DOĞU AKDENİZ'DE NAVTEX KRİZİ, ELEKTRİK HATTI PROJESİ VE TÜRKİYE'NİN İTİRAZLARI

YÜCEL ACER

- Türkiye ile Yunanistan arasında Doğu Akdeniz'deki Büyük Deniz Elektrik Bağlantı Hattı Projesi'ne ilişkin yaşanan son gerilimin arka planında ne var?
- Büyük Deniz Elektrik Bağlantı Hattı Projesi'nin kapsamı ve amacı nedir; Türkiye projeye hangi gerekçelerle itiraz ediyor?
- Doğu Akdeniz'de enerji alanındaki iş birliği projeleri nelerdir ve bunlar hangi jeopolitik gerilim risklerini beraberinde getiriyor?

Türkiye, Kıbrıs Adası'ndan başlayarak Girit Adası'na ve oradan da Yunanistan üzerinden Avrupa'ya uzanması planlanan Büyük Deniz Elektrik Bağlantı Hattı Projesi (The Great Sea Interconnector, EKP) kapsamında yürütülecek saha araştırmalarına ilişkin olarak, kablonun kendi kıta sahanlığından geçmesinin öngörülmesi nedeniyle kendisine bilgi verilmesi, görüş ve onayının alınmasını talep etmektedir.

Türkiye, Yunanistan ve Fransa arasında gerçekleşen bir dizi iletişimden sonra Atina ve Paris tarafından Ankara'ya planlanan hat güzergahıyla ilgili bilgi iletildiği ifade edilmiştir.[1] Ancak Ankara'dan henüz yazılı bir cevap beklenmeden Atina, EKP araştırmaları için Fransız bayraklı VB Abeille Marengo gemisinin faaliyetleri bağlamında 6 Kasım'da Doğu Akdeniz'de geniş bir alanı kapsayan NAVTEX ilan etmiştir. NAVTEX'in kapsadığı alan 2 kilometrekare alana sahip Meis Adası'na dahi 40 bin kilometrekare deniz yetki alanı tanıyan, Türkiye ve Libya Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası'nı yok sayan bir yaklaşımı yansıtmaktadır. İlgili açıklamada söz konusu bölgede Fransız gemisinin çalışmalarını 6 Kasım 2026'da yani hemen başlatarak 6 Mart 2027'ye kadar devam ettireceği ifade edilmiştir.[2]

Türkiye Dışişleri Bakanlığı, Yunanistan'ın NAVTEX ilanından hemen sonra "Fransız Bayraklı Bir Geminin Doğu Akdeniz'deki Kıta Sahanlığımızda İzinsiz Deniz Bilimsel Araştırma Faaliyeti Yürütme Girişimi Hk." başlıklı bir açıklama (No: 214) yayımlamıştır.[3] Bu açıklamada "Fransız bayraklı bir geminin, dış sınırlarını 18 Mart 2020'de Birleşmiş Milletlere bildirdiğimiz kıta sahanlığımız dahilinde izinsiz kablo döşenmesine matuf gayrihukuki bir deniz bilimsel araştırma faaliyeti gerçekleştirme niyetinde olduğu görülmektedir" denilmiş ve "Yunanistan ve GKRY tarafından bu

1 "Atina'da Soğuk Duş! Yunanistan'ın Planı Türkiye'ye Takıldı", *Hürriyet*, 7 Kasım 2026.

