

# ANTALYA KÖRFEZİ'NİN TARİHİ KÖRFEZ STATÜSÜNE İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME<sup>(\*)</sup>

Doç. Dr. Uğur BAYILLIOĞLU<sup>(\*\*)</sup>

## Öz

Gerek 1958 Cenevre Kararları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi gerek 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, tarihi körfez kavramına, hukuki anlamda körfeze ilişkin kuralların bir istisnası olarak yer vermiştir. Bununla beraber her iki metinde de tarihi körfezin tanımı yapılmamıştır. Tarihi körfez konusundaki uluslararası hukuk kuralları, uluslararası hukukun asli şekli kaynaklarından birini teşkil eden örf ve adet hukuku tarafından düzenlenmiştir. Söz konusu örf ve adet kuralını oluşturan devlet uygulamaları açısından, 1962 tarihli Birleşmiş Milletler Raporu öne çıkmaktadır. Lakin 1962 raporu ve müderecatı, konuyla ilgili tek ve yegâne örf ve adet kuralını oluşturmamaktadır. Böylece raporda öngörülen şartlar, sadece konuyla ilgili örfi kurallardan birini teşkil eder. Böylece tarihi körfezin tespitinde, iktisadi, ticari, zirai, endüstriyel, askeri ve stratejik çıkarları gerekçe olarak kabul eden mihver körfez (vital bay) kavramı, normatif geçerliliğe sahiptir. Antalya Körfezi, mihver körfez özelliklerini taşımaktadır. Gerçekten de Körfez; Antalya, Kemer ve Alanya gibi büyük kentleri ve bunların limanlarını içine almaktadır. Türkiye'nin en önemli turizm merkezlerinden bir kısmını içine almaktadır. Gerek sahilleri gerek hinterlandı itibarıyla zirai anlamda büyük önem taşır. Körfez girintisi, Anadolu'nun içlerine yönelen uzanımı nedeniyle askeri açıdan dezavantajlı bir durum yaratmaktadır. Dolayısıyla stratejik çıkarlar ve savunma ihtiyaçları, Körfez sularının açık deniz rejimine tabi olmasını Türkiye'nin aleyhine kılmaktadır. Yine körfez sularının açık denize yönelik projeksiyonu, Türkiye'nin ticaretten, ulaşım ve savunmaya kadar birçok konuda hayati çıkarları ilgilendirmektedir. Türkiye'nin henüz Antalya Körfezi için açık bir tarihi körfez ilanı bulunmaması, Antalya Körfezi'nin tarihi körfez statüsüne sahip olmadığı veya Türkiye'nin bu yönde bir iradesi bulunmadığı anlamına gelmemektedir. Nitekim Türkiye'nin 13 Kasım 2019 tarihli notası bu konuda bir açık kapı bırakmıştır. Türkiye'nin söz konusu körfezi tarihi körfez olarak ilan etmesi halinde, diğer devletlerin tutumları belirleyici olacaktır. Bu konuda tek bir örf ve adet kuralının bulunmaması da Türkiye lehine bir hukuki durum yaratmaktadır.

## Anahtar Kelimeler

Körfez Statüsü, Tarihi Körfez, Düz Esas Hatlar, Antalya Körfezi, Körfez ve Esas Hatlar Konusunda Türk Mevzuat ve Uygulamaları.

<sup>(\*)</sup> Makalenin Dergiye Geliş Tarihi: 25.09.2024 - Makalenin Kabul Edildiği Tarih: 18.11.2024  
DOI No: 10.54704/akdhfd.1555923

<sup>(\*\*)</sup> Çankaya Üniversitesi, Hukuk Fakültesi / Ankara, Türkiye  
E-posta: ugurbayil@cankaya.edu.tr  
Orcid Id: https://orcid.org/0000-0002-8601-7908



## AN EVALUATION OF THE HISTORIC BAY STATUS OF THE GULF OF ANTALYA

### Abstract

Both the 1958 and the 1982 Conventions included the concept of a historic bay as an exception to the rules on juridical bays. However, historic bay is not defined in both texts. The rules of international law on the historic bays are regulated by customary law. In terms of state practices that constitute the customary rule in question, the 1962 report comes to the fore. However, the 1962 report and its contents do not constitute the sole and exclusive customary rule on the subject. Thus, the conditions included in the report constitute only one of the customary rules on the subject. So, the concept of the vital bay, which accepts economic, commercial, agricultural, industrial, military and strategic interests as justification in determining the historic bay, has normative validity. The Gulf of Antalya has the characteristics of a vital bay. Indeed, the Gulf includes major cities such as Antalya, Kemer and Alanya and their ports. It includes some of the most important tourism centers of Türkiye. It is of great agricultural importance both with its coasts and its hinterland. Its indentation towards the interior of Anatolia is of military and strategic importance. The projection of the Gulf waters to the high sea concerns Türkiye's vital interests in many areas, from trade to transportation and defense. The fact that Türkiye has not yet declared Gulf of Antalya as a historic bay explicitly does not mean that the Gulf of Antalya does not have the status of a historic bay or that Türkiye does not have an intent in this direction. As a matter of fact, Türkiye's 13 November 2019 dated note left an open door on this issue. If Türkiye declares the gulf as a historic bay, the attitudes of other states will be determining.

### Keywords

Status of Bay, Historic Bay, Straight Baselines, Gulf of Antalya, Turkish Legislations and Practices on Bays and Baselines.

### Extended Abstract

Both the 1958 Geneva Convention on Territorial Sea and Contiguous Zones and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea included the concept of a historic bay as an exception to the rules on juridical bays. However, the historic bay is not defined in both texts. The rules of international law on the historic bays are regulated by customary law, which constitutes one of the primary sources of international law. In terms of state practices that constitute the customary rule in question, the 1962 United Nations Report comes to the fore. However, the 1962 report and its contents do not constitute the sole and exclusive customary rule on the subject. Thus, the conditions included in the report constitute only one of the customary rules on the subject. So, the concept of the vital bay, which accepts economic, commercial, agricultural, industrial, military and strategic interests as justification in determining the historic bay, has normative validity.

It is clear that the Gulf of Antalya has the characteristics of a vital bay. Indeed, the Gulf includes major cities such as Antalya, Kemer and Alanya and their ports. It includes some of the most important tourism centers of Türkiye. It is of great agricultural importance both with its coasts and its hinterland. The Gulf indentation creates a disadvantageous position in military terms due to its extension into the interior of Anatolia. Therefore, Gulf waters to be subject to the high sea regime is against Turkish strategic interests and defense needs. The projection of the Gulf shores to the high sea concerns Türkiye's vital interests in many areas, from trade to transportation and defense.

The geographical location of the Gulf and the extent of its coasts are important in terms of the Eastern Mediterranean maritime delimitation dispute, which is one of the most important foreign policy problems on Türkiye's agenda recently. Indeed, at this point, the relevant coast of Türkiye (Antalya Gulf) projects towards the coasts of the Greek Cypriot Administration and Egypt with its concave shape starting from Gelidonya Cape in the east-west direction. It also affects Greece in terms of a possible delimitation between the Greek Cypriot Administration and Greece, which is the main purpose of that countries. The delimiting effect of the Gulf coast will result in Türkiye's favor in the possibility of closing the entrance of the Gulf with a straight baseline. This practice will also increase the sea area subject to Türkiye's internal waters. However, since the Gulf of Antalya does not meet the conditions of a juridical bay within the framework of Article 10, paragraphs 1-5 of the 1982 United Nations Convention on the Law of

the Sea, it must be accepted as a historic bay in order to provide such benefits in favor of Türkiye.

After Antalya was captured by the Anatolian Seljuk Sultan Gıyâseddin Keyhusrev I in 1207, it remained under continuous Turkish rule, with short-term exceptions. The Gulf waters are also subject to this sovereignty. Both during the Ottoman period and the Republic period, the Gulf was accepted as a sovereign area. However, the practices in both periods are not sufficient to provide direct support for the historic bay character of Antalya Gulf. Undoubtedly, contrary interpretations can be reached with other facts and data provided by the science of history.

Türkiye's national legal regulations also yield similar results today. Indeed, Türkiye has not yet declared its intent on the historic bay status of Gulf of Antalya through an act within the framework of its own national law. Undoubtedly, Türkiye may adopt the opposite attitude with its national legal regulations. As a matter of fact, with its 13 November 2019 dated note submitted to the United Nations, Türkiye takes into account the possibility of considering the Gulf of Antalya as a historic bay and closing its entrance with a straight line, and leaves the door open to such an application.

The fact that Türkiye has not yet declared Gulf of Antalya as a historic bay explicitly does not mean that the Gulf of Antalya does not have the status of a historic bay or that Türkiye does not have an intent in this direction. If Türkiye declares the Gulf as a historic bay, the attitudes of other states will be determining. The absence of a sole customary rule on this issue also creates a legal situation in favor of Türkiye. Moreover, the inconsistent attitudes and practices of some states, especially Greece, towards the so-called historic bay status of the Gulf of Sidra and the Gulf of Taranto in the Mediterranean also constitute a normative advantage for Türkiye.

## GİRİŞ

Antalya Körfezi ve sahilleri, gerek kentleşme ve nüfus yoğunluğu açısından gerekse iktisadi, ticari, zirai ve endüstriyel faaliyetler açısından Türkiye'nin önemli bir yöresini oluşturmaktadır. Yörenin coğrafi konumu, askeri ve stratejik yönden oldukça dikkate değerdir. Türkiye'nin son dönemde gündemde olan dış politika sorunlarının başında gelen Doğu Akdeniz deniz yetki alanları sınır uyumsuzluğu açısından da Körfez'in coğrafi konumu ve sahillerinin uzanımı önem taşımaktadır. Gerçekten de bu noktada Türkiye'nin ilgili sahili (Antalya Körfezi), doğu batı istikametinde, Kırlangıç (Gelidonya) Burnu'ndan itibaren arz ettiği içbükey şekliyle Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ve Mısır sahillerine projeksiyon göstermektedir. Yine GKRY-Yunanistan ikilisinin temel amacı olan muhtemel bir GKRY-Yunanistan sınırlandırması açısından Yunanistan'ı da etkilemektedir<sup>1</sup>. Körfez sahillerinin sınırlandırmaya yönelik etkisi, Körfez'in girişinin düz hatla kapatılması ihtimalinde Türkiye lehine sonuç doğuracaktır. Bu uygulama aynı zamanda Türkiye'nin iç sularına tabi deniz alanını da arttıracaktır. Lakin Antalya Körfezi, hukuki anlamda körfez şartlarını taşımadığı için sınırlandırmada Türkiye lehine bu nevi faydalar sağlaması için tarihi körfez olarak kabulü gerekecektir.

Eldeki çalışmada, Türkiye lehine bu sonuçları doğuracak, Antalya Körfezi'nin tarihi körfez niteliği meselesi odak noktası yapılmıştır. Bunun için öncelikle genel olarak körfez statüsü, tarihi körfez statüsü ve bu statülerin sonuçları incelenmiş,

<sup>1</sup> Doğu Akdeniz deniz yetki alanları sınırlandırma uyumsuzluğu hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz: Uğur Bayilloğlu, *Türkiye-Libya Antlaşması Ekseninde Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Uyuşmazlığı*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2021).

akabinde konuyla ilgili uluslararası düzenlemelerde tanımı yapılmayan tarihi körfez statüsü ve şartları tespit edilmiştir. İlaveten, meseleyi açıklığa kavuşturmak adına, körfezler ve esas hatlar konusunda Türk düzenleme ve uygulamaları çerçevesinde Antalya Körfezi'ne yönelik Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi yaklaşımları incelenmiş ve söz konusu Körfez'in tarihi körfez statüsüne ilişkin sonuçlar çıkarılmıştır.

## I. DENİZ HUKUKUNA GÖRE KÖRFEZ VE TARİHİ KÖRFEZ STATÜSÜ VE BUNLARA BAĞLANAN HUKUKU SONUÇLAR

Coğrafi anlamda bir körfezin, hukuki anlamda körfez kabulü ve düz hat vasıtasıyla girişinin kapatılabilmesi için gereken şartlar, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS<sup>2</sup>) 10. maddesinde açıkça düzenlenmiştir<sup>3</sup>. Buna göre:

- “1. İşbu madde yalnızca, sahilleri tek bir devlete ait olan körfezleri ilgilendirir.
2. İşbu Sözleşmenin amaçları açısından “körfez” belirli bir deniz girintisi olup, karalara doğru girişinin ağız genişliğine oranı içerde sahille çevrili sular ihtiva edecek şekildedir ve sahilin basit bir kıvrımından ibaret değildir. Bununla beraber, bir girinti ancak, yüzölçümü bu girinti ağzına çizilen bir doğruyu çap olarak alan bir yarım dairenin yüzölçümüne eşit veya ondan büyük olduğu takdirde bir körfez sayılacaktır.
3. Bir girintinin yüzölçümü, girintinin kıyıları boyunca uzanan en düşük cezir hattı ile, doğal giriş noktalarını en düşük cezir halinde birleştiren doğru arasında kalan kısmın yüzölçümüdür. Adaların varlığı sebebiyle, bir girintinin pek çok girişi olduğu takdirde, yarım dairenin çapı, geçitli girişleri birleştiren doğruların uzunluklarının toplamına eşit olacaktır. Bir girinti içerisinde bulunan adaların yüzölçümü girintinin toplam yüzölçümüne dahil olacaktır.
4. Bir körfezin doğal giriş noktaları arasında en düşük cezir durumundaki mesafe 24 deniz milini aşmadığı takdirde, bu en düşük cezir noktaları arasında bir sınırlandırma çizgisi çizilebilir, bu çizginin berisinde kalan sular iç sular olarak kabul edilecektir.
5. Bir körfezin doğal giriş noktaları arasında en düşük cezir durumundaki mesafe 24 deniz milini aştığı takdirde, körfez içerisinde en fazla su alanı bırakacak şekilde, 24 deniz millik bir düz esas hat çizilecektir.
6. Yukarıdaki hükümler “tarihi” körfezlere uygulanmadığı gibi, 7. maddede öngörülen düz esas hatlar yönteminin izlendiği hallerde de uygulanmaz.”

<sup>2</sup> Çalışma boyunca BMDHS'ye yapılan atıflarda şu çeviri esas alınmıştır: M. Aydoğan Özman (Çev.), *Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*, (İstanbul: İstanbul Deniz Ticaret Odası, 1984).

<sup>3</sup> Aynı düzenleme, 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 7. maddesinde de yer almıştır. Orijinal metin için bkz: "United Nations Treaty Series, Vol. 516, 1964, s. 206-225", Erişim Tarihi: Ağustos 25, 2024, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20516/v516.pdf>.

