hatla kara ülkesi arasında kalan iç sular ve bu hattın ötesine uzanan kara sularından oluşur (Karapınar, 2015).

**İçsular:** Kara sularının ölçülmeye başlandığı esas hattın kara tarafında kalan deniz alanlarıdır (Kuran, 2007). Bu alanlar, kıyı devletinin tam egemenliği altındadır (Sur, 2006). Kıyısız devletin ülkesinin bir parçası olup limanlar, koylar, körfezler, kapalı denizler gibi deniz parçalarıdır. Denizin, karaların bittiği yerden başlayıp, karasularının iç sınırlarına kadar uzanan bölümüdür (Akn, 1978).

**Karasuları:** Kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen ve uluslararası hukuka uygun olarak kıyıda açığa doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan, kıyı devletine ait deniz alanına verilen addır (Pazarıcı, 1998). Diğer bazı deniz alanları gibi coğrafi bir kavram olmaktan çok hukuki bir kavramdır (Özman, 2006). En kısa tanımıyla, devletin deniz ülkesidir (Yenigün, 1998). Kara ülkesinde olduğu gibi devletin tam egemenliğine tabi olan karasularının altındaki deniz tabanı ve dip altı ile üzerindeki hava sahası da devletin ülkesinin ayrılmaz bir parçasıdır (Yolga, 1986). Yani, karasularının genişliği artırıldığı zaman onunla birlikte otomatik olarak hava sahası da genişletilmiş olmaktadır. Deniz ülkesinin kara ülkesinden tek farkı, tüm yabancı devlet gemilerine karasularından zararsız geçiş hakkının tanınmış olmasıdır (Yenigün, 1998; Oran, 1999).

**Bitişik Bölge:** Bitişik bölge tanım olarak, kara sularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirli bir genişliğe kadar bazı konularda yetkilerini kullandığı açık deniz alanını ifade eder (Kuran, 2006). 1958 Cenevre Konferansı'nda, Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 24. Maddesinde bitişik bölgeye dair bir sınır da getirilmek suretiyle düzenleme yapılmıştır. 1982 BMDHS ile (33. Madde), 1958 Sözleşmesi'nden farklı olarak yine kara sularının iç sınırından başlayarak genişliği 24 mile çıkarılmıştır.

**MEB (Münhasır Ekonomik Bölge):** MEB, kıyı devletinin karasuları esas hattından başlamak suretiyle 200 deniz mili açığa kadar giden deniz bölgesinde; su altında, toprak altında ve deniz yatağında kıyı devletine bazı ekonomik haklar veren bölgedir (Brownlie, 1995). BMDHS'nin 56. ve 60. maddelerine göre, kıyı devleti bu bölgede canlı cansız kaynakları araştırabilir, suni adalar veya tesisler kurabilir. Kurulan bu ada ve tesislerin kendisine ait karasuları vs. olamaz. Aynı şekilde ada veya tesisi inşa eden devletin de karasularını, kıta sahanlığını ve MEB'ini etkilemez. Kıyı devletinin MEB üzerinde var olan hakları ekonomik niteliktedir (Kütükcü ve Kaya, 2016).

**Kıta Sahanelığı:** Coğrafi olarak kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında devam eden doğal uzantısıdır. Diğer bir ifadeyle, komşu karanın deniz altındaki uzanışı gibi görünen, karaların kenarında, kıyıda açığa doğru eğimin belli şekilde arttığı yere kadar uzanan, az eğimli sığ denizlere sahip saha coğrafi anlamda kıta sahanlığı alanıdır (Pazarıcı, 1984). Hukuki anlamda ise kıta sahanlığı adı verilen bölge, kıyı devletinin, karasularının ilerisinde ama kıyıya bitişik durumdaki deniz tabanı ve altındaki cansız varlıkların araştırılması ve işletilmesi konusunda münhasır hak sahibi olduğu deniz yetki alanıdır. Bu alan, kıyı çizgisinden 200 deniz mili uzaklığa ve hatta tabii kıta sahanlığı daha ileriye gidiyorsa deniz derinliğinin 2500 metreyi bulduğu izobar çizgisinin 150 deniz mili açığına kadar gidebilen ve üst sınırı her durumda 350 deniz mili olabilen bölgedir (Kuran, 2009). Coğrafi kıta sahanlığı, hukuki kıta sahanlığının sadece bir bölümünü oluşturmaktadır. Hukuki açıdan bu kavram; coğrafi anlamdaki kıta sahanlığını, kıta yamacını ve kıta yükseliminin tümünü içermektedir (Pazarıcı, 2007). BMDHS'ne göre, adalarda kıta sahanlığına sahiptir. Ancak, bir şartı var. O şart da, bir adanın kıta sahanlığına sahip olabilmesi için adada insan yerleşiminin olması gerekir. Herhangi bir ekonomik yaşamı olmayan kayalıkların kıta sahanlığı da, özel bir ekonomik bölgesi de yoktur. Bu tür sahalarda bitişik ya da karşılıklı kıyı sahibi olan devletlerin kıta sahanlığını anlaşarak sınırlandırmaları gerekmektedir.

Bu çalışmada, Türkiye'nin kıyısı bulunan Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz'de belirlemiş olduğu yetki alanları, belirlemesi ve ilan etmesi gereken yetki alanları, kıyıdaş ülkelerle bu konularda yaşanmakta olan ve aşlamayan sorunlar üzerinde durulmuştur. Konuyla ilgili olarak günümüze kadar çıkarılan kanunlar, alınan kararlar, yapılan antlaşmalar ve araştırmalar incelenmiştir. Elde edilen bulgular ışığında yetki alanları bakımından Türkiye'nin Karadeniz, Ege ve Akdeniz'deki mevcut durumu ortaya konulmaya çalışılmış, yaşanmakta olan sorunlar ve çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır.