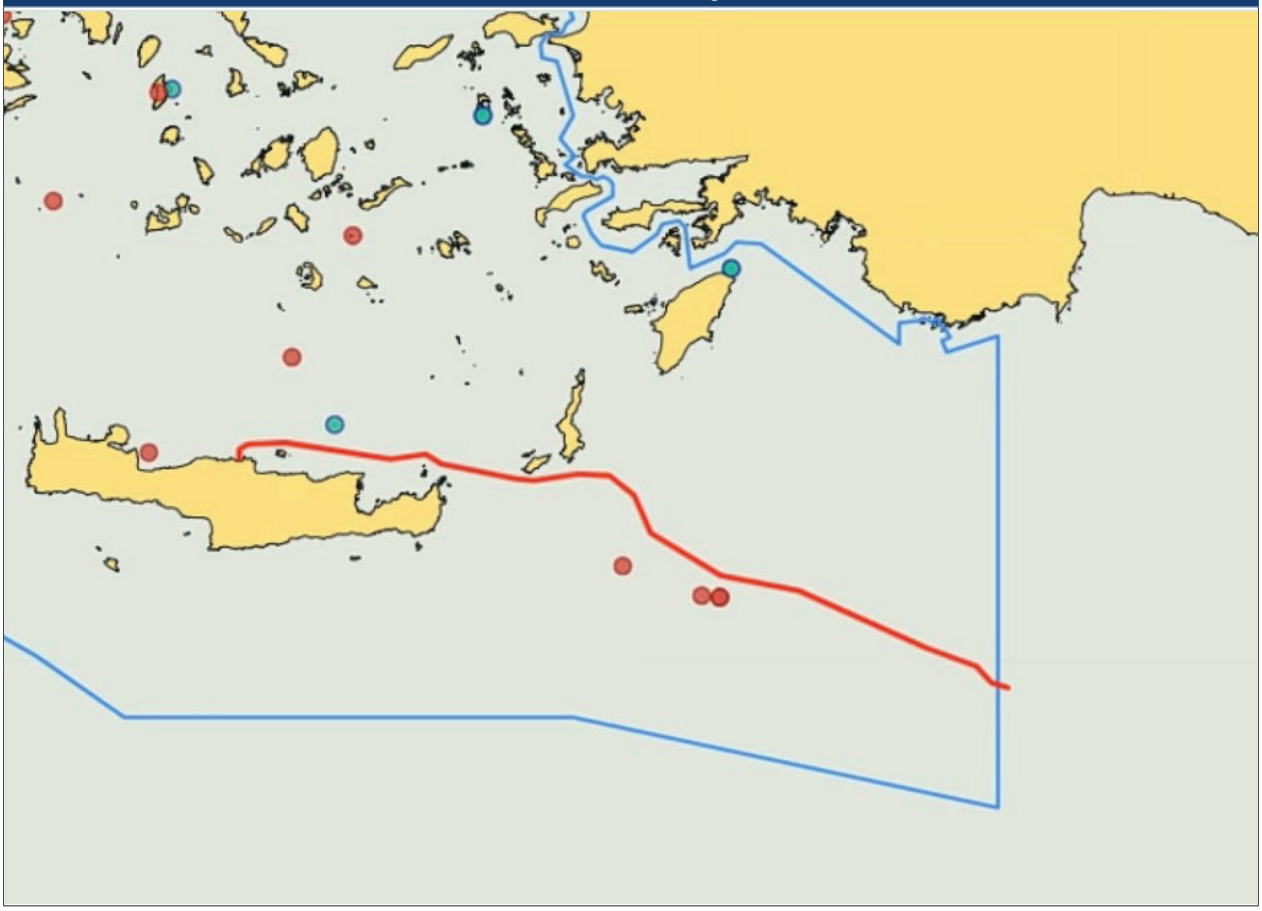
2 "Yunanistan'dan GSI Projesi için NAVTEX Hamlesi, Ankara'dan Kıta Sahanlığı Tepkisi", Euronews Türkçe, 6 Kasım 2026.

3 "No: 214, Fransız Bayraklı Bir Geminin Doğu Akdeniz'deki Kıta Sahanlığımızda İzinsiz Deniz Bilimsel Araştırma Faaliyeti Yürütme Girişimi Hk.", T.C. Dışişleri Bakanlığı, 6 Kasım 2026, erişim 7 Kasım 2026, https://www.mfa.gov.tr/no_-214_-fransiz-bayrakli-bir-geminin-dogu-akdeniz-deki-kita-sahanligimizda-izinsiz-deniz-bilimsel-arastirma-faaliyeti-yurutme-girisimi-hk.tr.mfa.

YÜCEL ACER

Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nden uluslararası ilişkiler lisans, Sheffield Üniversitesi'nden (İngiltere) uluslararası hukuk yüksek lisans, Bristol Üniversitesi'nden (İngiltere) uluslararası hukuk doktora derecelerini almıştır. Halihazırda Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Hukuk Anabilim Dalı'nda milletlerarası hukuk profesörüdür. ABD'de Hawaii Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde doktora sonrası çalışmalar yapmış, Kara Harp Okulu, İzmir Ekonomi Üniversitesi, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi ve Atılım Üniversitesi'nde de dersler vermiştir. Uzmanlık alanları uluslararası deniz hukuku, uluslararası silahlı çatışmalar hukuku ve uluslararası insan hakları hukukudur.