Şu halde, tüm sahilleri aynı devlete ait olan, doğal giriş noktaları arasındaki mesafe 24 mili geçmeyen ve 2. paragraftaki testi karşılayıp, sahilin basit bir kıvrımından ibaret olmayan bir coğrafi körfez, hukuki anlamda körfez teşkil edecektir. Dolayısıyla körfez statüsüne bağlanan hukuki sonuçları intaç edebilecektir. Buna göre söz konusu körfezin girişi düz bir hatla kapatılabilir ve bu düz hattın berisinde kalan deniz alanı, iç sular rejimine tabi kılınabilir. Böylece karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge alanlarının iç sınırı, artık coğrafi sahil çizgisi değil, körfezin ağzını kapatan düz hat olacaktır. Bir başka ifadeyle söz konusu deniz alanlarının ölçülmeye başlandığı esas hat, artık körfezin girişini kapatan düz hat olacaktır. Bu da söz konusu alanlarının dış sınırını (genişliğini) etkileyecek, bu alanları açıklara doğru veya komşu sahildevletinin deniz alanlarına doğru ilerletecektir. Böylece açık denize bakan sahillerden insanlığı ortak mirasını oluşturan deniz alanları daralırken, çakışma durumunda, komşu sahildevletler arasındaki deniz alanı sınırlandırmalarında, bu uygulamayı benimseyen devletler lehine etkiler ortaya çıkacaktır.

Lakin 6. paragraf hükmünün açıkça gösterdiği gibi tarihi körfez statüsü, bu şartlardan bağımsızdır. Dolayısıyla bir coğrafi körfez, her ne kadar örf ve adet hukukunu da yansıtan bu maddedeki şartları taşımamaktaysa da körfez statüsüne bağlanan hukuki sonuçlardan faydalanması, yani, düz hatla girişinin kapatılması hukukten mümkündür. Bunun gerçekleşebilmesi için BMDHS'nin 10. maddesindeki şartları taşımayan bir coğrafi körfezin, tarihi körfez statüsünü haiz olması gerekir. Dolayısıyla bu noktada gündeme gelen hayati soru, tarihi körfezin ne olduğu, tarihi körfez statüsünün nasıl kazanıldığıdır.

## II. NORMATİF AÇIDAN TARİHİ KÖRFEZ STATÜSÜ VE ŞARTLARI

### A. GENEL HUKUKİ DURUM

Tarihi körfez kavramı, tarihi sular kavramının bir parçasını oluşturmaktadır<sup>4</sup>. Tarihi sular, Uluslararası Adalet Divanı'nın (UAD) 1951 tarihli Balıkçılık kararında; "Tarihi sular ile genellikle iç sular olarak kabul edilen ancak tarihi bir hakkın varlığı olmasaydı bu karaktere sahip olmayacak sular kastedilmektedir<sup>5</sup>." şeklinde simgesel bir tanıma kavuşmuştur. Buna paralel olarak Güney Çin Denizi Tahkiminde, Daimi Hakemlik Mahkemesi, tarihi körfezi, "bir devletin tarihi sular olduğunu iddia ettiği körfezdir" şeklinde tanımlamıştır<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Hüseyin Pazarıcı, *Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap*, (Ankara: Turhan Kitabevi, Gözden Geçirilmiş 7. Baskı, 2023), s. 305.

<sup>5</sup> "Fisheries case, Judgment of December 18th, 1951: I.C.J. Reports 1951, s. 130", Erişim Tarihi: Mayıs 22, 2024, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/5/005-19511218-JUD-01-00-EN.pdf>.

<sup>6</sup> "PCA Case No. 2013-19, The South China Sea Arbitration, Award of 12 July 2016, para, 225", Erişim Tarihi: Mayıs 3, 2024, <https://pcacases.com/web/sendAttach/2086>.

Tarihi körfezin bir kavram olarak ilk ortaya çıkışı, Daimi Hakemlik Mahkemesi'nin, 1910 yılında verdiği Kuzey Atlantik Sahilleri Balıkçılığı Davasına ilişkin kararına muhalefet eden hakem Drago'ya atfedilmiştir<sup>7</sup>. Yine karar metninde de istikrarlı kullanım temelinde tarihi körfezlere atıf yapıldığı görülmektedir<sup>8</sup>. Hemen belirtmek gerekir ki bundan önce de ilki 1604 yılına tarihlendirilen, diğer girinti ve çıkıntılı sahil tipleriyle beraber, çeşitli koy ve körfezler açısından da tarihi hak argümanına dayanan düz esas hat iddiaları ortaya atılmıştır<sup>9</sup>.

Konuyla ilgili uluslararası yargı kararları incelenince, ilk önemli tespitlerin, UAD'nin Balıkçılık kararında yapıldığı görülmektedir. Bu çerçevede UAD'nin Norveç sahillerindeki fiyort ve boğaz yapılarının düz hatlarla kapatılması konusundaki şu tespiti büyük önem arz etmektedir:

“Norveç, bu suların karasuları veya iç sular olduğu iddiasını, diğer devletlerin itirazı olmadan uzun bir süre boyunca bu sular üzerinde egemenlik yetkisini kullandığı gerekçesiyle haklı gösterebilir; bu, bir nevi *possessio longi temporis*'tir ve neticede bu sular üzerindeki yetkisi, yürürlükteki kurallara aykırılık oluştursa da artık tanınmalıdır<sup>10</sup>.”

Görüldüğü gibi kararda tarihi körfez için bazı şartlar ortaya koyulmuştur. Uluslararası hukuk kaynakları açısından bakarsak, deniz hukukunu düzenleyen ve yukarıda değinilen uluslararası antlaşmalarda, tarihi körfezin tanımı yapılmadığı gibi şartları da belirlenmemiştir. Bu nedenle tarihi körfez müessesesi gerek tanım gerek şartlar açısından örf ve adet hukukunun düzenleme konusu olarak kalmıştır<sup>11</sup>. Örf ve adet hukukunun bir unsuru olan devlet uygulamalarını tespit için Uluslararası Hukuk Komisyonu'nun (UHK) isteği üzerine Sekreterliğe bağlı Hukuk İşleri Kodifikasyon Bölümü tarafından hazırlanan 9 Mart 1962 tarihli

<sup>7</sup> M.P. Strohl, *The International Law of Bays*, The Hague, 1963, s. 269'dan nakleden, Pazarcı, *II. Kitap*, s. 305.

<sup>8</sup> “PCA Case No. 1909-1, The North Atlantic Coast Fisheries Case, Award of the Tribunal, 7 September 1910, s. 25”, Erişim Tarihi: Haziran 29, 2024, <https://pcacases.com/web/sendAttach/496>. Uyuşmazlık ve karar hakkında bilgi ve değerlendirmeler için bkz: C. John Colombos, *The International Law of the Sea*, (London-Harlow: Longmans, Sixth Revised Edition, 1967), s. 186-188.

<sup>9</sup> Bu konudaki örnekler için bkz: Charles Crozat, “Koy ve Körfez Hukuki Mefhumları Hakkında Bazı Mülahazalar”, (Çev. Edip Çelik), *Tahir Taner'e Armağan*, (İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1956), s. 633-635; Mehmet Gönlübol, *Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuk Statüsü*, (Ankara: Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1959), s. 124-127; Colombos, *The International Law of the Sea*, s. 180-186.

<sup>10</sup> Fisheries case, s. 130. Aslında bu, İngiltere'nin tespitidir ve Divan tarafından teyide mazhar olmuştur. Lakin İngiltere'nin asıl iddiası, bir düz hattın uzunluğunun en fazla 10 mil olacağı yönünde bir uluslararası hukuk kuralı bulunduğu ki Divan, bunu reddetmiş ve Norveç'in düz hatlarını uluslararası hukuka aykırı bulmamıştır. Bkz: Fisheries case, s. 130-132.

<sup>11</sup> Donald R. Rothwell ve Tim Stephens, *The International Law of the Sea*, (Oxford: Hart, 2010), s. 48. R. R. Churchill ve A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, (Manchester: Manchester University Press, Third Edition, 2014), s. 43; Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, (Cambridge: Cambridge University Press, Second Edition, 2015), s. 58.



raporun<sup>12</sup> yol gösterici olduğu belirtilmiştir<sup>13</sup>. Madem tarihi körfez, tarihi sularla bağlantılıdır ve tarihi suların bir kategorisidir<sup>14</sup>, o halde 1962 raporunda öngörülen ve tarihi sular için aranan şartlar, tarihi körfezler için de aranabilir. Hatta Birinci Deniz Hukuku Konferansı'nda yine Sekreterlik tarafından hazırlanan tarihi körfezlere ilişkin 1958 raporunda o dönemde tarihi hak iddialarına konu deniz alanlarını nitelendirme açısından tarihi körfezden ziyade tarihi sular şeklinde giderek artan bir eğilime dikkat çekilmiştir<sup>15</sup>. Üstelik 1962 raporunun başlığı, "Tarihi körfezler dâhil olmak üzere tarihi suların hukuki rejimi" olarak belirlenmiştir. Şu halde 1962 raporundaki şartlar, tarihi körfezlerin normatif bir ifadesi olarak değerlendirilebilir. Buna göre bir coğrafi körfezin, tarihi körfez olarak kabulü için şu şartlar gereklidir: Devletin tarihi hak iddia ederek söz konusu alan üzerinde egemenlik yetkisi kullanması, bu yetki kullanımının devamlılığı ve diğer devletlerin tutumu<sup>16</sup>.

Burada gündeme gelen ilk mesele, icra edilen yetkinin hangi sıfatla ifade edildiğidir. Devlet, yetki icra ettiği alanı, iç sular olarak mı yoksa karasuları olarak mı tanımış olmalıdır? Acaba bu alan mutlaka iç sular olarak mı nitelendirilmelidir, yoksa karasuları nitelendirmesi yeterli midir? 1962 raporundan çıkan anlama göre tarihi hak iddiası açısından tek bir devletin sahil dar olduğu körfezlerde, egemenlik icrasının, iç sular sıfatıyla yapılması gerekmektedir<sup>17</sup>. Aşağıda değinilecek olan El Salvador-Honduras-Nikaragua davasında UAD, 1917 tarihli Orta Amerika Adalet Divanı kararında geçen *territorial waters* teriminin, 75 yıl

<sup>12</sup> "A/CN.4/143, Juridical Regime of Historic waters including historic bays - Study prepared by the Secretariat", Erişim Tarihi: Temmuz 28, 2024, [https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a\\_cn4\\_143.pdf](https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_143.pdf).

<sup>13</sup> Tanaka, *The International Law of the Sea*, s. 58. Symmons'ın da rapordaki şartların, uluslararası hukuki bağlamda tasvip edildiğini belirtmek suretiyle, raporun örf ve adet hukuku niteliğine vurgu yaptığı söylenebilir. Clive R. Symmons, *Historic Waters in the Law of the Sea: A Modern Re-Appraisal*, (Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2008), s. 111-112. Yine, raporda öngörülen ölçütlerin, ABD Yüksek Mahkemesi'nin bazı kararlarına yansıdığı vurgulanmalıdır. Bkz: James C.F. Wang, *Handbook on Ocean Politics & Law*, (New York/Connecticut/London, Greenwood Press, 1992), s. 9; Churchill ve Lowe, *The Law of the Sea*, s. 43-44. Rapor, bugüne kadar yapılmış, uluslararası düzeyde konuyla ilgili en kapsamlı resmi çalışma olarak tasvir edilmiştir. Tomasz Kamiński, "The Status of Historic Bay in International Law. Libya's Claim to the Gulf of Sidra", *Studia Iuridica*, Vol. 54, (2012), s. 77. Lakin söz konusu şartların, BMDHS'de ve hazırlık çalışmalarında kabul edilmediği, hatta Kolombiya'nın bu şartların benimsenmesi yönündeki teklifinin de çabucak reddedildiği belirtilmiştir. Francesco Francioni, "The Status of Gulf of Sirte in International Law", *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, Vol. 11, (1984), s. 321.

<sup>14</sup> Rene Jean Dupuy ve Daniel Vignes, *A Handbook on the New Law of the Sea*, (Dordrecht/Boston/Lanchester: Martinus Nijhoff Publishers, 1991), s. 266; Symmons, *Historic Waters in the Law of the Sea*, s. 2; Rothwell ve Stephens, *The International Law of the Sea*, s. 48; Tanaka, *The International Law of the Sea*, s. 57-58.

<sup>15</sup> "A/CONF.13/1, Historic Bays: Memorandum by the Secretariat of the United Nations, para, 8", Erişim Tarihi: Temmuz 28, 2024, [https://legal.un.org/diplomaticconferences/1958\\_los/docs/english/vol\\_1/a\\_conf13\\_1.pdf](https://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_1.pdf).

<sup>16</sup> A/CN.4/143, para, 80 ve 185.

<sup>17</sup> A/CN.4/143, para, 164-166.

önce günümüzde iç sular veya ulusal sular olarak adlandırılan alanları belirtmek için sıklıkla kullanıldığını; bu bağlamda, günümüzde *territorial sea* olarak adlandırılan alanı ifade etmediğini belirtmiştir. UAD'ye göre Orta Amerika Adalet Divanı'nın *territorial waters* terimini kullanırken muradı egemenlik iddiasına konu olan alanı ifade etmektedir<sup>18</sup>.

Bu çerçevede, iç sular-karasuları ayırımının 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi ile antlaşmalar hukuku açısından ortaya koyulduğu ve bu bağlamda Sözleşme'nin tarihi körfezlerdeki egemenlik iddiası açısından iç sular-karasuları ayırımı için bir milat olarak alınabileceği söylenebilir. Böylece, 1958'den sonra tarihi körfezler açısından iç sular veya karasuları nitelemesinin önem kazandığı düşünülebilir. Her ne kadar örf ve adet hukuku açısından 1958 raporundaki tespitler göz ardı edilemese de<sup>19</sup> yukarıda değinilen Balıkçılık kararında UAD'nin, tarihi hak kazanımı şartları açısından hem iç suları hem de karasularını ayrı ayrı kullandığı gözden uzak tutulmamalıdır.

Böylece tarihi hak kazanım şartları açısından belirleyici olanın iç sular veya karasuları şeklindeki bir nitelendirmeden ziyade sahildevletinin söz konusu alanı kendi yetki alanı içinde görmesi olduğu ileri sürülebilir. Nitekim doktrinde, sığara önem vermeden egemenlik icrasını yeterli olarak kabul eden görüşler mevcuttur<sup>20</sup>. Lakin mutlaka iç sular nitelendirilmesini arayan görüşler de mevcuttur<sup>21</sup>. Dolayısıyla belki de en uygun yorum tarzı, en azından 1958'den sonra bu yetki icrasının iç sular sıfatıyla yapılmasını aramaktır. Şüphesiz bu, 1962 raporunun konu hakkındaki yegâne örf ve adet kuralı olduğu anlayışı karşısında savunulabilecek bir görüştür ki hemen aşağıda aksinin geçerli olduğu görülecektir.

Şu halde, tarihi körfezin şartları açısından, UAD'nin Balıkçılık kararında yaptığı tanım ile 1962 raporu ve yukarıdaki değerlendirmeleri telif edince, şu

<sup>18</sup> "Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening), para, 392", Erişim Tarihi: Mayıs 22 2024, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/75/075-19920911-JUD-01-00-EN.pdf>.

<sup>19</sup> Bkz: A/CONF.13/1, para, 9-10 ve 137.