### 3. BULGULAR VE TARTIŞMA

Uluslararası Deniz Hukuku bakımından denizler, kıyı devletinin hak sahipliğine göre kategorize edilir. Bu kategoriler; iç sular, karasuları, bitişik bölge, MEB, kıta sahanlığı ve açık denizlerdir. İç sular, kıyı devletinin tam egemenliği altında iken, açık denizler hiç bir devletin egemenliğine tabi değildir (Özman, 2006).

Türkiye, 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu (RG, 1964) ve bu Kanunu değiştiren 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı son Karasuları Kanununda (RG, 1982), kıyısının bulunduğu tüm denizlerde (Karadeniz, Ege ve Akdeniz) sahip olduğu iç sulara ilişkin durumunu açıkça yazmıştır. Dolayısıyla, burada herhangi bir sorun yaşanmayan Türkiye'nin iç suları konusu üzerinde durulmayacaktır. Ancak, deniz yetki alanları (karasuları, MEB ve kıta sahanlığı) bakımından Karadeniz, Ege ve Akdeniz'deki güncel durum, komşu ve kıyıdaş ülkelerle olan anlaşmazlıklar ve çözülemeyen sorunlar, denizlere göre ayrı ayrı ele alınmıştır.

### 3.1. Türkiye'nin Karadeniz'deki yetki alanları

Türkiye'nin kıyılarında karasuları uygulamasına ilk olarak Lozan Antlaşması'ndan sonra (3 mil) başlanmıştır. 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu'nda ise 6 mil karasu, 6 mil de balıkçılık bölgesi ilan edilmiştir. Karasularını daha geniş tutan devletlere karşı da Türk karasularının mütekabiliyet esasına göre belirleneceği belirtilmiştir (RG, 1964). 20 Mayıs 1982 tarihli 2674 sayılı Karasuları Kanunu (RG, 1982) ile, 15 Mayıs 1964 tarih 476 sayılı Karasuları Kanunu ve diğer kanunların 2674 sayılı kanun (RG, 1964)'a aykırı hükümleri yürürlükten kaldırılmış, Karadeniz dahil olmak üzere Türk karasularının genişliği 6 deniz mili olarak ilan edilmiştir. Ayrıca, kıyıları Türkiye'ye bitişik veya karşılıklı olan devletlerle karasuları sınırlandırmasının anlaşma ile ve bölgenin özellikleri gözeticilerle hakkaniyet esasına göre yapılacağı hükmüne bağlanmıştır. Bakanlar Kurulu mezkur kanuna dayanarak 29 Mayıs 1982 tarih ve 8/4742 sayılı bir kararıyla, 1982 tarihli karasuları kanunun yürürlüğe girmesinden önce halen de geçerli olan Karadeniz'deki karasularının genişliğini 12 mil olarak ilan etmiştir (Ceyhan ve Oral, 2015).

Daha önce de bahsedildiği üzere kıyı ülkesi, herhangi bir ilana ve fiilen işletilme kriterine bağlı olmadan karasularının dış sınırından başlamak üzere çevre denizlerde kıta sahanlığına sahiptir. Türkiye ile SSCB (Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği) arasında 23 Haziran 1978 tarihinde Moskova'da imzalanan antlaşmanın yürürlüğe girmesini sağlayan 8 Aralık 1980 tarih ve 2355 sayılı kanun (RG, 1980) ile kabul edilen "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Arasındaki Karadeniz'de Kıta Sahanlığı Sınırlandırması Hakkında Anlaşma" ile iki ülkenin Karadeniz'deki kıta sahanlığının sınırları hakça ilkeler esasına göre belirlenmiştir (RG, 1981). Daha sonra, SSCB ve Romanya'nın 1984 ve 1986 yılları arasında Karadeniz'de MEB ilan etmeleri üzerine Türkiye'de harekete geçerek 05 Aralık 1986 tarih ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz'de 200 MEB ilan etmiştir (RG, 1986). Karadeniz'de Türkiye ve SSCB arasında daha önce tespit edilen kıta sahanlığı sınırı, yapılan mektup teatisiyle 1986 yılında MEB sınırı olarak kabul olunmuştur. Sovyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılmasından sonra da Türkiye'nin bu devlet ile olan kıta sahanlığı sınırı, özellikle sınır antlaşmalarının ardılığı çerçevesinde Gürcistan, Rusya Federasyonu ve Ukrayna için de geçerli olmuştur (Pazarıcı 1999). Ayrıca, 14 Temmuz 1997 tarihinde Gürcistan ile Türkiye arasında bir Protokol imzalanarak, SSCB döneminde Türkiye ile yapılmış, 1973 Protokolü, 1978 Kıta Sahanlığı Sınırlandırması, 1986-1987 MEB Sınır antlaşmalarının her iki devlet için de geçerli olduğu kabul edilmiştir (Özkan, 2006). Türkiye, 4 Aralık 1997'de tarihinde Bulgaristan ile de bir antlaşma yaparak Karadeniz'deki MEB'sini Şekil 4'de görüldüğü gibi hakkaniyet ilkesi çerçevesinde belirlemiştir (Tamçelik ve Kurt, 2014).



Şekil 4. Kıyısı bulunan ülkelerin Karadeniz'deki MEB'leri.