Harita 1. Yunanistan'ın İlan Ettiği NAVTEX Alanı



Kaynak: "Athens Issues NAVTEX for Resumption of Greece-Cyprus Power Link Surveys", *To Vima*, 6 Kasım 2026, erişim 7 Kasım 2026, https://www.tovima.com/politics/athens-issues-navtex-for-resumption-of-greece-cyprus-power-link-surveys.

* Haritada mavi renkteki çizgi NAVTEX alanını gösterirken kırmızı renkteki çizgi planlanan elektrik hattının yaklaşık güzergahını göstermektedir.

amaçla yayımlanan yetkisiz seyir ikaz duyuruları ülkemizce iptal edilmiştir" ifadesine de yer verilmiştir.

Açıklamada ayrıca "Söz konusu geminin yürütmeyi planladığı faaliyetin kıta sahanlığımız sınırları dahilinde kalan kısmı için uluslararası deniz hukukunun yerleşik hükümleri uyarınca ülkemizden alınması gereken muvafakatle ilgili süreç ise henüz tamamlanmamıştır" denilmiştir. Bunun yanı sıra "Uluslararası hukuktan kaynaklanan egemenlik haklarımızı koruma konusundaki kararlılığımız tam olup, bölgede iş birliği, diyalog ve eş güdümü esas alan bir yaklaşımı benimsemeye devam edeceğiz" vurgusu da yapılmıştır.

Özetlenen bu gelişmeler ile Türkiye'nin itiraz ve taleplerinin altında yatan hukuki gerekçelerin ortaya koyulması gerekmektedir. Bu doğrultuda öncelikle EKP'nin detayları ortaya koyulmakta ve ardından da Türkiye'nin dayandığı hukuki çerçeve incelenmektedir.

DOĞU AKDENİZ'DE ENERJİ NAKİL PROJELERİ: RİSKLER VE HUKUKİ BOYUT

Yunanistan'ın yayımladığı NAVTEX'in akabinde Türkiye'nin Antalya NAVTEX İstasyonu aracılığıyla karşı bildiri yayımlamasından sonra Türk Donanmasının sahaya inmesi ve Yunan unsurların Fransız gemisini korumaya kalkması durumunda, Türk savaş gemilerinin zor kullanmak durumunda kalmaları muhtemeldir. Zira benzeri durumlar önceki yıllarda da yaşanmış

ve Türkiye'nin müdahalesi bu yönde olmuştur.[4] Türkiye'ye karşı bir İsrail-Yunanistan iş birliği durumu Ankara'nın buna karşı kararlı davranma ihtimalini daha da artırmaktadır.

Doğu Akdeniz'in son yıllarda hidrokarbon kaynaklarının keşfi, başta doğal gaz olmak üzere enerjinin uluslararası pazarlara özellikle de Avrupa'ya ulaştırılması ve bu bağlamda enerji güvenliğinin sağlanması bakımından önemli bir alan haline geldiği bilinmektedir. Dolayısıyla Doğu Akdeniz'de enerji rekabetinin temelinde deniz tabanında keşfedilen doğal gaz yatakları ve bunların ihracı-nakli bulunmaktadır. İsrail'in Leviathan ve Tamar sahaları, Mısır'ın Zohr sahası ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin (GKRY) Afrodit sahası bölgenin doğal gaz potansiyelini ortaya koyan başlıca örneklerdir.

İsrail, Mısır ve Kıbrıs Adası çevresindeki doğal gaz keşifleri, bölgedeki enerji kaynaklarının Avrupa pazarlarına hangi güzergahlar üzerinden taşınacağına dair bir arayış da doğurmuştur. Bu süreçte deniz sınırları konusunda yaşanan ve halen de çözülememiş olan sorunların etkisiyle boru hatları, sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) terminalleri, deniz altı bağlantıları ve bölgesel enerji iş birliği mekanizmaları ekonomik ve ticari araçlar olmanın ötesine geçerek devletlerin dış politika ve hatta güvenlik stratejilerinin bir parçası haline gelmiştir.