<sup>20</sup> Dupuy ve Vignes, *A Handbook on the New Law of the Sea*, s. 267; Pazarıcı, *II. Kitap*, s. 305-306. Tanaka ise yukarıda belirtildiği gibi 1962 raporunu devlet uygulamaları açısından yol gösterici olarak ifade etmekle birlikte, raporun iç sular nitelemesini arayan kısımlarına değil, sadece hak iddia edilen alan üzerinde nitelendirmeden bağımsız şekilde egemenlik icrasını yeterli gören tespitlerine atıf yapmıştır. Bkz: Tanaka, *The International Law of the Sea*, s. 58-59. Yine somut tarihi körfez iddialarını inceleyen iki çalışmada da yazarlar doğrudan iç sular zorunluluğu vurgusu yapmamıştır. Bkz: Natalino Ronzitti, "Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?", *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, Vol. 11, (1984), s. 275-296; Francioni, "The Status of Gulf of Sirte in International Law", s. 311-326.

<sup>21</sup> Crozat, "Koy ve Körfez Hukuki Mefhumları Hakkında Bazı Mülahazalar", s. 632-633 ve 637-638; Gönlübol, *Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuk Statüsü*, s. 123; Aydoğan Özman, *Deniz Hukuku I (Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları)*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2006), s. 224, Rothwell ve Stephens, *The International Law of the Sea*, s. 47-48; Symmons, *Historic Waters in the Law of the Sea*, s. 128-129; Churchill ve Lowe, *The Law of the Sea*, s. 43-44.



sonuca ulaşabiliriz: Uzun bir süredir, fasılasız olmak şartıyla bir coğrafi körfez üzerinde egemenlik yetkisi kullanmak ve diğer devletlerin itirazına maruz kalmamak<sup>22</sup>. Symmons'a göre 1962 raporunda yer alan ve uluslararası hukuki bağlamda tasvibe mazhar olmuş şartlar; "resmi iddia, egemenlik yetkisinin etkin ve devamlı kullanımı ve uluslararası onay" şeklinde teessüs etmiştir<sup>23</sup>.

## B. MİHVER KÖRFEZ (VITAL BAY) KAVRAMI VE NORMATİF ÇEŞİTLİLİK

Normatif açıdan bu tespitle yetinmek, doğru sonuca götürmekten uzak, eksik bir değerlendirme olacaktır. Gerçekten de bu noktada şüphe doğuran mesele, bu şartların tek ve yegâne bir örf ve adet kuralını yansıtıp yansıtmadığıdır. Bu şüpheyi doğuran da UAD'nin 1982 tarihli Tunus-Libya kararında yaptığı bir tespittir. Söz konusu kararda UAD öncelikle, tarihi körfezlere ilişkin düzenleme tarihçesini incelemiştir. Buna göre 1958 Birinci Deniz Hukuku Konferansı, Genel Kurul'dan konuyla ilgili bir çalışma yapmasını talep etmiş, 1959'da Genel Kurul, UHK'den tarihi körfezler de dâhil olmak üzere tarihi suların hukuki rejiminin incelenmesini talep eden bir karar almış, lakin UHK henüz bu talebi yerine getirmemiştir<sup>24</sup>. Görüldüğü gibi kararda UAD, 1962 raporuna atıf yapmamıştır. Yukarıda belirtildiği gibi UHK bu talep doğrultusunda 1962 raporunu Sekreterliğe bağlı Hukuk İşleri Kodifikasyon Bölümüne hazırlatmışsa da bu rapor sonradan UHK'nin bir kararına mazhar olmamıştır. Demek ki UAD, 1962 raporuna, doğrudan UHK görüşünü yansıtmadığı için değer atfetmemiştir. Lakin UAD, El Salvador-Honduras-Nikaragua kararında birden çok devletin sahil dar olduğu körfezler açısından rapor münderecatına atıf yapmıştır<sup>25</sup>.

Tunus-Libya kararında düzenleme tarihçesine devam eden UAD'ye göre BMDHS taslağında, tarihi sular ve tarihi körfezlere atıflar olmasına ve bunların ana kurallardan sapmak için gerekçe teşkil ettikleri kabul edilmesine rağmen, söz konusu kavramların bir tanımı bulunmadığı gibi hukuki rejimleri de detaylı düzenlenmemiştir. Bu nedenle uluslararası hukuk, tarihi sular ve tarihi körfezler için tek bir rejimden ziyade, somut ve tanınmış durumların her biri için özel bir rejim içermektedir<sup>26</sup>. UAD bu tespitini, sonraki El Salvador-Honduras-Nikaragua kararında yorumlarken, bu özel rejim konusunda belirleyici etkenin, körfezin maziisi olduğunu belirtmiştir<sup>27</sup>.

<sup>22</sup> Lakin hemen yukarıdaki açıklamaların gösterdiği gibi egemenlik icra edilen alanın nitelenmesi açısından, UAD'nin Balıkçılık kararında iç sular ve karasularını birlikte kullandığı, 1962 raporunun ise son derece karışık ifadelerinden iç sular nitelenmesini aradığı hatırlatılmalıdır.

<sup>23</sup> Symmons, *Historic Waters in the Law of the Sea*, s. 111.

<sup>24</sup> "Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, I.C.J. Reports 1982, para, 100", Erişim Tarihi: Mayıs 22, 2024, <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/63/063-19820224-JUD-01-00-EN.pdf>.

<sup>25</sup> El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 394.

<sup>26</sup> Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya, para, 100.

<sup>27</sup> El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 387.

Demek ki tarihi körfez statüsüne bağlanan hukuki sonuçlar, özel bir rejimden kaynaklıdır; bu özel rejimin kaynağı da geçmiştir. Belirli bir geçmiş olan bir körfez, tarihi körfez olup, bu özel rejimden faydalanabilecektir. Burada gündeme gelen soru, bu geçmişin hangi özellikleri barındırıp barındırmaması gerektiğidir. Bu soru da örf ve adet hukuku hakkında doğan şüpheyi beraberinde getirmektedir. Gerçekten de UAD'nin tarihi körfezler için tek bir rejimin olmadığı tespiti ve özel rejimler vurgusu, örf ve adet hukukunda tarihi körfezler için tek bir rejim olmadığı, bir başka ifadeyle tek bir örf ve adet kuralı bulunmadığı şeklinde anlaşılmaktadır. Bu anlamda 1962 raporu ve münderecatı, tarihi körfezler açısından yegâne örf ve adet kuralı veya bu nevi bir kuralın yansıtıcısı değildir. Böylece tarihi körfez için gereken şartların durumu da tek bir rejime indirgenemez. Bir başka ifadeyle, körfezin mazisinin niteliği, tek tip bir rejime bağlı değildir. Bu durum, şartları oluşturan unsurlar ve bunların dereceleri için de geçerlidir<sup>28</sup>. Ezcümle 1962 raporu, konuyla ilgili mevcut örf ve adet kurallarından sadece birinin göstergesidir.

Tarihi körfezlerin gündeme geldiği söz konusu kararlardan El Salvador-Honduras-Nikaragua kararında, Fonseca Körfezi'nin durumu hakkında yapılan tespitler, bu açıdan önemlidir. Fonseca Körfezi, üç devletin sahil dar olması nedeniyle BMDHS'nin 10. maddesinde yer alan hukuki anlamda körfez şartlarını karşılamamaktadır. UAD, bu hususa dikkat çektikten sonra, tarafların ve yazarların Fonseca'nın tarihi bir körfez olduğu ve dolayısıyla sularının da tarihi sular olduğu konusunda ittifak ettiklerini vurgulamıştır<sup>29</sup>. Bundan sonra UAD, körfezin tarihçesine ilişkin tespitler yapmıştır. Buna göre Körfez, 1522'de İspanyollar tarafından keşfedilip İspanyol tacına bağlanmış, 1821'de İspanyol egemenliğinin son bulması üzerine, halefiyet yoluyla ve *uti possidetis juris* ilkesi gereği, 1821-1829 arası dönemde her üç devletin de üyesi bulunduğu Orta Amerika Federal Cumhuriyeti'nin kontrolü altına girmiştir. Burada gündeme, *uti possidetis juris* ilkesinin körfez sularını da kapsayıp kapsamadığı meselesi gelmiş ve halefiyeti müteakip körfez sularının hukuki statüsünün ne olduğu sorusu, 1917'de Orta Amerika Adalet Divanına arz edilmiştir<sup>30</sup>.

UAD bu noktada, Fonseca Körfezi'nin özel rejimini inceleyen 1917 kararının, Körfez tarihinin önemli bir parçası olarak dikkate alınması gerektiği tespitini yapmıştır<sup>31</sup>. Böylece bir tarihi körfezin şartları incelenirken, uluslararası

<sup>28</sup> UAD tespiti bağlamında benzer görüşü ifade eden Kamiński, yine de her somut körfez iddiasının karşısına 1962 raporunda öngörülen şartların çıkacağını vurgulamıştır. Kamiński, "The Status of Historic Bay in International Law. Libya's Claim to the Gulf of Sidra", s. 78.

<sup>29</sup> El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 383.

<sup>30</sup> El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 385-386. Davaya konu olan olay, Nikaragua ile ABD arasında akdedilen ve ABD'ye Fonseca Körfezi içinde seçeceği yerde deniz üssü kurma ve kanal açma hakkı veren 5 Ağustos 1914 tarihli antlaşma düzenlemeleridir. Söz konusu düzenlemeler, Kosta Rika ve El Salvador'un itirazına uğramıştır. Bkz: Colombos, *The International Law of the Sea*, s. 188-189.

<sup>31</sup> El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 387.

yargı ve hakemlik kararlarının da dikkate alınacağını göstermiştir. Bu çerçevede kıymetlendirilen 1917 kararında, Fonseca'nın kapalı deniz özelliği taşıyan tarihi bir körfez olduğu vurgulanmıştır<sup>32</sup>. Demek ki 1917 kararında Fonseca, kapalı bir deniz olduğu gerekçesiyle tarihi körfez kabul edilmiştir. Lakin UAD, 1917 kararındaki diğer gerekçelerin de altını çizmiştir. Bunlardan ilki, tarihi körfezin yukarıda da belirtilen temel şartlarına yapılan vurgu neticesi, Fonseca'nın tarihi körfez niteliğinin, diğer devletlerin rızasıyla barışçıl ve uzun süren, sürekli egemenlik kullanımına dayandırılmasıdır. 1917 kararındaki diğer gerekçe, konumuz açısından önem arz etmektedir. Gerçekten de 1917 kararında, tarihi körfez yanında, mihver körfez (hayati çıkarları ilgilendiren körfez) kavramına da atıf yapılmıştır ve UAD'ye göre bu, sahildevletlerinin stratejik ve savunma ihtiyaçlarına yapılan bir vurgudur<sup>33</sup>. Mihver körfez kavramı, aşağıda gösterileceği gibi Antalya Körfezi'nin tarihi körfez niteliği açısından önemli bir argüman sunabilir.

Bu çerçevede, 1917 kararında, Fonseca'nın tarihi körfez niteliği, diğerleri yanında;

“Sahildar devletlerin, iktisadi, ticari, zirai ve endüstriyel hayatı için büyük önemi haiz pek çok çıkarı koruyan özel coğrafi uzanımı ve bu devletlerin Körfez'e, mezkûr asli menfaatlerin, milli savunmanın ve çıkarların gerektirdiği ölçüde tam olarak sahip olmaları yönündeki mutlak, vazgeçilmez gereklilik<sup>34</sup>”

ile açıklanmıştır.

Netice olarak UAD, Fonseca'ya ilişkin 1917 kararındaki Orta Amerika Adalet Divanı'nın görüşünü paylaştığını belirtmek suretiyle<sup>35</sup> hem tarihi körfez ve şartlarını teyit etmiş hem de sahildevletinin hayati çıkarlarını ilgilendiren mihver körfez kavramını kabul etmiştir. Böylece UAD, bir taraftan 1962 raporunda öngörülen şartları diğer taraftan da söz konusu rapor ile dışlanan mihver körfez kavramını aynı normatif değeri ifade eder şekilde belirlemiştir. Bu da çok açık şekilde, ortada tarihi körfezler açısından, 1962 raporu kaynaklı tek bir örf ve adet kuralı bulunmadığının göstergesidir<sup>36</sup>.

<sup>32</sup> El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 390. 1917 kararında kapalı deniz ibaresi, bugünkü anlamında değil, açık denizin bir parçası ve uluslararası sular teşkil etmeyen anlamında kullanılmıştır. Bkz: El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 390.

<sup>33</sup> El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 391.

<sup>34</sup> El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 397.

<sup>35</sup> El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening, para, 404. Hırvatistan-Slovenya kararında, bu karara atıf yapan Hakemlik Mahkemesi, Piran Körfezi ile Fonseca Körfezi arasında benzerlik kurarak, Hırvatistan ve Slovenya'nın, Piran Körfezi'ni halefiyet yoluyla devraldıklarını ve Yugoslavya'nın dağılmasının, Piran Körfezi'nin iç sular statüsünü ortadan kaldırmadığını belirtmiştir. Bkz: “PCA Case No. 2012-4, The Republic of Croatia-The Republic of Slovenia, Final Award 29 June 2017, para, 881-885”, Erişim Tarihi: Haziran 27, 2024, <https://pcacases.com/web/sendAttach/2172>.

<sup>36</sup> Karş. Ronzitti, “Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?” s. 286-287.

Mihver körfez kavramı, ekonomik ve stratejik nedenlerin ön plana çıktığı ve esas itibariyle bu nedenlere dayanan tarihi körfez iddiasını ifade etmektedir. Ahnish'e göre, çağdaş devlet uygulamaları, tarihi körfez kavramı açısından ekonomik ve stratejik nedenlerin, maziden daha fazla etkili olması yönünde bir evrime işaret etmektedir. Yazara göre egemenlik uygulamaları ve tarih gibi tarihi körfez şartlarını ifade eden şartlar aslında ekonomik ve stratejik nedenlerden kaynaklı coğrafi ve siyasi olgular arasındaki kaçınılmaz etkileşime bağlıdır. Bu da anakaraya sokulan bir körfez ve bu sahilde yaşayan bir topluluğun varlığının sonucudur<sup>37</sup>. Görüldüğü gibi yazar, soyut şartları, daha somut hale getirmekte ve bu somutlaştırma faaliyetinin kaynağını da hayati çıkarlara dayandırmaktadır ki bunlar ekonomik ve stratejik nedenlerden kaynaklıdır ve tarihi körfez şartlarına esneklik sağlamaktadır. Bu bağlamda yazar; amacın, uzun süreli kullanım şeklindeki katı şartı, daha esnek olan kullanımın hayatiyeti kavramıyla ikame etmek olduğunu belirtmiştir. Ayrıca yazar tarihi körfez şartları içinde yer alan zamanı ise söz konusu kullanımın mevcudiyet ve devamlılığına bağlamıştır<sup>38</sup>.