### 3.2. Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki yetki alanları

Ege Denizi, kuzeyden güneye yaklaşık 660 km boyunca uzanan; genişliği kuzeyde 270 km, ortada 150 km ve güneyde 400 km olan yarı kapalı bir denizdir. Yüzey alanı yaklaşık 214.000 km<sup>2</sup>'dir. Çanakkale Boğazı vasıtasıyla Marmara Denizi'ne, oradan da İstanbul Boğazı'yla Karadeniz'e bağlanır (İnce, 2013; Kaynar ve Ak, 2017). Güneyde ise Kıtara, Antikıtara, Skanpanto ve Kaso geçitleriyle Akdeniz'e açılır (Usluer, 1985). Ege Denizi'nin üzerine adeta serpiştirilmiş çok sayıda irili ufaklı adanın varlığı ve konumları, bu denize Akdeniz Havzası'nın yanı sıra dünyada benzeri bulunmayan bir özellik kazandırmıştır. Bu adalardan 24'ü 100 km<sup>2</sup>'den büyüktür ve sadece 100'ünde insan yaşamaktadır. Bu kara parçalarının toplam yüzölçümü 23.000 km<sup>2</sup> civarındadır (İnce, 2013). Adalar, Girit Adası hariç tarihi ve coğrafi özellikleri dikkate alınarak Trakya/Boğazönü Adaları, Saruhan (Doğu Sporot) Adaları, Menteşe (Güney Sporot, Oniki Adalar) Adaları, Şeytan (Kuzey Sporot) Adaları ve Kiklat Adaları şeklinde gruplandırılmaktadır (Belen, 1995).

Yunanistan, Lozan Antlaşmasıyla 3 mil olarak uygulamaya koyduğu Ege'deki karasularını 1936 yılında 6 mile çıkararak Lozan Antlaşmasını ihlal etmiştir. Türkiye'de bu uygulama sonrası, Lozan Antlaşması'ndan sonra fiilen 3 mil olarak uygulamakta olduğu karasularını 15 Mayıs 1964 tarih ve 476 sayılı Karasuları Kanunu'yla 6 mile çıkarmıştır (RG, 1964). Daha sonraki süreçte, 1973 yılından itibaren Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkaracağına dair yapmış olduğu açıklamalar, imzaladığı BMDHS'nin 300'üncü maddesinde yer alan hakkın suiistimal edilemeyeceği prensibiyle çelişkilidir (Başdemir, 2007;). Yunanistan'ın bu yöndeki açıklamaları üzerine Türkiye Kasım 1973'de, Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)'na 27 bölgede petrol arama ruhsatı vermiştir. Bu gelişme üzerine Yunanistan "bu bölgenin Yunan karasuları olduğunu notayla bildirmiş, Türkiye'de karşı notasında "buraların Türk kıta sahanlığı olduğu" cevabını vermiştir.

Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki karasularının genişliği, 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nda (RG, 1982) da önceden olduğu gibi 6 deniz mili olarak ilan edilmiştir. Fakat, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları göz önünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, Bakanlar Kurulu'na 6 deniz milinin üstünde karasuları genişliği tespit etme yetkisi verilmiştir. Kanunda, Türkiye ile kıyıları bitişik veya karşılıklı olan devletler arasında karasularının anlaşma ile sınırlandırılacağı, yapılacak antlaşmanın bölgenin bütün ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurulurken, hakkaniyet ilkesine göre yapılacağı vurgulanmıştır. Yunan Parlamentosu ise 31 Mayıs 1995' de III. BMDHS'yi onaylayarak, 12 mil karasuları hakkını hukuki olarak kullanmaya yetkili hale gelmiştir. Yunanistan Dışişleri Bakanlığı'na göre Yunanistan 12 mil karasuları hakkına sahip olmasına rağmen, şu an bu hakkını saklı tutmaktadır (Yenigün, 1998). Yunanistan, 1982 yılında imzalanan BMDHS'ni kendi istediği şekilde yorumlayarak Ege Denizi'ndeki dengeleri tamamen kendi lehine çevirme yönünde hareket etmektedir. Yarı kapalı bir deniz olan ve küçük bir alanda çok sayıda ada barındıran Ege'de karasularını 6 milden 12 mile çıkartma arzusu içerisindedir (Bölükbaşı, 2004). Türkiye'ye göre Ege Denizi'ndeki sorunlar esas olarak 5 kategoride toplanmaktadır (Dışişleri Bakanlığı, 2018):

Bu sorunların ilki Ege Denizi'ndeki "karasuları ve kıta sahanlığı" sorunudur. Bu denizde, Türkiye ve Yunanistan karasularının genişliği 6 deniz milidir. Fakat, Yunanistan bu denizin özel coğrafi şartlarını dikkate almaksızın 1982 BMDHS'ne atıfta bulunarak, karasularını 12 mile çıkarmak istemektedir. Türkiye ise, bu sözleşmeye taraf olmadığına vurgu yaparak Ege Denizi'nin bir yarı-kapalı deniz olduğunun altını çizerek, bu denizde sınır saptaması yapılırken hakkaniyet ilkesine göre hareket edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Ayrıca, Yunanistan'ın karasularını 6 milin üstüne çıkarmasının *casus belli* (savaş sebebi) sayılacağını açıklamıştır. Esasında Yunanistan'ın Ege'de karasularını 6 milden 12 mile çıkarması, sadece Türkiye'yi değil, Ege'nin açık denizini uluslararası su yolu olarak kullanan bütün devletleri ilgilendirmektedir. Çünkü, böyle bir uygulama sonucunda Şekil 5'de görüldüğü gibi Ege'deki açık deniz sahası %56'dan, %26.1'e inecektir (URL-2).



Şekil 5. Ege Denizi'ndeki 6 ve 12 mile göre karasuları.