Bölgedeki doğal gazın uluslararası pazarlara özellikle de Avrupa ülkelerine taşınması üç seçenekten biri ya da birkaçıyla yapılabilecektir. Bunlar deniz altı doğal gaz boru hatları, doğal gazın sıvılaştırılarak (LNG) gemilerle taşınması ve/veya doğal gazla çalışan santraller vasıtasıyla elektrik üretilerek elektriğin kablo hatlarıyla ihraç edilmesidir.

Doğu Akdeniz'de enerji nakil projelerinin değerlendirilmesi, deniz yetki alanlarına ilişkin uyuşmazlıklardan bağımsız değildir. Kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge (MEB) sınırlarının belirlenmesi, deniz altındaki doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesi kadar, bazı boru hattı güzergahlarının hukuki ve siyasi açılardan kabul edilebilirliğini de etkileyebilir.

Bu çerçevede üç hukuki mesele öne çıkmaktadır. Bunlardan birincisi kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırmasıdır. İkincisi Kıbrıs meselesidir. Kıbrıs Adası çevresindeki deniz yetki alanları ve hidrokarbon faaliyetlerine ilişkin uyuşmazlıkların temelinde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC) hakları ile GKRY yönetiminin adanın tamamını temsil ettiği iddiasıyla gerçekleştirdiği uluslararası antlaşmalar arasındaki görüş ayrılıkları yatmaktadır.

Üçüncüsü ise boru hattı güzergahlarının hukuki statüsüdür. Deniz altından bir boru hattının geçirilmesi, ilgili deniz alanındaki bütün egemen hakların boru hattını kuran devlete ait olduğu anlamına gelmez. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS) 79. maddesi, kıta sahanlığı üzerinde deniz altı kabloları ve boru hatlarının döşenmesine ilişkin kuralları düzenlemektedir. Bununla birlikte kıyı devletinin kaynaklar üzerindeki hakları, boru hattının güzergahının belirlenmesi ve deniz çevresinin korunması gibi hususlar da hukuki değerlendirmede önem taşımaktadır. MEB'de döşenecek boru hatları bakımından ise BMDHS'nin 58. maddesi kapsamında diğer devletlere tanınan hak ve yükümlülüklerin de dikkate alınması gerekmektedir.

Bu nedenle Doğu Akdeniz'deki enerji nakil projelerinin hukuki değerlendirmesi yalnızca bir devletin deniz yetki alanı iddiasına dayanılarak yapılamaz. İlgili deniz alanının statüsü, sınırlandırma uyuşmazlıkları, kıyı devletlerinin hakları ve uygulanabilir uluslararası hukuk kuralları birlikte incelenmelidir.

Türkiye açısından bu hukuki çerçeve, enerji nakil projelerinin diplomatik müzakereler ve hukuki belirlilik temelinde geliştirilmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu istikamette deniz yetki alanlarına ilişkin uyuşmazlıkların çözüme kavuşturulması yalnızca enerji kaynaklarının işletilmesinin önünü açmakla kalmayacak aynı zamanda boru hatları gibi uzun vadeli ve yüksek maliyetli yatırımların finansmanını da kolaylaştıracaktır.

4 Bkz. "Türkiye Savaş Gemisini İndirdi! İsrail'in Doğu Akdeniz'deki Projesine Müdahale", Haber7, 30 Ağustos 2025, erişim 7 Kasım 2026, https://ekonomi.haber7.com/ekonomi/haber/3559412-turkiye-savas-gemisini-indirdi-israilin-dogu-akdenizdeki-projesine-mudahale.

BÜYÜK DENİZ ELEKTRİK BAĞLANTI HATTI PROJESİ

EKP,[5] Doğu Akdeniz'de geliştirilmekte olan en iddialı enerji altyapı projelerinden biridir. Başlangıçta Avrasya Elektrik Bağlantı Hattı Projesi (EuroAsia Interconnector) ismiyle tasarlanan proje Yunanistan, GKRY ve nihai aşamada İsrail'in elektrik şebekelerini birbirine bağlayacak bir elektrik iletim hattı oluşturmayı amaçlamaktadır. Projenin temel hedefi ise GKRY'yi Yunanistan üzerinden Avrupa elektrik şebekesine bağlayarak adanın elektrik alanındaki izolasyonunu sona erdirmektir.