Zaman şartını devre dışı bırakmak yönünde bir amacın ifadesi olan bu teori, uzun bir uygulamaya sahip olamayacak başta Latin Amerika devletleri ve yeni bağımsız devletler için tarihi körfezler konusunda bir dayanak bulma arayışının ürünüdür<sup>39</sup>. Lakin başta ABD ve İngiltere olmak üzere büyük denizci devletlerin bu teoriyi, uluslararası toplumun aleyhine geniş deniz alanları üzerinde hak iddia etmeyi engellemek için reddettikleri belirtilmiştir<sup>40</sup>. Benzer endişe mihver körfez kavramının sübjektif niteliği çerçevesinde vurgulanmış ve yine zamanı ve tarihselliği devre dışı bırakmanın tarihi körfez kavramıyla bağdaşmayacağı hususunun altı çizilmiştir<sup>41</sup>. Ekonomik, stratejik veya siyasi çıkarların tek başına tarihi körfez iddialarını haklı çıkaramayacağı, bu anlamda hayati çıkarların rolünün, sadece tarihi hakların tespitinde delil niteliği arz edeceği aktarılmıştır<sup>42</sup>. Görüldüğü gibi bu görüş, hayati çıkarları, 1962 raporunda öngörülen şartları ispat açısından kullanılacak birer araç durumuna indirgemıştır. Bu görüşün şampiyonu Symmons'a göre, mihver körfez kavramı eskimiştir ve belki bugün tarihi körfez kavramına karşılık, alternatif bir hukuki kavram olarak karşılanabilir<sup>43</sup>. Yazara göre, devletlerin deniz alanlarındaki yetkilerinin münhasır ekonomik

<sup>37</sup> Faraj Abdullah Ahnish, *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean*, (Oxford: Clarendon Press, 1993), s. 230. Sirte Körfezi'ni bu çerçevede değerlendiren argümanlar için bkz: Ahnish, *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean*, s. 232-251.

<sup>38</sup> Ahnish, *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean*, s. 249.

<sup>39</sup> Crozat, "Koy ve Körfez Hukuki Mefhumları Hakkında Bazı Mülahazalar", s. 638; Churchill ve Lowe, *The Law of the Sea*, s. 44.

<sup>40</sup> Churchill ve Lowe, *The Law of the Sea*, s. 44.

<sup>41</sup> Tanaka, *The International Law of the Sea*, s. 59.

<sup>42</sup> Symmons, *Historic Waters in the Law of the Sea*, s. 255 ve eşlik eden dipnotlar. Benzer görüş için bkz: Ronzitti, "Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?", s. 288.

<sup>43</sup> Symmons, *Historic Waters in the Law of the Sea*, s. 256 ve eşlik eden dipnot.

bölge gibi kavramlarla artması neticesi, hayati çıkarlar korunmaktadır ve böylece “tarihi körfez ve sular yanında, mihver körfez veya mihver sular olarak etiketlenilebilecek ayrı bir üçüncü kategori körfez veya sulara daha az ihtiyaç vardır<sup>44</sup>”. Bu görüş aslında, 1962 raporunda yer alan, tarihi hakların farklı, hayati çıkarların farklı olduğu şeklindeki anlayışı yansıtmaktadır<sup>45</sup>.

Lakin burada gündeme gelen soru, mihver körfez kavramının kategorik açıdan başka bir körfez tipi mi olduğu yoksa tarihi körfezin bir unsuru mu olduğudur. Şurası açıktır ki mihver körfez kavramı, tarihi körfez kavramında mündemiçtir. Dolayısıyla mihver körfezin normatif açıdan farklı bir körfez türü olduğu sonucu, bu konuda tek bir rejim ve örf ve adet kuralı bulunduğunu ve bunu da 1962 raporunun ortaya koyduğunu kabul anlamına gelecektir. Böyle bir sonucun ise UAD'nin tespitiyle ifade ettiği normatif gerçeklikten uzak olduğu açıktır.

Üstelik hayati çıkarlarla tarihi hakların birlikte kullanıldığı olaylar bulunmaktadır ve bunlardan biri için Crozat, UAD'nin 1951 tarihli kararını örnek göstermiştir. Yazara göre körfezler açısından 10 mil kuralını reddetmekle UAD, “karasularının başlangıç hatlarının istisnai bir şekilde çizilmesinde”, tarihilik niteliği yanında, “sahilin coğrafi hususiyeti gibi mahalli ve hayati zaruretler” ile “hakikiliği ve ehemmiyeti uzun bir gelenekle teyid edilmiş bölgeye has ekonomik menfaatleri” nazara almıştır<sup>46</sup>. Şu halde normatif olarak mihver körfezin veya tarihi körfezin tespitinde hayati çıkarları tamamen dışlamak mümkün değildir. Söz konusu kavramlar, tarihi körfez statüsünün mahiyetinde mündemiç olup, normatif açıdan yaşamaya devam etmektedir. Bu normatif yaşam sadece mihver körfez kavramını kabul eden ve yeni bağımsız devletler sınırlı<sup>47</sup> değildir. Zira bu yoruma dayanak teşkil edecek tek tip bir normatif rejimin varlığı şüpheden uzak şekilde ortaya koyulmuş değildir.

### C. DEVLET UYGULAMALARININ NORMATİF ÇEŞİTLİLİĞE KATKISI

Tarihi körfezler açısından örf ve adet hukuku temelinde tek bir normatif rejimin bulunmadığı, devlet uygulamaları ile de desteklenmektedir. Gerçekten de neden 1962 raporuna dayanan tek bir örf ve adet kuralı bulunmadığını göstermek açısından, devletlerin her ikisi de hukuki anlamda körfez şartlarını taşımayan Sirte Körfezi ile Taranto Körfezi'ne yönelik farklı yaklaşım ve tutumları önemli bir veri sunmaktadır.

Libya temsilcisi, BM'ye sunduğu 19 Ekim 1973 tarihli notasıyla Libya'nın Sirte Körfezi'ne ilişkin tarihi körfez iddiasını ortaya koymuştur<sup>48</sup>. Notada; öncelikle Körfez'in iç sular oluşturduğu ve tarih boyunca hiçbir tartışmaya yer vermeden Libya'nın ege-

<sup>44</sup> Symmons, *Historic Waters in the Law of the Sea*, s. 256-257.

<sup>45</sup> A/CN.4/143, para, 139.

<sup>46</sup> Crozat, “Koy ve Körfez Hukuki Mefhumları Hakkında Bazı Mülahazalar”, s. 638-640.

<sup>47</sup> Churchill ve Lowe, *The Law of the Sea*, s. 45.

<sup>48</sup> Bkz: “United Nations Legislative Series, National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea, New York, 1976, ST/LEG/SER.B/18, s. 26-27”, Erişim Tarihi: Mart 26, 2024, <https://legal.un.org/legislativeseries/pdfs/volumes/book18.pdf>.

menliğine tabi bulunduğu belirtildikten sonra, coğrafi konumu nedeniyle, Libya'nın güvenliği açısından hayati önem taşıdığı ve bu nedenle tam olarak tarassut altında tutulması gerektiği vurgulanmıştır. İtalya ise 26 Nisan 1977 tarihli Başkanlık Kararı<sup>49</sup> ile Taranto Körfezi'ni tarihi körfez olarak ilan etmiş olmakla beraber, bunu haklı çıkarabilecek nedenleri ortaya koymamıştır<sup>50</sup>. Lakin doktrinde NATO üyelerinin bundan çıkar sağladıkları, savunma ve stratejik nedenlerle bu tür deniz alanlarını genişleten iddialara geleneksel muhalif ABD ve İngiltere'nin bile buna itiraz etmediği belirtilmiştir<sup>51</sup>. ABD'nin Libya'nın iddiasına yönelik itirazı ve hatta silahlı çatışmaya ulaşan tutumu<sup>52</sup>, Taranto Körfezi konusundaki sessizliğinin önemini arttırmaktadır. Şu halde, birbirine benzeyen coğrafi açıdan iki körfezde de (Sirte için açıkça, Taranto için Soğuk Savaş döneminin şartlarında zımnen) stratejik ve savunmaya ilişkin meselelerin gündemde olduğu açıktır. Her iki iddiaya yönelik farklı tutum da açıktır.

Kaldı ki Taranto'nun tarihi körfez niteliği konusunda 1962 raporunda yer alan şartların sağlandığına ilişkin bir veri yoktur. Hatta İtalya, bu iddiasını haklılaştıracak bir argüman dahi ortaya koymamıştır. Hal böyleyken, diğer devletlerin hangi örf ve adet kuralına göre Taranto'nun tarihi körfez iddiasına itiraz etmediği sorusu normatif açıdan sorulmalıdır. Bir başka ifadeyle eğer konuyla ilgili yegâne örf ve adet kuralını 1962 raporunda yer alan şartlar yansıtıyorsa itiraz etmeme olgusu, normatif olarak ne şekilde bir sonuç doğurabilir?

Sirte Körfezi'ne yönelik tarihi körfez iddiası ve buna bağlı sonuçlar, Libya'nın bitişik bölge ilan eden 5 Aralık 2023 tarihli notasıyla<sup>53</sup> yeniden günde-

<sup>49</sup> Bkz: "Decree of the President of the Republic No. 816 of 26 April 1977 containing regulations concerning the application of Law No.1658 of 8 December 1961 authorizing accession to the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, adopted at Geneva on 29 April 1958, and giving effect to that Convention" Erişim Tarihi: Temmuz 8, 2024, [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA\\_1977\\_Decree.pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_1977_Decree.pdf).

<sup>50</sup> Ronzitti, "Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?", s. 276.

<sup>51</sup> Francioni, "The Status of Gulf of Sirte in International Law", s. 323-324; Ahnish, *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean*, s. 226-227. Churchill ve Lowe, ABD ve İngiltere'nin İtalya'nın Taranto Körfezi'ne ilişkin iddiasına itiraz ettiğini belirtmiştir. Churchill ve Lowe, *The Law of the Sea*, s. 45 ve 38 no.lu dipnotta zikredilen eser. Lakin ABD'nin beyanlarına bakıldığında (ABD ve İngiliz beyanları için bkz: "Limits in the Seas, No, 112, United States Responses to Excessive National Maritime Claims, Office of Ocean Affairs Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 9 March 1992, s. 14", Erişim Tarihi: Ağustos 4, 2004, <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/LIS-112.pdf>), bunun, ikili görüşmelerde sarf edildiği ve bir protesto niteliği taşımaktan ziyade nasihat niteliğinde olduğu görülmektedir. İngiltere'den sadır olan açıklamanın ise bir protesto olmadığı doktrinde genel kabul görmektedir. Bkz: Ahnish, *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean*, s. 227, 155 no.lu dipnot; Ronzitti, "Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?", s. 296; Francioni, "The Status of Gulf of Sirte in International Law", s. 323-324.

<sup>52</sup> Bkz: Limits in the Seas, No, 112, s. 17; Bkz: Yehuda Z. Blum, "The Gulf of Sidra Incident", *American Journal of International Law*, Vol. 80, (1986), s. 673 ve eşlik eden dipnotlar. İngiltere'nin itiraz iradesi için bkz: Blum, "The Gulf of Sidra Incident", s. 675.

<sup>53</sup> Bkz: "Note verbale dated 5 December 2023 from the Permanent Mission of Libya to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/78/672", Erişim Tarihi: Mart 26, 2024, <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n23/406/78/pdf/n2340678.pdf?token=4FbgBvTKOLcD3Wiu95&fe=true>.



me gelmiştir. Libya'nın bu konudaki iç hukuk düzenlemesi, söz konusu notanın ekinde yer alan, Libya Ulusal Birlik Hükümeti Bakanlar Konseyi'nin 5 Kasım 2023 tarih ve 727 sayılı kararıdır. Kararın 1. maddesinde, Libya bitişik bölgesinin önceden belirlenmiş düz esas hatlardan itibaren ölçüldüğü üzere, kuzeye doğru 24 deniz miline uzandığı ilan edilmiştir. Kararın ekinde yer alan koordinat listesi ve haritadan da anlaşılacağı gibi bitişik bölgenin iç sınırı, diğer düz esas hatlar yanında Sirte Körfezi'nin girişini kapatan düze hattın itibaren ölçülmeye başlanmıştır. Böylece Sirte için tarihi körfez iddiası tekrarlanmış ve yeni bir hukuki işleme konu olmuştur.

Yunanistan ise 17 Ocak 2024 tarihli notayla<sup>54</sup> Sirte Körfezi'nin girişini kapatan düz hatta itiraz etmiştir. Bu bağlamda Yunanistan, 15 Mart 1974 tarihli notasına referans vererek, Libya'nın bu iddiasına itirazını, 1974'de yaptığını hatırlatmış ve Libya bitişik bölgesinin kuzey sınırının, Körfez'in girişini kapatan düz hattın itibaren ölçülmesini, BMDHS'ye ve örf ve adet hukukuna aykırı bulmuştur. Lakin Yunanistan'ın itirazında, tarihi körfez kavramı kullanılmamıştır.

Oysa Yunanistan, İtalya ile akdettiği 1977 tarihli kıta sahanlığı sınırlandırma antlaşması<sup>55</sup> ve 2020 tarihli münhasır ekonomik bölge sınırlandırma antlaşmasında<sup>56</sup>, Taranto Körfezi'ne ilişkin İtalyan düz hat sistemini açıkça kabul etmiştir. Bu bağlamda, Rozakis, sınırlandırma hattının güney yönünde, Taranto Körfezi'nin girişini kapatan hat kaynaklı olarak, Yunanistan aleyhine ortay hattın sapıldığını belirtmiştir<sup>57</sup>. Birbirine çok benzeyen Sirte Körfezi ile Taranto Körfezi'ne ilişkin Yunanistan'ın bu ikircikli ve tutarsız yaklaşımı, hem tarihi körfezler açısından tek bir rejim bulunmadığı konusundaki *opinio juris*ini göstermekte hem de Doğu Akdeniz'deki tezlerinin temeli olan ortay hat yöntemi açısından kendi aleyhine hukuki sonuçlar intaç etmektedir. Lakin 1977 tarihli İtalya-Yunanistan Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Antlaşması'nda taraflar, Sirte Körfezi'nin girişini kapatan düz hatta ilişkin tartışmadan kaçınmak için sınırlandırma hattını, Yunanistan-İtalya-Libya kavşağına ulaşmadan daha önce sona erdirmişlerdir<sup>58</sup>. Üstelik İtalya'nın

<sup>54</sup> Bkz: "Letter dated 17 January 2024 from the Permanent Representative of Greece to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/78/718", Erişim Tarihi: Mart 29, 2024, <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n24/015/41/pdf/n2401541.pdf?token=231jXn92cMWc9sT7bG&fe=true>.

<sup>55</sup> Metin için bkz: Jonathan I. Charney ve Lewis M. Alexander, editör, *International Maritime Boundaries, Volume II*, (Dordrecht/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 1996), s. 1598-1600.

<sup>56</sup> Metin için bkz: "Agreement between the Hellenic Republic and the Italian Republic on the Delimitation of their Respective Maritime Zones, Erişim Tarihi: Mayıs 1, 2024", <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/GreeceItalyTreaty.pdf>.