(Kaynak: <http://www.tarihsinifi.com/6946/yumuşama-dönemi-türk-dış-politikası-2.html/ege-denizinde-kara-suları>)

Deniz yetki alanları ile ilgili olarak Türkiye ve Yunanistan arasında Ege'de yaşanmakta olan bir başka sorun da kıta sahanlığı sınırının belirlenmesi konusudur. Ege Denizi'nde, kıta sahanlıklarının sınırı henüz belirlenebilmiş değildir. Yunanistan, adaların da kıta sahanlığı olduğu tezinde ısrar etmekte, Türkiye ise Ege kıta sahanlığının Anadolu kıtasının denizdeki devamı olduğu görüşündedir. Dolayısıyla, Türkiye haklı olarak 'doğal uzantı' tezinden hareketle Ege kıta sahanlığının iki ülke kıtaları arasında çizilecek ortay çizgiyle paylaşılmasını istemektedir.

Ege Denizi'nde yaşanmakta olan ikinci sorun ise "Doğu Ege Adaları'nın silahsızlandırılması" hususudur. 1923 Lozan ve 1947 Paris Antlaşması da dahil olmak üzere birtakım uluslararası antlaşmalarla silahsızlandırılan Doğu Ege adalarını Yunanistan, 1970'lerden itibaren yoğun bir şekilde silahlandırma çabası içindedir. Uluslararası antlaşmalara göre silah bulundurmama yükümlülüğü bulunan Yunanistan'ın bu girişimi Türkiye'yi ciddi şekilde rahatsız etmektedir.

Üçüncü sorun, Ege Denizi'ndeki "bazı coğrafi formasyonların egemenliği" ile ilgilidir. Bilindiği üzere Ege Denizi'nde uluslararası anlaşmalarla ismen Yunanistan'a verilmemiş ve aidiyeti belli olmayan önemli sayıda ada, adacık ve kayalık bulunmaktadır. Uluslararası anlaşmalarda adları geçmeyen bu ada, adacık ve kayalıkların Osmanlı İmparatorluğu hâkimiyetinden, mirasçısı olan Türkiye Cumhuriyetine geçtiğinin kabul edilmesi gerekir. Buna rağmen Türkiye gerekirse bu ada, adacık ve kayalıkların statüsünün iki ülke arasında görüşülmesi gerektiğini savunmaktadır. Yunanistan ise Ege Denizi'nde sahipliği tartışmalı ada, adacık ve kayalık bulunmadığını iddia etmektedir.



Türkiye'nin, açık bir şekilde Yunanistan'a bırakılmış adalar, adacıklar ya da bu tür formasyonlarla ilgili bir hak talebi bulunmamaktadır. Ege'deki bu coğrafi formasyonların hukuki statüsüyle ilgili anlaşmazlığın temelinde, anlaşmaların yorumuna ilişkin farklı görüşler yatmaktadır. Bu tartışmalı coğrafi formasyonlardan bazıları Türkiye'nin Ege Denizi kıyılarına çok yakındır. Dolayısıyla, bu alanda iki ülke arasında atılması gereken ilk adım egemenliği belirsiz coğrafi formasyonlar sorununu çözmek olmalıdır.

Dördüncü sorun ise “Yunanistan'ın 10 millik hava sahası iddiası ve FIR (Flight Information Region - Uçuş Bilgi Bölgesi) sorumluluğunu istismarı”dır. Bilindiği üzere, Yunanistan 1931 yılında karasularının genişliği 3 deniz mili olmasına rağmen, ulusal hava sahasını 10 deniz mili olarak ilan etmiştir. Karasularının genişliğini, 1936 yılında halen de geçerli olan 6 deniz miline çıkartmıştır. Halbuki, uluslararası hukuka göre bir ülkenin karasuları genişliği aynı zamanda o ülkenin ulusal hava sahasının genişliğini de belirler. Dolayısıyla, Yunanistan'ın açıkladığı 10 millik ulusal hava sahasının uluslararası hukukta bir dayanağı bulunmamaktadır. Bu ülkenin 6 deniz mili genişliğinde olan karasuları ile 10 deniz mili olarak deklare ettiği ulusal hava sahası arasında kalan 4 millik saha, uluslararası hava sahasıdır. Dolayısıyla Yunanistan'ın 10 deniz mili genişliğindeki hava sahası iddiası ne uluslararası alanda ne de Türkiye tarafından tanınmaktadır. Ege'deki hava sahasıyla ilgili bir başka sorunda, 1952 yılında Yunanistan'ın sorumluluğuna bırakılan Ege Denizi 'Uçuş Enformasyon Bölgesi (FIR)' sorumluluklarını Yunanistan ve Türkiye'nin farklı yorumlamasıdır. Türkiye, Yunanistan'ın FIR sorumluluğunu egemenlik hakkı gibi uygulamasını kabul etmemektedir. Buradaki sorun, sivil uçaklar gibi askeri uçakların da Ege Denizi üzerinde FIR sorumlusu olan Yunanistan'a uçuş planlarını önceden verip vermemeleri konusunda yaşanmaktadır.