Girişimin geçmişi İsrail, GKRY ve Yunanistan'ın elektrik sistemlerini birbirine bağlamak amacıyla Avrasya Elektrik Bağlantı Hattı Projesi'nin geliştirildiği 2012'ye uzanmaktadır. Proje daha sonra Avrupa elektrik bağlantısallığı açısından taşıdığı önemi yansıtacak şekilde Avrupa Birliği (AB) tarafından Ortak Çıkar Projesi (Project of Common Interest, PCI) olarak kabul edilmiştir.

Proje 2023'te önemli bir kurumsal dönüşüm geçirmiştir. Yunanistan Bağımsız Elektrik İletim Operatörü (Independent Power Transmission Operator, IPTO veya ADMIE) projenin uygulanmasının sorumluluğunu üstlenmiş ve projenin ismi EKP olarak değiştirilmiştir.

Proje, yüksek gerilimli doğru akım (HVDC) teknolojisine dayanan bir deniz altı elektrik kablosu öngörmektedir. İlk aşamada Yunanistan'ın Girit Adası ile Kıbrıs'ın birbirine bağlanması, uzun vadeli hedef olarak ise bağlantının İsrail'e kadar uzatılması planlanmaktadır.

Yunanistan-GKRY hattının yaklaşık 900 kilometre uzunluğunda olması ve başlangıçta 1.000 MW iletim kapasitesine sahip olması öngörülmektedir. İsrail'e uzatılması planlanan bölümün de dahil edilmesine bağlı olarak projenin tamamının yaklaşık 1.200 kilometre uzunluğuna ulaşacağı belirtilmektedir. Nihai maliyetin yeniden değerlendirilmesi söz konusu olmakla birlikte tahmini yatırım tutarı yaklaşık 1,9 milyar avrodur. AB, Avrupa'yı Birleştirme Aracı (Connecting Europe Facility) programı kapsamında projeye 657 milyon avro mali destek taahhüt etmiştir. Deniz altı kablosunun üretimi ve döşenmesi için Fransız Nexans şirketi seçilirken diğer Avrupalı şirketler ve kurumlar da projeye önemli ölçüde teknik ve mali katkılar sağlamaktadır. Projenin temel hedefleri "Kıbrıs'ın elektrik alanındaki izolasyonunun sona erdirilmesi" ve "Avrupa enerji bağlantısallığının güçlendirilmesi" olarak ifade edilmektedir. Proje, Yunanistan, GKRY ve İsrail arasındaki stratejik iş birliğini güçlendirmeyi de amaçlamaktadır.

Ayrıca proje "Kıbrıs Cumhuriyeti" adı altında GKRY'nin bir enerji merkezi olarak konumunu güçlendirmeyi hedeflemektedir. Bağlantının hayata geçirilmesiyle GKRY'nin ihtiyaç fazlası elektriğini Avrupa piyasalarına ihraç etmesi ve bölgesel enerji ağlarındaki önemini artırması mümkün olabilecektir. Bunun yanı sıra uluslararası alanda "Kıbrıs Cumhuriyeti hükümeti" olarak tanınan GKRY yönetiminin siyasi konumunu ve açık denizlerdeki enerji altyapısının geliştirilmesinde başlıca aktör olma rolünü pekiştirmeyi de hedeflemektedir.

TÜRKİYE'NİN PROJEYE İTİRAZLARI VE GEREKÇELERİ

Türkiye coğrafi konumu, uzun kıyı şeridi ve önemli denizcilik çıkarları dikkate alındığında bölgede deniz sınırlarının belirlenmesi ve ilişkili altyapı projelerinin geliştirilmesinde kendisini hukuken ihmal edilmez bir taraf olarak değerlendirmektedir. Bu bağlamda mesele yalnızca bir deniz altı elektrik kablosunun teknik olarak döşenip döşenemeyeceği değildir.