<sup>57</sup> Christos L. Rozakis, "The Greek Continental Shelf", *Greece and the Law of the Sea*, Theodore C. Karotiis, editör, (The Hague/London/Boston: Kluwer Law International, 1997), s. 91 ve 76 no.lu dipnot. Ayrıca bkz: Ronzitti, "Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?", s. 282 ve 296; Angelos M. Syrigos, *The Status of the Aegean Sea According to International Law*, (Athens/Bruxells: Sakkoulas/Bruylant, Bila-tarih), s. 138-139. 1977 ve 2020 İtalya-Yunanistan sınırlandırma antlaşmaları hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz: Bayılıoğlu, *Türkiye-Libya Antlaşması*, s. 277-283.

<sup>58</sup> Charney ve Alexander, *International Maritime Boundaries*, s. 1592 ve 1594.

Sirte Körfezi'ne ilişkin iddiası nedeniyle Libya'yı protesto ettiği bilgisi verilince<sup>59</sup> meselenin ne kadar karmaşık olduğu ve bunun normatif açıdan tek bir rejim iddiasını geçersiz kıldığı açıkça görülecektir.

Devletlerin herhangi bir konudaki tutum ve eylemlerindeki istikrarsızlık, örf ve adet kuralının kurucu unsurlarından istikrarlı uygulamayı bertaraf ettiği gibi *opinio juris* açısından da olumsuz bir göstergedir. Yukarıdaki açıklamaların gösterdiği gibi devletlerin, Sirte ve Taranto Körfezlerinin tarihi körfez iddialarına yönelik yaklaşım farkı siyasi çıkar odaklıdır. Siyasi çıkar odaklı yaklaşımın zorunlu sonucu olan siyasi zikzaklar, yani tutarsızlık ve çelişkiler, hukuki açıdan bir tutarlılığı ve dolayısıyla istikrarlı bir uygulamayı imkânsız hale getireceğinden, bu konuda (tek ve yegâne) bir örf ve adet hukuku kuralı yaratılmasını önleyecektir. Zira her tarihi körfez iddiasında gündeme gelen seçicilik ve tutarsızlık, bir istikrarsızlık nedeni olarak bir örf ve adet hukuku kuralının oluşumu için gereken istikrarlı bir uygulamanın ortaya çıkmasını önleyecektir. Dolayısıyla ortada tarihi körfezler konusunda tek bir örf ve adet kuralının bulunduğu veya mihver körfez kavramının, bu yegâne örf ve adet kuralına dâhil olmadığı şeklindeki yaklaşım hukukten sorunludur.

Bu anlamda tarihi körfezin, sahildevletinin iyi niyete dayanan çıkarlarının ve üçüncü devletlerin rızasının ön plana çıktığı daha esnek bir kavrama dönüştüğü vurgusu önemlidir<sup>60</sup>. Böylece konu hakkındaki örf ve adet kuralının devlet uygulamalarına bağlı dinamik karakteri, normatif gelişim ve çeşitlenme olarak kendini göstermektedir. Bu çerçevede doktrinde ifade edildiği gibi hem Taranto'ya hem de Sirte'ye ilişkin iddialar, söz konusu körfezlerin tarihi körfez statüsü açısından başlangıç noktası teşkil etmektedir ve bu iddiaların geleceğini yeni tutumlar belirleyecektir<sup>61</sup>. Yalnız aşağıda değinileceği gibi diğer devletlerin tarihi körfez iddiasını tanıması da bu tanımın niteliği de devletlerin tutumlarına göre değişecektir. Daha açık bir ifadeyle bir olayda farklı davranan devletin başka bir olayda yaptığı itiraz, normatif açıdan kendisine beklediği hukuki korumayı sağlamayacaktır. Bu husus özellikle Yunanistan'ın yukarıda değindiğimiz tutarsız ve çelişkili tutumu açısından önem arz etmektedir.

Antalya Körfezi'nin bu açıdan değerlendirmesini yapabilmek için öncelikle genel olarak Türk mevzuat ve uygulamasında esas hatlar ve körfezlerin durumu ele alınmalı, akabinde söz konusu Körfez özelindeki incelemeyle bir sonuca ulaşılmalıdır.

<sup>59</sup> Ronzitti, "Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?", s. 285 ve eşlik eden dipnotlar.

<sup>60</sup> Francioni, "The Status of Gulf of Sirte in International Law", s. 325.

<sup>61</sup> Ronzitti, "Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?", s. 296, Francioni, "The Status of Gulf of Sirte in International Law", s. 324.

### III. GENEL OLARAK KÖRFEZLER VE ESAS HATLAR KONUSUNDA TÜRK DÜZENLEME VE UYGULAMALARI

Türk mevzuatında, körfez müessesesi, esas hatlar ve iç sular bağlamında düzenlenmiştir. Lakin mevzuatta tarihi körfez konusunda açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Gerçekten de 15 Mayıs 1964 tarihli 476 sayılı Karasuları Kanunu'nun<sup>62</sup> 5. maddesine göre;

“Esas hatların kara tarafında kalan sular, ağız genişliği 24 deniz milini aşmayan körfezler, ağız genişliği 24 deniz milini aşan körfezlerin, körfez içinde iki kıyıyı, en geniş su alanını kara tarafında bırakacak şekilde, birleştiren 24 millik düz esas hattın arkasında kalan kısımları, liman manzumesinin mütemmim cüz'ünü teşkil eden daimi tesislerden en açıkta olanların berisinde kalan sular ve dış limanlar Türk iç sularından sayılır.”

Görüldüğü gibi maddede Türkiye'nin iç sularını teşkil eden alanlar sayılmıştır ve bu düzenleme, Kanun'un yapıldığı esnada antlaşmalar hukuku bakımından yegâne metin olan 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi düzenlemeleri ile uyumlu olarak gözükmektedir. Maddenin gerekçesinde<sup>63</sup>, “... İç suların, limanlar ve bazı koy ve körfezler ile beraber kapalı ve iç denizleri de ihtiva eylediği Devletler Hukukunca tanınmıştır... Maddede zikri geçen haller tahdidi değildir; Devletler Hukukunca iç su addedilen diğer haller de mevcuttur.” Devletler hukukuna yapılan genel atfın, tarihi körfezleri de kapsadığı açıktır. Böylece tarihi körfez müessesesi, madde metninde olmasa da gerekçede bir vurguya mazhar olmuştur. Madde gerekçesinin devamına göre;

“En düşük cezir hatları arasındaki tabii giriş genişliği 24 deniz milini aşmayan körfezlerin iç sular addedileceği esas da 1958 de kabul edilen Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesinin 7'nci maddesinden mülhemdir. Böylece İskenderun Körfezi ve bu şartları haiz diğer körfezlerimiz Türk iç suları rejimine tabidir.”

Böylece ağız genişliği 24 mili aşmayan, hukuki anlamda körfez düzenlemesi ön plana çıkartılmıştır. Şüphesiz tüm madde gerekçesinin değerlendirilmesi, genel olarak uluslararası hukuka yapılan atıfla, Türk sahillerinde tarihi körfez ihtimalinin varlığının da hesaba katıldığını gösterir. Lakin madde metni için bu söylenemez.

Körfez veya tarihi körfez statüsüne karar verme yetkisi, Kanun'un 11. maddesinde belirtildiği gibi genel yürütme kuralı gereği, Bakanlar Kuruluna aittir. Bakanlar Kurulu'nun esas hatlara ilişkin bir karar vermesi halinde, Kanun'un 7. maddesi gereğince keyfiyeti tevsik eden büyük ölçekli haritalar ilan edilip dağı-

<sup>62</sup> Metin için bkz: “Resmi Gazete, 25 Mayıs 1964, Sayı: 11711”, Erişim Tarihi: Mayıs 13, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/11711.pdf>.

<sup>63</sup> Bkz: Millet Meclisi Tutanak Dergisi, Cilt: 29, Dönem: 1, Toplantı: 3, Sıra Sayısı: 156'ya 1'inci ek, s. 5.

tılacaktır. Aşağıda belirtileceği gibi bu kanunun yürürlükte olduğu dönemde bu konuda herhangi bir Bakanlar Kurulu kararı alınmamıştır. Böylece bu dönemde Türkiye, körfez (veya tarihi körfez) uygulaması benimsememiştir.

476 sayılı Kanunu ilga eden 20 Mayıs 1982 tarihli 2674 sayılı Kararları Kanunu'nda<sup>64</sup> yer alan körfez ve düz esas hatlara ilişkin düzenleme, mülga kanuna nazaran açık olmadığı gibi madde gerekçeleri de çok doyurucu değildir<sup>65</sup>. 2674 sayılı Kanun'un 4. maddesine göre:

“Esas hatların kara tarafında kalan sular ve körfez suları, Türk iç sularıdır. Daimi liman tesisleri kıyının bir parçası sayılır ve bu tesislerden en açıkta olanlarının kara tarafında kalan sular ve dış limanlar iç sulara dahildir.”

Türkiye'nin iç sularını düzenleyen maddenin mülga kanun ile arasındaki hemen göze çarpan farklılık, körfez suları ifadesinin soyut bir şekilde kullanılması ve hangi özellikleri haiz körfezlerin girişinin kapatılabileceğinin belirtilmemiş olmasıdır. Lakin bu düzenleme tekniği, tarihi körfezler açısından mülga kanuna nazaran daha öngörülü ve iç hukuk dayanağı yaratmak için daha elverişlidir. Zira 476 sayılı Kanun'un 5. maddesinin metninde, ağız genişliği 24 mili aşmayan veya aşsa bile uygun iki nokta arasında 24 millik düz hatla birleştirilebilen körfezler, düzenleme konusu yapılmıştır. Oysa 2674 sayılı Kanun'un 4. maddesi; körfez sularının, Türk iç suları olduğunu düzenlemek suretiyle, tüm körfez tiplerini (hukuki, tarihi) kapsamına almıştır. Böylece aslında, 2674 sayılı Kanun her ne kadar ayrı bir körfez tipi olarak ayrıca ve açıkça vurgu yapmasa da tarihi körfezleri de içermektedir.

2674 sayılı Kanun düzenlemeleri çerçevesinde, körfez statüsünü tespit konusunu, anılan Kanun'un 3. maddesi ile beraber değerlendirmek gerekir. Anılan maddenin ilk şekline göre; “Kararlarının genişliği, Bakanlar Kurulunca tespit edilecek esas hatlardan itibaren ölçülür.” 698 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin<sup>66</sup> 36/b maddesi ile “Bakanlar Kurulunca” ibaresi yerine “Cumhurbaşkanınca” ibaresi ikame edilmiş ve söz konusu değişiklik, 698 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 73/b maddesi gereği, 9 Temmuz 2018'de yürürlüğe girmiştir. Şu halde 9 Temmuz 2018'den önce esas hatları tespit yetkisi Bakanlar Kurulu'nda iken, bu tarihten sonra artık Cumhurbaşkanına ait bir yetkidir. Hemen belirtelim ki 9 Temmuz 2018 tarihine kadar Bakanlar Kurulu bu yetkiyi kullanmamıştır.

<sup>64</sup> Metin için bkz: “Resmi Gazete, 29 Mayıs 1982, Sayı: 17706”, Erişim Tarihi: Mayıs 13, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708.pdf>.

<sup>65</sup> Kanun'un 4. maddesinin gerekçesinde, bu madde ile Türkiye'nin iç sularının tanımlandığı, körfez sularının da bunlardan biri olduğu belirtilmiştir. Bkz: Danışma Meclisi Tutanak Dergisi, Cilt: 5, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayı: 117, s. 1.

<sup>66</sup> Metin için bkz: “Resmi Gazete, 4 Temmuz 2018, Sayı: 30468”, Erişim Tarihi: Mayıs 12, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180704-1.htm>.

Hukuki veya tarihi, herhangi bir körfezin girişini kapatan düz hat, Türk karasularının ölçülmeye başlanacağı esas hat olacağı için bu konuda karar vermeye yetkili makam, Cumhurbaşkanı'dır. Şu halde Türk hukukunda, Türk sahilindeki herhangi bir coğrafi körfezi, tarihi körfez statüsüne yükseltme yetkisi Cumhurbaşkanı'na ait olduğu gibi, bu körfezin girişini kapatacak düz hattın hangi noktalardan itibaren çizileceğine, dolayısıyla bu hattın uzunluğuna karar verme yetkisi anılan makama aittir. Kanun'un 5. maddesine göre: "İç suların dış sınırını belirleyen ve karasularının genişliğini ölçmekte esas olan hatlar, bu amaçla hazırlanan büyük ölçekli deniz haritalarında gösterilir." Şu halde, Cumhurbaşkanı, 2674 sayılı Kanun'un 3. maddesinde yer alan yetkiyi kullanıp, tarihi körfez tespiti yapar ve bir coğrafi körfezin girişini düz hatla kapatma kararı verirse, Kanun'un 5 maddesine göre söz konusu hat, büyük ölçekli deniz haritalarında gösterilecektir. Zira artık Türk iç sularının dış sınırı ve dolayısıyla Türk karasularının ölçülmeye başlandığı esas hat, körfezin coğrafi sahil çizgisi değil, körfezin girişini kapatan düz hat olacaktır.

Hülasaten ne önceden Bakanlar Kurulu ne sonradan Cumhurbaşkanı, körfez veya düz esas hat tespit yetkisini kullanmıştır. Dolayısıyla hâlihazırda Türkiye'nin düz esas hat ve tarihi körfez uygulaması bulunmamaktadır. Bunun hukuki sonucu olarak, Türk karasularının iç sınırını, coğrafi sahil çizgisine tekabül eden normal esas hat oluşturmaktadır<sup>67</sup>.

Hukuki durum bu olmakla beraber, yaşanan bazı gelişmeler, tereddüt doğurmuştur. Türk Deniz Kuvvetleri Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 1965 yılında, Ege ve Akdeniz'de düz esas hat ve girişi kapatılan körfezleri de içine alan, Türkiye'nin iç sularını gösteren bir harita yayımlamıştır<sup>68</sup>. Haritada, Saros Körfezi'nden, İskenderun Körfezi'ne kadar uzanan Türk sahilindeki düz esas hatlar ve girişi kapatılan körfezler gösterilmiştir.

Haritada, İskenderun Körfezi'nin girişi, Karataş Burnu ile Hınzır Burnu arasında çizilen bir düz hatla kapatılmıştır. Demek ki İskenderun Körfezi, 476 sayılı Kanun ve 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi hükümlerini karşıladığı için hukuki anlamda körfez olarak kabul edilmiştir<sup>69</sup>. Doktrininde de İskenderun Körfezi'nin girişinin kapatılması, "Körfez'in karasularının genişliğinin 12 mil ol-

<sup>67</sup> Türkiye'nin ve körfez ve esas hat düzenlemeleri ve uygulamaları hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz: Uğur Bayilloğlu, *Uluslararası Hukuk Açısından Ege Karasuları Sınırlandırması*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2011), s. 7 vd.