Ege Denizinde yaşanmakta olan beşinci sorun ise “SAR (Search And Rescue - Arama Kurtarma) Faaliyetleri” ile ilgilidir. Denizlerde yapılacak Arama Kurtarma Faaliyetleri, Denizde Arama Kurtarmaya ilişkin 1979 tarihli Uluslararası Hamburg Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Bu sözleşmede, ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla arama ve kurtarma sahaları belirlenemediği takdirde tarafların, bir anlaşma yapıncaya kadar arama ve kurtarma hizmetlerinin kapsamlı koordinasyonu için çaba sarf etmeleri gerektiği belirtilmektedir. Türkiye'nin müteaddit defa yapmış olduğu çağrılarına rağmen, Ege'de böyle bir koordinasyon kurulamamıştır. Dolayısıyla, Türkiye kendi arama kurtarma sahasını (Search and Rescue Region–SRR) deklare etmiş, ilgili IMO Küresel SAR Planına kaydettirmiştir ve kendi sahasındaki insan hayatını kurtarmaya yönelik arama ve kurtarma faaliyetlerini etkin biçimde sürdürmektedir. Türk ve Yunan Arama Kurtarma Bölgeleri çakıştığından, çakışan alanlarda gerçekleştirilecek tüm arama-kurtarma faaliyetlerinin 1979 Hamburg Sözleşmesine uygun olarak eşgüdümlü olarak düzenlenmesi gerekir. Aslında Yunanistan ile Türkiye arasında arama kurtarma bölgeleri konusunda yaşanmakta olan uyumsuzluğun temelinde, Yunanistan'ın konuya egemenlik meselesi olarak yaklaşması yatmaktadır. Oysa, insan hayatını kurtarmaya yönelik olarak belirlenecek arama-kurtarma bölgeleri egemenlik alanları değil hizmet sahalarıdır.

BMDHS'nin kıta sahanlığı kavramına dahil ettiği adaların da kıta sahanlığı olduğu noktası Yunanistan'ın günümüzde Ege'deki kıta sahanlığının genişliği ile ilgili iddialarının temelini oluşturmaktadır. 1958'de Cenevre'de imzalanan Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'ne taraf olmayan Türkiye bu anlaşmanın kendisini bağlamadığını ileri sürerek, Ege'de kıta sahanlığının iki ülke arasında yapılacak görüşmeler yolu ile belirlenmesi gerektiğini öne sürmektedir. Diğer taraftan Türkiye'nin Ege sahillerinde, bırakın Ege Denizi'nde bulunan adalarda yaşayan nüfusu, Yunanistan'ın toplam nüfusundan daha fazla insan yaşamaktadır. Dolayısıyla, Türkiye için Ege Denizinin önemi Yunanistan için olduğundan çok daha fazladır (Çelikkol ve Karabel, 2017). İpek (2013) tarafından da ifade edildiği üzere, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege'de yaşanan tüm sorunların kaynağında yer alan egemenliği belirsiz coğrafi formasyonlar sorunu karşılıklı iyi niyet çerçevesinde yapılacak görüşmelerle çözülebilecek bir sorundur. Bu sorun hakkında, Yunanistan'ın mevcut bakış açısını sürdürmesi diğer sorunların da çözümsüzlüğe mahkum edilmesi anlamı taşımaktadır. Türkiye, Ege Denizi'nde gelişme ve hayat haklarını siyasi bağımsızlık hakkı olarak görmektedir ve bu şekilde görmeye de devam etmelidir.

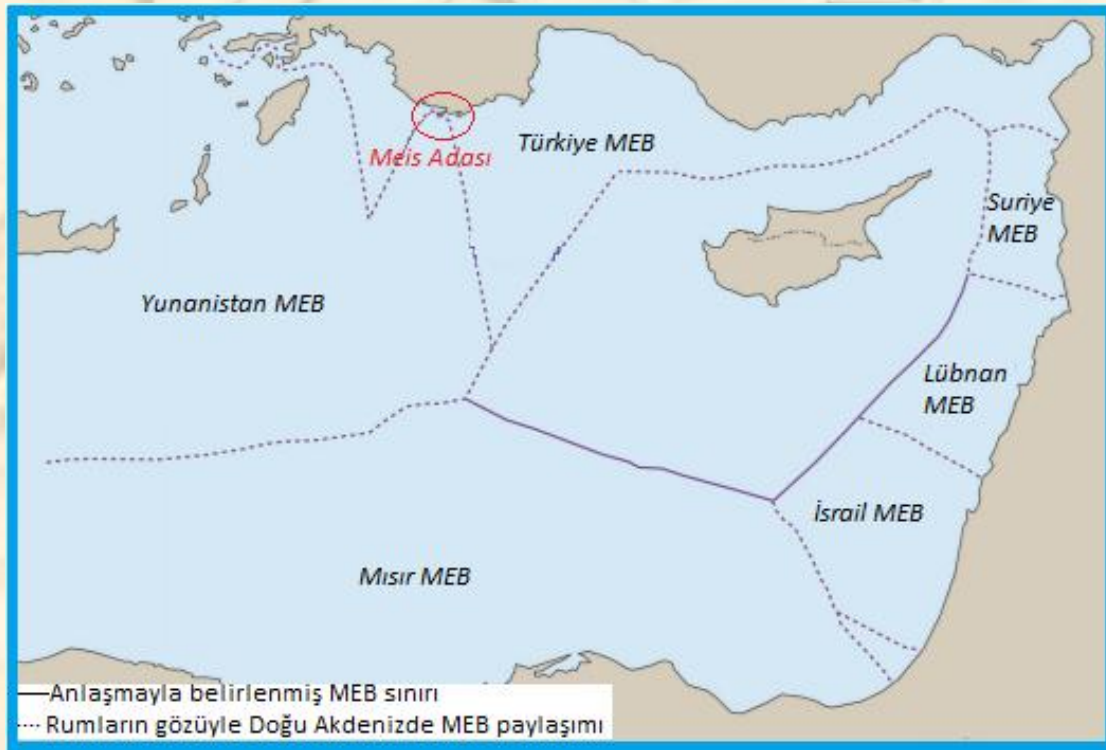
### 3.3. Türkiye'nin Akdeniz'deki Yetki Alanları

Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Mısır, KKTC, GKRY, Yunanistan ve İngiltere (Kıbrıs Adası'ndaki üsleri dolayısıyla)'nın kıyısının olduğu Doğu Akdeniz, bölgesel ve küresel güçlerin göz ardı edemeyeceği jeopolitik bir öneme sahiptir. Enerji zengini Ortadoğu ile komşu durumdadır. Dünya petrol rezervlerinin büyük bölümünün (%65,4) bulunduğu Orta Doğu'nun batıya açılan kapısıdır. Dünya deniz trafiğinin %30'u, petrol taşımacılığının ise %25'i Akdeniz'den geçmektedir (Canyaş ve ark., 2013). Basra Körfezi, Doğu Akdeniz yoluyla batıya açılmakta, Hazar petrolü ve doğalgazının dünya pazarlarına ulaşmasında önemli bir role sahiptir (Klare, 2004; Kuleyin ve Cerit, 2011). İhtiyaç duyulan petrol ve doğalgazın bir kısmı, boru hatları ile Doğu Akdeniz'e taşınmakta ve buradan uluslararası piyasaya arz edilmektedir. Bölge aynı zamanda doğu ile batıyı birbirine bağlayan tarihi ticaret yollarını da birbirine

bağlamaktadır (Yaycı, 2012). Akdeniz’de yılda 220.000’den fazla gemi seyir yapmaktadır (Aktaş, 2013). Ayrıca, Atlantik ve Avrupa ile Uzak Doğu ana konteyner hatları Akdeniz koridorunu kullanmaktadır (Ateş ve ark., 2010; Ateş, 2014). Hint Okyanusu’nu, Süveyş Kanalı vasıtasıyla Doğu Akdeniz üzerinden Atlas Okyanusu’na bağlamaktadır. Zengin doğal kaynakları ve deniz ticareti bakımından oldukça önemli olan bölgenin maalesef uluslararası barışı tehdit edecek potansiyel sorunları da vardır (Tamçelik ve Kurt, 2014).

Türkiye’nin, bu kadar büyük öneme sahip Doğu Akdeniz’deki yapılmış tek sınırlandırma antlaşması, Meis Adası ile Anadolu sahilleri arasını kapsamaktadır. Bu antlaşma 4 Ocak 1932 tarihinde Türkiye ile İtalya arasında yapılmıştır. Paris Barış Antlaşması ile Meis ve Mentеше Adaları İtalya’dan alınarak Yunanistan’a verilince, Yunanistan İtalya’nın halefi olarak bu antlaşmaya taraf olmuştur (Koç, 2006).

Doğu Akdeniz’de karşılıklı kıyıların uzunluğu 400 deniz milinden daha kısadır. Dolayısıyla, kıyıdaş devletlerin MEB sınırlarının belirlenmesi karşılıklı mutabakat gerektirmektedir. Bu nedenle, Türkiye Doğu Akdeniz’de tek taraflı MEB ilanı yoluna gitmemiştir (URL-1). Türkiye gibi düşünmeyen hatta bunu fırsat bilen GKRY 2003 yılında Mısır, 2007 yılında Lübnan ve 2010 yılında İsrail ile MEB anlaşmaları imzalamıştır. Rum kesiminin MEB ilanı, adanın diğer kesiminde yaşayan Kıbrıs Türk halkının da temsilcisi gibi tüm ada adına atılan bir adım olmuştur. Yunanistan ise resmi olarak Doğu Akdeniz’de MEB ilan etmemişse de, Şekil 6’da görüldüğü gibi Meis Adası güneyindeki sahada MEB dikte etmeye çalışmaktadır (URL-1). Yapılan paylaşıma göre, Doğu Akdeniz’e en fazla kıyısı bulunan (569 deniz mili) Türkiye’ye bırakılan MEB’sinin iyi niyet ve hakkaniyet ilkesinden yoksun bir düşüncenin ürünü olduğunu göstermektedir. Hele hele Kaş İlçesi’nin hemen karşısında yer alan ve insanların tüm ihtiyaçlarını bu ilçeden giderdiği Meis Adası marifetiyle adeta Türkiye’nin denizle olan irtibatının kesilmeye çalışılması tahammül sınırlarını zorlayan bir uygulamadır. Dolayısıyla Türkiye, GKRY’nin ilan ettiği MEB’yi, bazı kıyıdaş devletler ile yaptığı antlaşmaları ve verdiği petrol ve doğalgaz arama ruhsatlarını tanımamaktadır. Ayrıca, GKRY’nin tespit ettiği bölgelerde arama yapmaya karar veren petrol şirketlerine yaptırım uygulamaktadır (Tamçelik ve Kurt, 2014).



Şekil 6. Yunanistan ve GKRY gözüyle Doğu Akdeniz’deki MEB paylaşımı

(Kaynak: <http://www.star.com.tr/yazar/dogu-akdenizde-enerji-oyunu-yazi-1311293/>)

GKRY’nin Doğu Akdeniz’de MEB ilan etmesi, bazı ülkelerle sınır antlaşmaları yapması ve bölgede hidrokarbon gazı çıkarmak için çalışmalara başlaması neticesinde Türkiye’de 21 Eylül 2011 tarihinde KKTC ile “Akdeniz’de Kıta Sahaneliği Sınırlandırması Hakkında Antlaşma” imzalamıştır (Yıldırım, 2016). Bu antlaşma dışında her hangi bir

kıyıdaş devlet ile ne kıta sahanlığı ne de MEB sınırlandırma antlaşması yapmamıştır (Başeren, 2010; Özgen, 2013). Ancak haklarının olduğu sahalarda hidrokarbon arama, çıkarma gibi faaliyetlere izin vermeyeceğini açıklamıştır (Yıldırım, 2016).