Türkiye'nin tutumu birbiriyle bağlantılı birkaç temel değerlendirmeye dayanmaktadır.[6] Öncelikle Türkiye, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de Yunan adalarının deniz sınırlandırmasında dikkate alınmaması gerektiğini; aksi yöndeki bir yaklaşımın ilgili ana kara kıyılarının coğrafi koşullarını göz ardı ederek hakkaniyete aykırı sonuçlar doğuracağını belirtmektedir. Bu görüş ayrılığı Girit'in güneyi ve güneydoğusu ile On

5 Detaylar için bkz. "Frequently Asked Questions", Great Sea Interconnector, erişim 3 Kasım 2026, https://www.great-sea-interconnector.com/en/frequently-asked-questions.

6 "Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması, Türkiye'nin Siyasi ve Hukuki Tezleri ve Sahadaki Uygulamaları", T.C. Dışişleri Bakanlığı, 20 Aralık 2019, erişim 4 Kasım 2026, https://www.mfa.gov.tr/data/dogu-akdeniz-deniz-yetki-alanlarinin-sinirlandirilmasi.pdf.

İki Ada çevresindeki deniz alanlarında da önem kazanmaktadır. Türkiye'nin uluslararası deniz alanları sınırlandırma hukukuna dayandırdığı pozisyonuna göre kıyı devletlerinin deniz yetki alanlarına ilişkin hakları, ilgili coğrafi koşullar ve hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşılması gereği dikkate alınarak uluslararası hukuka uygun biçimde belirlenmelidir.

Söz konusu elektrik hattı projesiyle ilgili doğrudan hukuki kaygı, deniz altı kablosunun Girit ile GKRY arasında öngörülen güzergahıyla ilgilidir. Önerilen güzergahın bazı bölümleri Türkiye'nin 18 Mart 2020'de BM'ye bildirdiği kendi kıta sahanlığı ve ayrıca 2019'da Türkiye-Libya deniz sınırı mutabakatıyla belirlenmiş Türk kıta sahanlığından geçmektedir.

Girişimcileri tarafından öncelikle bir enerji altyapısı girişimi olarak sunulmakla birlikte coğrafi konumu ve planlanan deniz altı kablosunun geçeceği deniz alanları, projeye önemli bir jeopolitik ve uluslararası hukuk boyutu kazandırmaktadır. Böylelikle proje Türkiye ile Yunanistan arasındaki uzun süredir devam eden deniz yetki alanlarına ilişkin anlaşmazlıklarla iç içe geçmiş durumdadır. Ayrıca GKRY yönetimi Mısır, İsrail ve Lübnan ile yaptığı deniz sınırları antlaşmalarını ve ilişkili projeleri tasarlayıp uygularken adadaki Türklerin haklarını dikkate almamakta ve KKTC ile birlikte hareket etmemektedir.

Bütün bunlar sonucunda Türkiye bu tür nakil hatlarının Türk kıta sahanlığındaki güzergahları konusunda kendisinin muvafakatinin alınmasını istemekte, aksi durumda ise sahadaki faaliyetlere izin vermeyeceğini beyan etmektedir. Öte yandan bu tür projelerde adadaki Türklerin haklarının da gözetilmesini talep etmektedir.[7] Nitekim 1 Ekim 2026'da Türkiye Milli Savunma Bakanlığı, Türkiye'nin kendi kıta sahanlığı olarak değerlendirdiği alanlarda izinsiz faaliyetlere müsaade etmeyeceğini yinelemiştir.[8]

Dolayısıyla Türkiye'nin itirazları projenin teknik düzenlemeleri veya ekonomik fizibilitesiyle doğrudan ilişkili değildir. Bu itirazlar Doğu Akdeniz'deki deniz altyapısı projelerinin Türkiye'nin ve Kıbrıs Türklerinin denizdeki meşru hak ve çıkarlarını göz ardı edemeyeceği yönündeki temel yaklaşımıyla bağlantılıdır.

Proje aynı zamanda bölgesel bağlantısallığın kapsayıcı bir iş birliği yoluyla mı yoksa mevcut siyasi ve denizcilik temelli ayrışmaları güçlendirebilecek düzenlemeler yoluyla mı geliştirileceği meselesiyle de ilgilidir.[9] Türkiye kendi denizcilik hak ve çıkarları ile Kıbrıs Türklerinin hak ve çıkarları gerektiği şekilde dikkate alınmadan projenin hayata geçirilmesine karşı olduğunu çeşitli vesilelerle vurgulamıştır. Ayrıca projenin Yunanistan, GKRY, İsrail ve diğer bazı bölgesel ortakların Türkiye'yi planlamalarına dahil etmeksizin altyapı ağları geliştirmeye çalıştığı daha geniş bir eğilimin parçası olarak tasarlandığını da düşünmektedir.