<sup>68</sup> Harita için bkz: "United States Department of State Bureau of Intelligence and Research, Limits in the Sea, No: 32 Straight Baselines: Turkey, s. 5", Erişim Tarihi: Nisan 25, 2024, <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/10/LIS-32.pdf>. Daha sonra ilga edilen ve aslında Türk hukuku bakımından geçerliliği de tartışmalı olan söz konusu harita hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz: Bayilloğlu, *Ege Karasuları Sınırlandırması*, s. 6-12.

<sup>69</sup> Acer de bugün için İskenderun Körfezi'nin BMDHS'nin 10. maddesindeki şartları taşıdığı fikrinde-dir. Bkz: Yücel Acer, "Doğu Akdeniz'de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye", *Uluslararası Hukuk ve Politika*, C. 1, (2005), s. 92.

masına” bağlanmıştır<sup>70</sup>. Bunu, her iki burundan itibaren ölçülen mesafenin toplamının 24 mil olduğu şeklinde anlamak gerekir. Buna karşın haritada, Antalya Körfezi ve Mersin Körfezi’nin girişi kapatılmamıştır. Demek ki bunlar, belirtilen kaynaklarda yer alan şartları taşımadıkları için hukuki anlamda körfez olarak değerlendirilmemiştir. Lakin 476 sayılı Kanun’un gerekçesinde atıf ve dayanak yapılan 1958 Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi’nin 7/6. maddesinde tarihi körfez düzenlemesi mevcuttur. Antalya ve Mersin Körfezlerinin girişlerinin kapatılmaması, adı geçen körfezlerin tarihi körfez olarak değerlendirilmediğini göstermektedir. 2019 yılına kadar, Türkiye’nin bu iki körfezin tarihi körfez oluşturup oluşturmadığı konusundaki anlayışını gösteren bir veriye tarafımızca ulaşılamamıştır.

Lakin Türkiye’nin deniz hukuku uygulamaları açısından öne çıkan 2019 yılında, bu konuda Antalya Körfezi bağlamalı bir gelişme yaşanmıştır<sup>71</sup>. Gerçekten de 27 Kasım 2019 tarihli Türkiye-Libya Antlaşması, Türkiye’nin şimdiye kadar yaptığı sınırlandırma antlaşmaları içinde en lehine olanı ve en çok tartışma doğurandır. Antlaşma’nın imzalanmasından hemen önce 13 Kasım 2019 tarihli notası<sup>72</sup> ile Türkiye, hak iddia ettiği kıta sahanlığı alanlarını, koordinat listesi sunmak suretiyle açıkça tanımlamıştır. Bu anlamda, Kıbrıs Adası’nın batısında (GKRY karasularının hemen nihayetini müteakip), 32°16’18” boylamı ile 28°00’00” boylamı arasındaki Türkiye-Mısır ortay hattı, Türk kıta sahanlığının dış sınırı olarak ilan edilmiştir<sup>73</sup>. Lakin bu hattın esneme ihtimalinin mevcudiyeti, söz konusu ko-

<sup>70</sup> Mustafa Koç, *Uluslararası Hukukta Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Gelişmeleri ve Türkiye’nin Deniz Alanlarının Sınırlandırılması*, (Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2006), s. 289-290.

<sup>71</sup> Şu an için Mersin Körfezi’nin durumu, Doğu Akdeniz deniz yetki alanları sınırlandırma uyuşmazlığında kritik önemi haiz değildir. Zira sahil projeksiyonu, Kıbrıs’ın kuzeydoğusuna ve Suriye’ye yöneliktir. Her ne kadar Mersin Körfezi’nin tarihi körfez olarak girişinin düz hatla kapatılması, Türkiye ile KKTC sınırlandırmasında Türkiye lehine olacağı da zaten 21 Eylül 2011 tarihli kıta sahanlığı sınırlandırma antlaşmasındaki hakça ilkeler uygulamaları, Türkiye’ye kıta sahanlığı alanı kazandırmıştır. (Metin için bkz: “Resmi Gazete, 10 Ekim 2012, Sayı: 28437”, Erişim Tarihi: Mayıs 21, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/10/20121010-3.htm>. (Antlaşma hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz: Bayilloğlu, *Türkiye-Libya Antlaşması*, s. 225-247). Suriye’ye gelince bugün Türkiye ile bu devlet arasında, bir sınırlandırma sorunu temel gündem maddesi değildir. Lakin ileride gündeme geleceği ve Türkiye-Suriye sınırlandırmasında Mersin Körfezi’ndeki esas hat uygulamasının önem arz edeceği açıktır. Gerçekten de Mersin Körfezi’nin girişinin kapatılmaması halinde, sınırlandırma hattında Türkiye aleyhine 10 millik bir sapma olacağı hesaplanmıştır. Koç, *Uluslararası Hukukta Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Gelişmeleri*, s. 296-297. Benzer görüş için bkz: Acer, “Doğu Akdeniz’de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye”, s. 92-93, 41 no.lu dipnot.

Yine de konuyu, güncel etkisine binaen Antalya Körfezi’ne hasrettik. Zira Antalya Körfezi’nin düz hatla girişinin kapatılması, hem bugün gündemde olan Doğu Akdeniz deniz yetki alanları sınırlandırma uyuşmazlığı açısından etki doğuracak hem de boyutu nedeniyle Türkiye’ye daha fazla iç su alanı kazandıracaktır. Nitekim hemen aşağıda değinilen nota, Türkiye’nin bu arayışının ifadesidir.

<sup>72</sup> Metin için bkz: “Letter dated 13 November 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/74/550”, Erişim Tarihi: Nisan 27, 2024, <https://undocs.org/en/A/74/550>.

<sup>73</sup> Türkiye-Libya Antlaşması ile de Türkiye, 28°00’00” boylamının batısındaki kıta sahanlığının dış sınırını tayin etmiştir. 13 Kasım 2019 tarihli nota hakkında ayrıntılı bilgi ve değerlendirmeler için bkz: Bayilloğlu, *Türkiye-Libya Antlaşması*, s. 17-23.



ordinatlar verildikten sonra koyulan bir dipnotta anlaşılmaktadır. Gerçekten de dipnotta, Kıbrıs Adası'nın batısına ilişkin tanımlanan koordinatların, iki durum nedeniyle değişebileceği belirtilmiştir. Bu anlamda, Türk kıta sahanlığının dış sınırını değiştirebilecek ilk durum, bölgedeki sahildevletleri ile ileride yapılacak sınırlandırma antlaşmaları olarak ifade edilmiştir. Demek ki Türkiye'nin bölgedeki sahildevletleri ile ileride yapacağı sınırlandırma antlaşmaları ile bu sınırlar değişebilecektir. Yine aynı dipnota göre Türk kıta sahanlığının dış sınırını değiştirebilecek diğer durumu, düz esas hat yöntemi ve/veya tarihi körfez uygulamaları oluşturmaktadır. Söz konusu alana projeksiyonu bulunan Türk sahillerine bakarsak, sadece Antalya Körfezi'nin hukuki körfez şartlarını taşımadığını gözlemliyoruz. Yoksa Dalaman Çayı'ndan, Antalya Körfezi'nin batı yönünden giriş noktası olarak kabul edilebilecek Kırılmaç Burnu'na kadarki Türk sahilinde, düz esas hat yönteminin uygulanmasını mümkün kılan girinti ve çıkıntılar mevcuttur ki zaten 1965 haritasında birçok alanda düz esas hat yöntemi gösterilmiştir. Şu halde bölgeye projeksiyonu bulunan tek tarihi körfez adayını Antalya Körfezi olduğuna göre ve notada açıkça tarihi körfez uygulamasının, Kıbrıs Adası'nın batısındaki kıta sahanlığı sınırını değiştirebileceği belirtildiğine göre<sup>74</sup> demek ki Türkiye, Antalya Körfezi'ni tarihi körfez olarak değerlendirme ve girişini düz hatla kapatma ihtimalini hesaba katmakta ve bu yönde bir uygulamaya açık kapı bırakmaktadır.

Teorik açıdan Antalya Körfezi'nin girişini kapatan hat, Kırılmaç Burnu'ndan Gazipaşa'ya doğru doğu batı eksenli olabileceği gibi Gazipaşa'nın aşağısında bulunan, Kesik Burun, Aksay Burnu, Südürme Burnu, Karataş Burnu ve hatta biraz zorlama da olsa Anamur Burnu'na kadar, güney yönlerinde tayin edilebilir.

Şurası açıktır ki Antalya Körfezi, BMDHS'de yer alan şartları karşılamadığı için hukuki anlamda bir körfez değildir. Zira ağız genişliği 24 milden oldukça fazladır ve BMDHS'nin 10/2. maddesindeki testi karşılayamaz. Nitekim doktrinde Antalya Körfezi'nin girişinin söz konusu düzenleme kapsamında kapatılmayacağı belirtilmiştir<sup>75</sup>. Hal böyle olmakla beraber, burada gündeme gelen soru, Antalya Körfezi'nin BMDHS'nin 10/6. maddesi kapsamında bir tarihi körfez olarak kabul edilebilir olup olmadığıdır. Nitekim doktrinimizde bu iddia gündeme getirilmiştir<sup>76</sup>. Eğer öyleyse, girişinin düz bir hatla kapatılması, hattın kara tarafında kalan suların iç sular rejimine tabi kılınması ve daha önemlisi, artık Türkiye'nin karasularının (ve deniz yetki alanlarının) söz konusu düz hattan iti-

<sup>74</sup> Acer de Antalya Körfezi'nin tarihi körfez sıfatıyla girişinin kapatılması ihtimaline dikkat çekmiş ve bunun, "sınırlandırma çizgisi üzerinde önemli etkiler doğuracağını" vurgulamıştır. Acer, "Doğu Akdeniz'de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye", s. 92-93, 41 no.lu dipnot.

<sup>75</sup> Acer, "Doğu Akdeniz'de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye", s. 92; Koç, *Uluslararası Hukukta Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Gelişmeleri*, s. 285.

<sup>76</sup> Mehmet Zeki Akın, *Karasuları İçsular Gemilerin Bu Sulardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı*, (Ankara: Öztuğ Matbaası, 1978), s. 206, 22 no.lu dipnot.

baren ölçülmesi mümkün hale gelecektir. Antalya Körfezi'nin tarihi körfez şartlarını taşıyıp taşımadığını tespit için yapılması gereken de öncelikle tarih ilmine müracaat etmek akabinde de Türkiye'nin iç hukuk düzenlemelerini değerlendirmektir. Ancak ondan sonra üçüncü devletlerin tutumu meselesi, normatif açıdan önem kazanacaktır.

#### IV. ANTALYA KÖRFEZİNE İLİŞKİN TÜRK UYGULAMA VE DÜZENLEMELERİ

##### A. ANTALYA'NIN TARİHÇESİ VE OSMANLI DEVLETİ İLE TÜRKİYE'NİN ANTALYA KÖRFEZİ'NİN SULARINA İLİŞKİN TUTUMU

Antalya, 1207'de Anadolu Selçuklu sultanı I. Gıyâseddin Keyhusrev tarafından alındıktan sonra, 1212-1216 ve 1361-1373 yılları hariç, sürekli Türk egemenliğinde kalmıştır. Gerçekten de Antalya ve çevresi, Anadolu Selçuklularının dağılmasından sonra Hamidoğulları ve bunun bir kolu olan Tekeoğulları tarafından yönetilmiş, akabinde 1390 (veya 1391 veya 1392) tarihinde Yıldırım Bayezid'in fethiyle Osmanlı Devleti'ne katılmıştır. Hatta öyle ki Ankara Savaşı'ndan sonra bile fiilen Osmanlı egemenliği en azından Antalya şehrinde sona ermemiştir<sup>77</sup>. Antalya Körfezi'nin önemli bir kenti ve yerleşim merkezi olan Alanya ise 1221 yılında I. Alâeddin Keykubad tarafından fethedilmiş, 1293'te Karamanoğulları'nın eline geçmiş ve nihayetinde 1471'de Osmanlı egemenliğine girmiştir<sup>78</sup>.

Antalya çevresi ve tüm Antalya Körfezi, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, Sevr'de imzalanan üçlü pakt ile İtalyan ekonomik nüfuz bölgesinde kalmıştır<sup>79</sup>. İtalya, Mart-Nisan 1919'da Antalya ve çevresini işgal etmiş, bu işgal Temmuz 1921 başına kadar sürmüştür<sup>80</sup>. Bu fiili durumun nihayetini takiben, bölge üzerindeki Türk egemenliği fiilen yeniden tesis edilmiştir.

Antalya, Alanya ile beraber, Türk denizcilik tarihi açısından çok önemlidir. Zira buraların fethi, "Anadolu'da Türklerin denizciliğe başlama tarihleri için ilk önemli gelişmeler" olarak değerlendirilmiştir<sup>81</sup>. Hatta Alanya ve Antalya Anadolu Selçuklularında kışlık başkent bile sayılmıştır<sup>82</sup>.

<sup>77</sup> Bkz: İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, Cilt: 1, Anadolu Selçukluları ve Anadolu Beylikleri hakkında Bir Mukaddime ile Osmanlı Devleti'nin Kuruluşundan İstanbul'un Fethine Kadar*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 14. Baskı, 2023), s. 49, 54, 265 ve 2 no.lu dipnot, 347, 401-402; Feridun Emecen, "Antalya", Erişim Tarihi: Mayıs 5, 2024, <https://islamansiklopedisi.org.tr/antalya>.

<sup>78</sup> İdris Bostan, "Alanya", Erişim Tarihi: Mayıs 5, 2024, <https://islamansiklopedisi.org.tr/alanya>.

<sup>79</sup> Baskın Oran, "Sevres Barış Antlaşması", *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, Cilt: 1*, Baskın Oran, editör, (İstanbul: İletişim Yayınları, 11. Baskı, 2005), s. 128.

<sup>80</sup> İlhan Uzel, "Batı Avrupa'yla İlişkiler", *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, Cilt: 1*, Baskın Oran, editör, (İstanbul: İletişim Yayınları, 11. Baskı, 2005), s. 151-153.

<sup>81</sup> İdris Bostan, "Mare Nostrum'dan Bahr-i Sefid'e Akdeniz'de Ticaret", *Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*, Fatma Şimşek, editor, (İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022), s. 14.

<sup>82</sup> Bostan, "Mare Nostrum'dan Bahr-i Sefid'e Akdeniz'de Ticaret", s. 14.

Osmanlı Klasik döneminde Anadolu eyaletine bağlı Teke-ili sancağının merkezi olan Antalya, “XV ve XVI. yüzyıllarda, Anadolu'nun güneyinde Akdeniz kıyısında kendi ismiyle anılan körfezin etrafında yer alan ve Anadolu'nun Akdeniz'e açılan en önemli çıkış kapılarından biridir<sup>83</sup>”. İnalçık ve Emecen'in, Akdeniz içindeki ve Hint ticaret yollarındaki yenilik ve değişiklikler nedeniyle, “Antalya ve civarındaki iskelelerin XV ve XVI. yüzyıllarda sahip oldukları ticari canlılığı XVII. yüzyılın başlarından itibaren kaybettikleri, hatta sıradan birer yerel liman derecesine düştükleri konusunda hemfikir oldukları” bildirilmiştir<sup>84</sup>.