Yunanistan ve GKRY'nin Doğu Akdeniz'de gerçekleştirmeyi düşündüğü ve adeta Doğu Akdeniz'de neredeyse hiç yetki alanı bırakmayan Şekil 6'da görülen MEB paylaşımına karşılık, Türkiye tarafından Şekil 7'de görüldüğü gibi oldukça adil ve rasyonel bir MEB paylaşımının olması arzu edilmektedir.



Şekil 7. Türkiye gözüyle Doğu Akdeniz'deki MEB paylaşımı

(Kaynak: <http://www.star.com.tr/yazar/dogu-akdenizde-enerji-oyunu-yazi-1311293/>)

Fiziki ve siyasi coğrafyanın karmaşıklığı, bir çok alanda menfaatlerin çatışması, bölgenin doğal kaynaklarca zenginliği, Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığının ve MEB'nin öneminin son yıllarda daha da artırmıştır. Dolayısıyla, ülkelerin MEB sınırlarının belirlenmesi, bu denize kıyısı olan Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır, Yunanistan, İngiltere, Filistin, KKTC ve GKRY'nin katılacağı çok taraflı bir antlaşma ile çözüme kavuşturulması en akılcı yöntemdir. Ancak, GKRY'nin girişimleriyle İsrail, Mısır ve Lübnan arasında imzalanan MEB antlaşmaları, bu yöntemin tercih edilmediğini göstermektedir. Bunun yanı sıra, son yıllarda başta Suriye olmak üzere bazı bölge ülkelerinde yaşanan iç karışıklıklar, bölge ülkeleri arasında yaşanmakta olan anlaşmazlıklar nedeniyle kıyıdaş devletlerin Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının paylaşımı için bir araya gelmeleri pek mümkün görünmemektedir. Gelişen durum itibariyle Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı ve MEB'sini vakit geçirmeksizin ilan etmesi gerekir.

### SONUÇ ve ÖNERİLER

- Türkiye, Karadeniz'deki yetki alanlarını belirlemiş, bu denize kıyısı olan Gürcistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan ile de MEB, kıta sahanlığı ve yan sınır sorunlarını karşılıklı olarak çözmüştür.

#### Türkiye;

- Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki egemenliği belirsiz adalar konusundaki ısrarcı tutumunu sürdürmelidir.
- Yunanistan'ın, Lozan Barış Konferansı ve Paris Antlaşmasıyla silahsızlandırılmak koşuluyla kendisine bırakılan bazı adaları silahlandırma faaliyetlerini engelleyici daha sert tepkiler ortaya koymalıdır.
- Yunanistan'ın bazı insansız adalara ve kayalıklara insan yerleştirme çabaları engellenmelidir.

- Yunanistan'ın hiçbir hukuki dayanağı olmayan Ege'deki 10 millik hava sahası ilanının geçersiz olduğunu uluslararası platformlarda anlatmaya devam etmelidir.
- Türkiye, Doğu Akdeniz'de daha aktif bir politika izleyerek kıta sahanlığı ve MEB koordinatlarını ilan ederek, Birleşmiş Milletlere istenilen belgeleri teslim etmelidir.

## KAYNAKÇA

- Akın, M.Z., 1978. Karasuları, İç Sular, Gemilerin Bu sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanelığı, Ankara, s.19-28
- Aktaş, S., 2013. Doğu Akdeniz'de GKRY-İsrail Yakınlaşmasının Türkiye Açısından İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi, Sosyal Bilimler, Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Ankara.
- Ateş, A. Karadeniz, Ş., Esmer, S., 2010. Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 2(2): 83-98.
- Ateş, A., 2014. Türkiye'de Liman Özelleştirmeleri İskenderun Liman Örneği. Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 11(25): 427-457.
- Aydın, H., 2003. Karasularının Sınırlarının Tespiti ve İç Suların Hukuki Rejimi. Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, 7(1): 61-83.
- Başdemir, M.M., 2007. Türkiye'nin Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Yunanistan İle Olan Karasuları Sorunu. Güvenlik Stratejileri Dergisi, 6: 93-122.
- Başeren, H.S., 2010. Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı. Stratejik Araştırmalar, 8(14): 133-155.
- Belen, N., 1995. Ege Denizi ve Ege Adaları. Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1995, s. 10-13.
- Bölükbaşı, D., 2004. Ege Sorunları ve Deniz Hukuku ile ilgili bir çalışma için bakınız: Turkey and Greece. The Aegean Disputes, Cavendish Publishing, London.
- Brownlie, I., 1995. Principles of Public International Law, Oxford.
- Canyaş, H., Kocakuşak S., Canyaş, O.F., 2013. Doğu Akdeniz Güvenlik Mimarisi ve Küresel Güç İlişkileri Bakımından İsrail, Kıbrıs İlişkileri. Amme İdaresi Dergisi, 46(2): 111-128.
- Dışişleri Bakanlığı, 2018. Başlıca Ege Denizi Sorunları. <http://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa>. Erişim: 12.03.2018
- Günsel, İ.S., 2011. Doğu Akdeniz uluslararası sularının hukuki durumu ve kıyı devletlerinin doktrin ve politikaları. Doktora Tezi, Yakın Doğu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Lefkoşa/Kıbrıs, 215 s.
- İnce, F., 2013. Lozan Barış Antlaşması ve Ege Adaları. Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi, 53(Lozan Antlaşması Özel Sayısı): 101-128.
- Karapınar, N., 2015. Birleşmiş milletler deniz hukuku sözleşmesi ve deniz alanlarına ilişkin bazı Kavramlar. Doğal Kay. ve Eko. Bült., 20: 13-21.
- Kaynar, M. K., Ak, G., 2017. Ege'de Temel Sorun: Unutul(may)an Türk Adaları. International Journal of Academic Value Studies, 3(8): 88-103.
- Klare, T.M., 2004. Kaynak Savaşları-Küresel Çatışmanın Yeni Alanları. Devın Yayınları, İstanbul, 45 s.
- Koç, M., 2006. Uluslararası Hukukta Deniz Alanlarını Sınırlandırılması Gelişmeleri ve Türkiye'nin Deniz Alanlarının Sınırlandırılması. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Ankara.
- Kuleyin, B., Cerit, A.G., 2011. Ham Petrolün Dünya Pazarlarına Ulaştırılmasında Ceyhan Terminalinin Rolü. Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi, 3(2): 15-35.
- Kuran, S., 2006. Uluslararası Deniz Hukuku. Arıkan Yayınevi, İstanbul.
- Kuran, S., 2007. Uluslararası Deniz Hukuku, 2. Baskı, İstanbul.
- Kuran, S. 2009. Uluslararası deniz hukuku, 3. Baskı, İstanbul

- Kütükçü, M.A., Kaya, İ.S., 2016. Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz'deki Petrol ve Doğalgaz Kaynakları ile Türkiye'nin Hukuki Durumu. Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi, 6(2/1): 81-96.
- Oran, B., 1999. Yunanistan'ın Lozan İhlalleri. Stratejik Araştırma ve Etüdler Milli Komitesi, (SAEMK) yayınları., Ankara, 79 s.
- Özgen, C., 2013. Doğu Akdeniz'de Enerji Güvenliğine Yönelik Bir Girişim: Akdeniz Kalkanı Harekatı. Akademik Orta Doğu, 8(1): 107-108.
- Özman, A. 2006. Deniz Hukuku I. Turhan Kitabevi, Ankara, 465 s.
- Pazarcı, H., 1984. Kıta Sahaneliği Kavramı ve Ege Denizi Kıta Sahaneliği Sorunu. Prof. Aziz Köklü'nün Anısına Armağan, A.Ü. SBF Yayınları, Ankara.
- Pazarcı, H., 1998. Uluslararası Hukuk Dersleri. II. Kitap, Gözden geçirilmiş 5. Basım, Turhan Kitabevi Yay., Ankara, 341 s.
- Pazarcı, H., 1999. Uluslararası Hukuk Dersleri. I. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Pazarcı, H., 2007. Uluslararası Hukuk Dersleri. 2. Kitap, Gözden Geçirilmiş 8. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara.
- R.G., 1964. 476 Numaralı Kararları Kanunu. 15 Mayıs 1964 tarih ve 17711 sayılı Resmi Gazete.
- R.G., 1981. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Arasındaki Karadeniz'de Kıta Sahaneliği Sınırlandırması Hakkında Anlaşma. 20 Ocak 1981 tarih ve 17226 sayılı Resmi Gazete.
- R.G., 1980. Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Hükümeti Arasında Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Arasındaki Karadeniz'de Kıta Sahaneliği Sınırlandırması Hakkında Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna İlişkin Kanun. 11 Aralık 1980 tarih ve 17187 sayılı Resmi Gazete.
- R.G., 1982. 2674 Numaralı Kararları Kanunu. 29 Mayıs 1982 tarih ve 17708 sayılı Resmi Gazete.
- R.G., 1986. 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi. 17 Aralık 1986 tarih ve 1931 sayılı Resmi Gazete.
- Sur, M., 2006. Uluslar Arası Hukukun Esasları. 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 293 s.
- Tamçelik, S., Kurt, E., 2014. Türkiye'nin Münhasır Ekonomik Bölge Algısı ve Yakın Tehdit Alanı: Kıbrıs. Uluslararası Güvenlik Kongresi Bildiriler Kitabı (Cilt 3), Editör: Hasret Çomak, Kocaeli Üniversitesi Yayınları 1. Baskı, Nisan 2014, Kocaeli, s. 882-993.
- URL-1, 2018. Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Sorunu. Bahriye Enstitüsü. <https://bahriyeenstitusu.org/2017/07/28/dogu-akdenizde-deniz-yetki-alanlarinin-sinirlandirilmasi-sorunu/>; Erişim Tarihi: 15.03.2018
- URL-2, 2018. Türkiye İle Yunanistan Arasındaki Ege Sorunu. <http://strate.blogcu.com/turkiye-ile-yunanistan-arasindaki-ege-sorunu/320628>; Erişim Tarihi: 5.03.2018
- Usluer, Y., 1985. Ege Denizi'nde Türk Yunan Sorunları. M-5 Savuma ve Silah Sistemleri Dergisi, 12: 32-45.
- Yaycı, C., 2012. Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye. Bilge Strateji, 4(6): 1-70.
- Yenigün, M.C., 1996. Denizlerimizin Ulusal Güvenlik ve Ekonomi Açısından Değerlendirilmesi. Denizcilik Sempozyumu, Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Meslek Yüksek Okulu, 142 s.
- Yenigün, C., 1998. Türkiye ve Yunanistan Arasında Ege'deki Deniz Sorunları. In: Türk Yunan İlişkileri ve Kıbrıs Sorunu (Ed.: A. Yalçınkaya), Sakarya Üniversitesi, Sakarya.
- Yıldırım, Ş.B., 2016. Yunanistan'ın Doğu Akdeniz Politikası ve Münhasır Ekonomik Bölge Paylaşımı. Bilge Adamlar Stratejik Araştırmalar Merkezi (BİLGESAM) Analiz/Avrupa, 1303, 9 s.
- Yolga, N., 1986. Ege'de Deniz Sorunları Semineri. Ankara Üniversitesi Siyasi Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 29 s.