Osmanlı Devleti ile Venedik arasında akdedilen 1720 tarihli bir antlaşma ile Antalya limanı da dâhil bazı Osmanlı limanlarından itibaren 30 millik deniz alanı sınır sayılmıştır ki bu, karasuları genişliği olarak kabul edilmiştir<sup>85</sup>. Aslında bu uygulama, karasuları bağlamında, Osmanlı Devletinin egemenlik anlayışının bir göstergesidir. Şüphesiz egemenliğin bir tezahürü olan bu karasuları anlayışı zaman içinde uluslararası toplumun geçirdiği evrimden nasibini almıştır. Fakat Osmanlı Devleti'nin 1911'e gelindiğinde Selanik Körfezi'ne ilişkin uygulaması oldukça kayda değerdir. Mart 1911'de Avusturya savaş gemilerinin Selanik Körfezi girişinde atış talimi yapmaları ve diğer devletlerin de benzer fiillerde bulunma ihtimali üzerine Osmanlı Hükümeti, 13 Ekim 1911 tarihli bir notayla Körfez'in girişinde yer alan iki burnu düz bir hatla birleştirmiş ve bu hattın berisinde kalan suları, karasuları olarak ilan etmiştir<sup>86</sup>. Görüldüğü gibi ortada egemenlik alanını geniş tutmak amaçlı, düz hattı esas alan bir körfez uygulaması bulunmaktadır. Bu uygulama bir güvenlik ihtiyacından kaynaklanmıştır ve sadece Selanik Körfezi'yle ilgilidir. Lakin burada asıl bahis ve tartışma konusu olan husus, karasuları genişliğidir. Üstelik bu uygulamanın Antalya Körfezi'nin statüsü açısından doğrudan bir etkisi bulunmamaktadır. Zira Osmanlı Devleti'nde, Antalya ve diğer körfezlerin statüsü hakkında bir düzenleme veya uygulamanın bulunmadığı, tartışma ve arayışın karasuları genişliği üzerinden yürüdüğü görülmektedir<sup>87</sup>. Şu halde eldeki verilerden, doğrudan, Osmanlı Devleti'nin Antalya Körfezi (ve diğer körfezler) açısından tarihi körfez uygulaması yaptığı sonucu çıkarılamamaktadır. Lakin yukarıda değinilen UAD'nin El Salvador-Honduras-Nikaragua kararında belirttiği gibi *territorial sea* ve *territorial waters* ayrımının o dönemde henüz yerleşmemesi, Babıali'nin iç sular ve karasuları fark etmeksizin ortaya koyduğu egemenlik icra ve iddiasını yine de kayda değer kılmaktadır.

<sup>83</sup> Abdüllatif Armağan, “Akdeniz'de Seyahat ve Ticaret: XV. ve XVI. Yüzyıllarda Antalya Limanı”, *Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*, Fatma Şimşek, editor, (İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022), s. 184 ve 193.

<sup>84</sup> Mikail Acıpinar, “Antalya ve Doğu Akdeniz Ticareti: Tüccarlar, Korsanlar ve Devlet (1600-1650)”, *Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*, Fatma Şimşek, editor, (İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022), s. 199 ve eşlik eden dipnot.

<sup>85</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Akdenizi*, (İstanbul: Küre Yayınları, 2. Baskı, 2021), s. 308.

<sup>86</sup> Bostan, *Osmanlı Akdenizi*, s. 313.

<sup>87</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz: Bostan, *Osmanlı Akdenizi*, s. 308-316.

Kısa süreli İtalyan işgali sonrası yeniden Türk egemenliğine dönen Antalya ve çevresi, denizcilik açısından Cumhuriyet döneminde de önemini korumuştur. Lakin özellikle ulaşım imkânlarının yetersizliği ve geç gelişmesi nedeniyle Antalya Körfezi'nin önemli limanlarını teşkil eden Antalya ve Alanya limanlarının yetersiz kaldığı, hatta bugün bile Antalya şehrinin kalkınmasında deniz ticaretinden ziyade turizm ve tarım yatırımlarının etkili olduğu görülmektedir<sup>88</sup>.

Türkiye'nin Antalya Körfezi'nin statüsüne ilişkin bakış açısını gösteren önemli bir veriyi, İkinci Dünya Savaşı'nda yaşanan *Saint Didier* olayında görebiliriz<sup>89</sup>. Fransız *Vichy* Hükümetine bağlı söz konusu gemi ve refakatçisi savaş gemisi, Selanik'ten Suriye'ye giderken, İngiliz uçaklarının taarruzu nedeniyle Antalya Körfezi'ne girmiştir. Adrasan önlerinde refakatçi savaş gemisi batmış, *Saint Didier* ise 4 Temmuz 1941 günü Körfez içindeki Kemer önlerinde yine hava taarruzuna uğramış ve vuruşa vuruşa Antalya limanına ulaşmış ve demirlemiştir. Lakin burada da taarruza devam eden İngiliz uçakları, attıkları torpidolarla hem gemiyi batırmış hem de bir kısım liman tesisine zarar vermiştir. Bunu karşın Türkiye, İngiltere'yi protesto etmiş ve gerekçe olarak olayın Türk karasularında cereyan etmesini göstermiştir<sup>90</sup>.

Şu halde Türkiye, karasuları nitelemesi yapmak suretiyle Körfezi, egemenlik alanı olarak gördüğünü ifade etmiş olmaktadır. Yine de geminin limanda taarruza uğraması ve bizzat limanın zarar görmesine karşılık, Türkiye'nin sadece karasuları vurgusu yapması, UAD'nin yukarıda değinilen El Salvador-Honduras-Nikaragua kararındaki *territorial sea* ve *territorial waters* ayrımının henüz yerleşmesinden kaynaklandığı izlenimini vermektedir.

Kanımızca yukarıda gösterilen Osmanlı ve Cumhuriyet dönemine ilişkin uygulamalar, tarihi körfez müessesesi için doğrudan dayanak sağlamak için pek yeterli değildir. Şüphesiz, başka olgu ve verilerle aksi yorumlara ulaşılabılır ki burada görev tarihçilere düşmektedir. Bu noktada Türkiye'nin son dönem hukuki düzenlemelerine bakmak belirleyici olacaktır.

## B. TÜRKİYE'NİN SON DÖNEM HUKUKİ DÜZENLEMELERİ

Bu konuda fikir verici temel düzenleme olan 2012 tarihli Limanlar Yönetmeliği<sup>91</sup> ile liman başkanlıklarının liman idari sahaları tespit edilmiştir. Böylece

<sup>88</sup> Bkz: Murat Koraltürk, "Erken Cumhuriyet Yıllarında Antalya'da Deniz Ulaşımının Sorunları", *Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*, Fatma Şimşek, editor, (İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022), s. 341-342.

<sup>89</sup> Bkz: Aydın Yiğit, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Antalya Sahillerinde Yaşanan Gelişmeler ve Saint Didier Olayı", *Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*, Fatma Şimşek, editor, (İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022), s. 399-401.

<sup>90</sup> Yiğit, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Antalya Sahillerinde Yaşanan Gelişmeler ve Saint Didier Olayı", s. 402.

<sup>91</sup> Metin için bkz: "Resmi Gazete, 31 Ekim 2012, Sayı: 28453". Erişim Tarihi: Mayıs 6, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/10/20121031.pdf>. Söz konusu Yönetmelik 2013'te iki defa

Antalya Körfezi'ndeki üç önemli liman olan Antalya, Alanya ve Kemer liman başkanlıklarının da yetki sahaları belirlenmiştir. Körfez içinde açıklara doğru liman başkanlıklarına yetki verilen söz konusu sahalar, koordinat ve harita marifetiyle tanımlanmıştır. Bu koordinat ve haritalarca gösterilen sahalar, farklı yönlerde Körfez'in içine doğru kimi zaman düz nitelikli çizgilerle uzanmaktadır. Bu çizgilere bakıp, birer düz esas hat oluşturdukları düşünülmemelidir. Bir defa yukarıda değinildiği gibi 2674 sayılı Kanun'un 3. maddesine göre düz esas hatları tespit yetkisi Cumhurbaşkanına aittir. Üstelik adı geçen Kanun'un 5. maddesi açıkça harita, üstelik büyük ölçekli harita yayımlama zorunluluğu getirmiştir. Buna karşın ne bu konuda bir Cumhurbaşkanı (önceden Bakanlar Kurulu) tasarrufu mevcuttur ne de bu nevi yetkili makam tarafından yayımlanmış bir harita bulunmaktadır. Ayrıca Yönetmelik'te 2674 sayılı Kanun'a bir atf olmaması, düz esas hatlara yönelik bir düzenleme amacı bulunmadığını göstermektedir.

Yönetmeliğin amacı doğrultusunda bu çizgiler, Türk karasuları içindeki deniz alanlarında liman başkanlıklarının idari görev sahalarını belirlemektir. Gerçekten de 2012 Yönetmeliğinin "Kapsam" başlıklı 2/1. maddesine göre "Bu Yönetmelik; iç sularda bulunan liman başkanlıkları hariç olmak üzere liman başkanlıklarının görev, yetki ve sorumlulukları ile tüm denizcilik faaliyetlerine ilişkin olarak gemi, deniz aracı ve kıyı tesisi ilgililerinin liman başkanlığına karşı sorumluluklarını kapsar". Demek ki iç sulardaki yetki konusu kapsam dışı tutulmuştur. Bir başka ifadeyle Yönetmelik aslında iç sulara ilişkin bir düzenleme oluşturmaktadır. Gerçekten de liman başkanlık idari sahalarının uzandığı deniz alanları, Türk karasuları içinde kalmaktadır. Şu halde Yönetmelik ile Türkiye'nin deniz ülkesinin bir parçasını oluşturan Türk karasuları üzerinde, Türkiye'nin egemenlik alanı içinde, liman başkanlıklarına ilişkin, yetkili Bakanlık tarafından (önceden Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı; sonradan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) idari bir düzenleme yapılmıştır.

Yukarıda belirtildiği gibi her ne kadar tarihi körfez için mutlaka iç sular nitelmesi yapılmasının gerekliliği tartışılabilecekse de Türkiye, kendi iç hukuku çerçevesinde bir işlem ile tarihi körfez iradesini açıklamış değildir. Yine bu düzenlemelerden, Türkiye'nin egemenlik alanını, tüm körfez sularından ziyade, karasularıyla sınırlı tutmayı yeğlediği anlaşılmaktadır. Şüphesiz başka düzenlemelerle, aksi tutum benimsenebilir. Şurası açıktır ki Türkiye'nin Antalya Körfezi'ni tarihi körfez olarak değerlendirdiği anlayışını gösteren ve buna doğrudan hukuki dayanak sağlayan bir iç hukuk metni bulunmamaktadır. Lakin bu durum, Türkiye'nin Antalya için tarihi körfez iradesine sahip bulunmadığını tam ve kesin

ve 2023'te değişikliğe uğramıştır. Bkz: "Resmi Gazete, 27 Şubat 2013, Sayı: 28572", Erişim Tarihi: Mayıs 6, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/02/20130227.pdf>; "Resmi Gazete, 6 Ağustos 2013, Sayı: 28730", Erişim Tarihi: Mayıs 6, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/08/20130806.pdf>; "Resmi Gazete, 14 Nisan 2023, Sayı: 32163 (Mükerrer)", Erişim Tarihi: Mayıs 6, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/04/20230414M1.pdf>.

olarak göstermez. Sadece bugüne kadar böyle bir iddianın ileri sürülmediğini gösterir. Nitekim Türkiye, yukarıda değinilen ve Doğu Akdeniz’de hak iddia ettiği kıta sahanlığı alanlarını tanımlayan 13 Kasım 2019 tarihli notasında, Türk kıta sahanlığının dış sınırını değiştirebilecek diğer durum olarak tarihi körfez uygulamalarına atıf yapmak suretiyle, bu ihtimale açık kapı bırakmakta belki de bu yönde teessüs edecek bir iddiaya hazırlık yapmaktadır.

## SONUÇ

Antalya Körfezi’nin bugün için 1962 raporunda tarihi körfez statüsü için öngörülen şartlardan, özellikle ilan ve belirli bir sürenin geçmesi şartlarını karşılaması pek mümkün değildir. Zira her şeyden önce bu konuda Türk iç hukukuna uygun olarak bir ilan yapılmış değildir. Fakat 1962 raporundaki şartların, konuyla ilgili tek bir örf ve adet kuralının gerekleri olduğu unutulmamalıdır ki UAD’nin Tunus-Libya kararındaki farklı rejimler vurgusu, normatif açıdan bu nevi bir teklifi reddetmektedir. Şu halde farklı devlet uygulamalarının ortaya koyduğu örfi nitelikteki kurallar açısından, mihver körfez kavramına müracaat edilebilir. Gerçekten de tarihi körfezi, iktisadi ve stratejik nedenlere dayandıran ve kullanımın hayatiyeti, mevcudiyeti ve devamlılığı şeklinde şartlarında esneklik sağlayan mihver körfez kavramı, doğrudan Antalya Körfezi’ne uymaktadır. Bu açıdan UAD’nin El Salvador-Honduras-Nikaragua kararındaki tespitlerinde mihver körfez kavramına müracaatı önemlidir. Böylece tarihi körfezler açısından sahildevletlerin stratejik ve savunma ihtiyaçları, iktisadi, ticari, zirai ve endüstriyel hayatı için büyük önemi haiz çıkarlar, tarihi körfezin varlığı için birer neden haline gelmektedir. Körfez; Antalya, Kemer ve Alanya gibi büyük kentleri ve bunların limanlarını içine almaktadır. Yine Türkiye’nin en önemli turizm merkezlerinden biri olduğu gibi gerek sahilleri gerek hinterlandı itibarıyla zirai anlamda büyük önem taşır. Stratejik çıkarlar ve savunma ihtiyaçları, Körfez sularının açık deniz rejimine tabi olmamasını gerektirmektedir. Zira Körfez’in girintisi, Anadolu’nun içlerine yönelen uzanımı nedeniyle askeri açıdan dezavantajlı bir durum yaratmaktadır. Yine Körfez sularının projeksiyonunun, kuzeyden güneye Yunan adaları ile çevrelenmiş Türk sahillerinin, Yunan karasularından geçmeden açık denize ulaşabildiği sınırlı alanlardan bir kısmını kapsamaması da Türkiye’nin ticaretten, ulaşım ve savunmaya kadar birçok konuda hayati çıkarları ilgilendirmektedir.

Dolayısıyla Türkiye’nin Antalya Körfezi’ni tarihi körfez olarak ilan etmesini haklı çıkaracak dayanaklar mevcuttur. Böyle bir ilan halinde bu, körfezin statüsü açısından bir milat teşkil edecektir. Türkiye’nin Antalya Körfezi’ne yönelik tarihi körfez iddiasının geleceğini üçüncü devletlerin tutumları belirleyecektir. Zira başta gösterildiği gibi ortada tarihi körfezler konusunda sadece tek bir örf ve adet kuralı bulunmamaktadır. Tıpkı antlaşmalarda olduğu gibi birden fazla örf ve adet kuralı da hukuk aleminde bir arada yaşayabilir ki UAD içtihadındaki



farklı rejimler vurgusu buna işaret etmektedir. Bu konudaki devlet uygulamaları dinamik olup, farklı kuralların oluşumuna kapı açmaktadır. Buna paralel olarak mihver körfez veya hayati çıkarları ilgilendiren körfez gibi kavramlar da mevcut örf ve adet kuralları içinde birer şart veya karakterize edici unsur olarak yerlerini almışlardır. Dolayısıyla Türkiye'nin söz konusu ilanının akıbeti, devlet uygulamaları neticesi şekillenecektir.

Bu noktada yukarıda değinilen, bir devletin uygulamalarındaki tutarsızlık meselesi ön plana çıkacaktır. Belirtildiği gibi bir olayda farklı davranan devletin başka bir olayda yaptığı itiraz, normatif açıdan kendisine beklediği hukuki korumayı sağlamayacaktır. Türkiye'nin Antalya Körfezi'ni tarihi körfez olarak ilan etmesi halinde, Yunanistan ve GKRY'nin bunu protesto edeceği açıktır. Fakat Yunanistan'ın Taranto ve Sirte Körfezlerine yönelik tutarsız uygulamaları, normatif olarak Antalya Körfezi'nin statüsü açısından Yunanistan'ın beklediği hukuki sonucu doğurmayacaktır. Gerçekten de Yunanistan, protestosu neticesi, Antalya Körfezi'nin tarihi körfez iddiasını kendisi açısından geçersiz kılabilir. Lakin bu protesto, objektif açıdan diğer devletlerin tutumuna ilişkin kümülatif tabloda bir etki etmeyecektir. Aynı tespit, Taranto ve Sirte Körfezlerine yönelik farklılaşan tutumlar takınmış diğer devletler için de geçerlidir. Üstelik tarihi körfezler konusunda çıkarları doğrudan etkilenen komşu devletlerin rızasını ön plana alan değerlendirmeler<sup>92</sup>, Yunan itirazının hukuki etkisinin azaltılmasının önemini göstermektedir<sup>93</sup>.

Şu halde, bugüne kadar Antalya Körfezi'nin tarihi körfez olarak ilan edilmesi veya Körfez için açıkça iç su nitelemesi yapılmaması, Türkiye'nin bundan sonra bu hakkı olmadığı anlamına gelmez. Zira Antalya Körfezi'nin tarihi körfez statüsünü haiz olmadığını gösteren bir uluslararası hukuk kuralı yoktur. Aksine, Türkiye bu konuda farklı devlet uygulamalarından kaynaklanan ve mihver körfez kavramını da içine alan örfi nitelikteki kurallardan faydalanabilir. Bu farklı devlet uygulamalarının oluşmasında da şüphesiz siyasi çıkar değerlendirmeleri belirleyicidir.

<sup>92</sup> Symmons, *Historic Waters in the Law of the Sea*, s. 239-241

<sup>93</sup> GKRY'nin ise düz esas hat iddiaları vaki olmakla beraber, tarihi körfez uygulaması henüz bulunmamaktadır. Bkz: Acer, "Doğu Akdeniz'de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye", s. 93. Dolayısıyla tarihi körfez konusundaki tutumu belirsizdir.

## KAYNAKÇA

- Acer, Yücel. “Doğu Akdeniz’de Deniz Alanlarının Sınırlandırılması ve Türkiye”, *Uluslararası Hukuk ve Politika*, C. 1, (2005): 83-104.
- Acıpınar, Mikail. “Antalya ve Doğu Akdeniz Ticareti: Tüccarlar, Korsanlar ve Devlet (1600-1650)”, *Antalya’nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*. Fatma Şimşek, editor. İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022: 197-220.
- Ahnish, Faraj Abdullah. *The International Law of Maritime Boundaries and the Practice of States in the Mediterranean*. Oxford: Clarendon Press, 1993.
- Akın, Mehmet Zeki. *Karasuları İçsular Gemilerin Bu Sullardaki Rejimi ve Kıta Sahanlığı*. Ankara: Öztuğ Matbaası, 1978.
- Armağan, Abdüllatif. “Akdeniz’de Seyahat ve Ticaret: XV. ve XVI. Yüzyıllarda Antalya Limanı”, *Antalya’nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*. Fatma Şimşek, editor. İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022: 183-196.
- Bayıllıoğlu, Uğur. *Uluslararası Hukuk Açısından Ege Karasuları Sınırlandırması*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2011.
- Bayıllıoğlu, Uğur. *Türkiye-Libya Antlaşması Ekseninde Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Sınırlandırma Uyuşmazlığı*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2021.
- Blum, Yehuda Z. “The Gulf of Sidra Incident”, *American Journal of International Law*, Vol. 80, (1986): 668-677.
- Bostan, İdris. “Alanya”, Erişim Tarihi: Mayıs 5, 2024, <https://islamansiklopedisi.org.tr/alanya>.
- Bostan, İdris. “Mare Nostrum’dan Bahr-i Sefid’e Akdeniz’de Ticaret”, *Antalya’nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*. Fatma Şimşek, editor. İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022: 13-19.
- Charney, Jonathan I. ve Lewis, M. Alexander, editör. *International Maritime Boundaries, Volume II*. Dordrecht/Boston/London: Martinus Nijhoff Publishers, 1996.
- Churchill, R. R. ve A.V. Lowe. *The Law of the Sea*, Manchester: Manchester University Press, Third Edition, 2014.
- Colombos, C. John. *The International Law of the Sea*. London-Harlow: Longmans, Sixth Revised Edition, 1967.
- Crozat, Charles. “Koy ve Körfez Hukuki Mefhumları Hakkında Bazı Mülahazalar”, (Çev. Edip Çelik). *Tahir Taner’e Armağan*. (İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1956): 627-667.
- Danışma Meclisi Tutanak Dergisi, Cilt: 5, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayı: 117.
- Dupuy, Rene Jean ve Vignes, Daniel. *A Handbook on the New Law of the Sea*, Dordrecht/Boston/Lanchester: Martinus Nijhoff Publishers, 1991.
- Emecen, Feridun. “Antalya”, Erişim Tarihi: Mayıs 5, 2024, <https://islamansiklopedisi.org.tr/antalya>.
- Francioni, Francesco. “The Status of Gulf of Sirte in International Law”, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, Vol. 11, (1984): 311-326.
- Gönlübol, Mehmet. *Barış Zamanında Sahil Sularının (Karasuları ve Bitişik Bölge) Hukuk Statüsü*. Ankara: Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, 1959.
- Kamiński, Tomasz. “The Status of Historic Bay in International Law. Libya’s Claim to the Gulf of Sidra”, *Studia Iuridica*, Vol. 54, (2012): 73-89.

- Koç, Mustafa. *Uluslararası Hukukta Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Gelişmeleri ve Türkiye'nin Deniz Alanlarının Sınırlandırılması*. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2006.
- Koraltürk, Murat. “Erken Cumhuriyet Yıllarında Antalya’da Deniz Ulaşımının Sorunları”, *Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*. Fatma Şimşek, editor. İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022: 323-346.
- Millet Meclisi Tutanak Dergisi, Cilt: 29, Dönem: 1, Toplantı: 3, Sıra Sayısı: 156’ya 1’inci ek.
- Oran, Baskın. “Sevres Barış Antlaşması”, *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, Cilt: 1*. Baskın Oran, editör. İstanbul: İletişim Yayınları, 11. Baskı, 2005): 113-138.
- Özman, Aydoğan M. (Çeviren). *Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi*. İstanbul: İstanbul Deniz Ticaret Odası, 1984.
- Özman, Aydoğan. *Deniz Hukuku I (Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları)*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2006.
- Pazarcı, Hüseyin. *Uluslararası Hukuk Dersleri, II. Kitap*. Ankara: Turhan Kitabevi, Gözden Geçirilmiş 7. Baskı, 2023.
- Ronzitti, Natalino. “Is the Gulf of Taranto an Historic Bay?”, *Syracuse Journal of International Law and Commerce*, Vol. 11, (1984): 275-296.
- Rothwell, Donald R. ve Stephens Tim. *The International Law of the Sea*. Oxford: Hart, 2010.
- Rozakis, Christos L. “The Greek Continental Shelf”, *Greece and the Law of the Sea*. Theodore C. Kariotis, editör. The Hague/London/Boston: Kluwer Law International, 1997: 67-113.
- Symmons, Clive R. *Historic Waters in the Law of the Sea: A Modern Re-Appraisal*, Leiden/Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2008.
- Syrgos, Angelos M. *The Status of the Aegean Sea According to International Law*. Athens/Bruxells: Sakkoulas/Bruylant, Bila-tarih.
- Tanaka, Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. Cambridge: Cambridge University Press, Second Edition, 2015.
- Uzgel, İlhan. “Batı Avrupa’yla İlişkiler”, *Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, Cilt: 1*. Baskın Oran, editör. İstanbul: İletişim Yayınları, 11. Baskı, 2005: 139-154.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Tarihi, Cilt: 1, Anadolu Selçukluları ve Anadolu Beylikleri hakkında Bir Mukaddime ile Osmanlı Devleti'nin Kuruluşundan İstanbul'un Fethine Kadar*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 14. Baskı, 2023.
- Wang, James C.F. *Handbook on Ocean Politics & Law*, New York/Connecticut/London. Greenwood Press, 1992.
- Yiğit, Aydın. “II. Dünya Savaşı Yıllarında Antalya Sahillerinde Yaşanan Gelişmeler ve Saint Didier Olayı”, *Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi*. Fatma Şimşek, editor. İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yayınları, 2022: s. 383-417.

### ***Uluslararası Yargı ve Hakemlik Kararları***

- Fisheries case, Judgment of December 18th, 1951: I.C.J. Reports 1951. Erişim Tarihi: Mayıs 22, 2024. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/5/005-19511218-JUD-01-00-EN.pdf>.
- PCA Case No. 2013-19, The South China Sea Arbitration, Award of 12 July 2016, para, 225. Erişim Tarihi: Mayıs 3, 2024. <https://pcacases.com/web/sendAttach/2086>.
- PCA Case No. 1909-1, The North Atlantic Coast Fisheries Case, Award of the Tribunal, 7 September 1910. Erişim Tarihi: Haziran 29, 2024. <https://pcacases.com/web/sendAttach/496>.
- Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening). Erişim Tarihi: Mayıs 22 2024. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/75/075-19920911-JUD-01-00-EN.pdf>.
- Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya), Judgment, I.C.J. Reports 1982. Erişim Tarihi: Mayıs 22, 2024. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/63/063-19820224-JUD-01-00-EN.pdf>.
- PCA Case No. 2012-4, The Republic of Croatia-The Republic of Slovenia, Final Award 29 June 2017. Erişim Tarihi: Haziran 27, 2024. <https://pcacases.com/web/sendAttach/2172>.

### ***BM Yayın ve Belgeleri***

- United Nations Treaty Series, Vol. 516, 1964. Erişim Tarihi: Ağustos 25, 2024. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20516/v516.pdf>.
- A/CN.4/143, Juridical Regime of Historic waters including historic bays - Study prepared by the Secretariat. Erişim Tarihi: Temmuz 28, 2024. [https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a\\_cn4\\_143.pdf](https://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_143.pdf).
- A/CONF.13/1, Historic Bays: Memorandum by the Secretariat of the United Nations. Erişim Tarihi: Temmuz 28, 2024. [https://legal.un.org/diplomaticconferences/1958\\_los/docs/english/vol\\_1/a\\_conf13\\_1.pdf](https://legal.un.org/diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_1.pdf).
- United Nations Legislative Series, National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea, New York, 1976, ST/LEG/SER.B/18. Erişim Tarihi: Mart 26, 2024. <https://legal.un.org/legislativeseries/pdfs/volumes/book18.pdf>.
- Decree of the President of the Republic No. 816 of 26 April 1977 containing regulations concerning the application of Law No.1658 of 8 December 1961 authorizing accession to the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, adopted at Geneva on 29 April 1958, and giving effect to that Convention. Erişim Tarihi: Temmuz 8, 2024. [https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA\\_1977\\_Decree.pdf](https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/ITA_1977_Decree.pdf).
- Agreement between the Hellenic Republic and the Italian Republic on the Delimitation of their Respective Maritime Zones, Erişim Tarihi: Mayıs 1, 2024, <https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/GreeceItalyTreaty.pdf>.
- Note verbale dated 5 December 2023 from the Permanent Mission of Libya to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/78/672. Erişim Tarihi: Mart 26, 2024. <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n23/406/78/pdf/n2340678.pdf?token=4FbgBvTKOLcD3Wiu95&fe=true>.

Letter dated 17 January 2024 from the Permanent Representative of Greece to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/78/718. Erişim Tarihi: Mart 29, 2024. <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n24/015/41/pdf/n2401541.pdf?token=231jXn92cMwC9sT7bG&fe=true>.

Letter dated 13 November 2019 from the Permanent Representative of Turkey to the United Nations addressed to the Secretary-General, A/74/550. Erişim Tarihi: Nisan 27, 2024. <https://undocs.org/en/A/74/550>.

### ***Resmi Gazete***

Resmi Gazete. 25 Mayıs 1964, Sayı: 11711. Erişim Tarihi: Mayıs 13, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/11711.pdf>.

Resmi Gazete. 29 Mayıs 1982, Sayı: 17706. Erişim Tarihi: Mayıs 13, 2024, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708.pdf>.

Resmi Gazete. 4 Temmuz 2018, Sayı: 30468. Erişim Tarihi: Mayıs 12, 2024. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/07/20180704-1.htm>.

Resmi Gazete. 10 Ekim 2012, Sayı: 28437. Erişim Tarihi: Mayıs 21, 2024. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/10/20121010-3.htm>.

Resmi Gazete. 31 Ekim 2012, Sayı: 28453. Erişim Tarihi: Mayıs 6, 2024. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/10/20121031.pdf>.

Resmi Gazete. 27 Şubat 2013, Sayı: 28572. Erişim Tarihi: Mayıs 6, 2024. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/02/20130227.pdf>.

Resmi Gazete. 6 Ağustos 2013, Sayı: 28730. Erişim Tarihi: Mayıs 6, 2024. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/08/20130806.pdf>.

Resmi Gazete. 14 Nisan 2023, Sayı: 32163 (Mükerrer). Erişim Tarihi: Mayıs 6, 2024. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/04/20230414M1.pdf>.

### ***Limit in the Seas Series***

Limits in the Seas, No, 112, United States Responses to Excessive National Maritime Claims, Office of Ocean Affairs Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 9 March 1992. Erişim Tarihi: Ağustos 4, 2004. <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/LIS-112.pdf>.

United States Department of State Bureau of Intelligence and Research, Limits in the Sea, No: 32 Straight Baselines: Turkey. Erişim Tarihi: Nisan 25, 2024. <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/10/LIS-32.pdf>.