SONUÇ

EKP ilk bakışta Doğu Akdeniz'de enerji iş birliğini güçlendirme, GKRY'nin elektrik ihtiyacını karşılama ve Avrupa'nın enerji güvenliğine katkı sağlamayı amaçlayan teknik ve ekonomik nitelikte bir altyapı girişimi olarak görünmektedir. Bununla birlikte projenin güzergahı ve geçtiği deniz alanlarının hukuki statüsü söz konusu projeyi Türkiye ile Yunanistan arasındaki deniz yetki alanları uyuşmazlıklarının ve Kıbrıs meselesinin doğrudan bir parçası haline getirmektedir. Türkiye'nin itirazlarının temelinde de projenin teknik veya ekonomik niteliklerinden ziyade kendi kıta sahanlığı üzerindeki egemen haklarının ve Kıbrıs Türklerinin hak ve çıkarlarının dikkate alınmaması bulunmaktadır. Bu çerçevede deniz altı kablolarının

7 Türkiye'nin yaklaşımını özetleyen resmi belgeler için bkz. "Letter Dated 24 April 2026 from the Permanent Representative of Türkiye to the United Nations Addressed to the Secretary-General", UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 28 Nisan 2026, erişim 4 Kasım 2026, https://docs.un.org/en/A/80/721; "Letter Dated 31 March 2026 from the Permanent Representative of Greece to the United Nations Addressed to the Secretary-General", UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 1 Nisan 2026, erişim 4 Kasım 2026, https://docs.un.org/en/A/80/697; "Letter Dated 16 February 2026 from the Permanent Representative of Türkiye to the United Nations Addressed to the Secretary-General", UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 17 Nisan 2026, erişim 4 Kasım 2026, https://docs.un.org/en/A/80/642 erişim 8 Kasım 2026.

8 T.C. Milli Savunma Bakanlığı, "MSB'den Doğu Akdeniz mesajı: İzinsiz hiçbir faaliyete izin verilmeyecek", X, 1 Ekim 2026, erişim 4 Kasım 2026, https://x.com/SavunmaTR/status/2105585457723523220.

9 "Türkiye, Yunanistan ve Kıbrıs Cumhuriyeti'nin Doğu Akdeniz'deki 'Kablo' Projesine Neden Tepkili?", BBC News Türkçe, 2 Ekim 2026.

döşenmesine ilişkin uluslararası hukuk kuralları ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin ilkelerin birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Özellikle güzergahın Türkiye'nin kıta sahanlığı olarak değerlendirdiği alanlardan geçen bölümleri bakımından Ankara'nın hukuki itirazları ve muvafakat talebi projenin uygulanabilirliği açısından göz ardı edilemeyecek bir boyut taşımaktadır.

Doğu Akdeniz'de enerji bağlantı projelerinin kalıcı ve sürdürülebilir biçimde hayata geçirilebilmesi, bölgedeki devletlerin deniz yetki alanlarına ilişkin hak ve iddialarının, uluslararası hukukun ilgili kuralları ve hakkaniyet ilkesi çerçevesinde ele alınmasına bağlıdır. Türkiye'nin ve Kıbrıs Türklerinin meşru hak ve çıkarlarını dışlayan, bölgesel iş birliğini belirli aktörler arasında sınırlı tutan yaklaşımlar ise enerji güvenliğini güçlendirmek yerine mevcut siyasi ve hukuki uyuşmazlıkları derinleştirme riski taşımaktadır. Bu nedenle EKP'nin geleceği yalnızca finansman, teknoloji ve mühendislik kapasitesiyle değil aynı zamanda bölgesel siyasi uzlaşı ve hukuki meşruiyetin sağlanmasıyla da yakından ilişkilidir.

Özetle Türkiye'nin de içinde yer alacağı, Kıbrıs Türklerinin haklarını gözeten ve ilgili tarafların deniz yetki alanlarına ilişkin pozisyonlarını dikkate alan kapsayıcı bir iş birliği mekanizmasının oluşturulması hem projenin önündeki hukuki ve siyasi engellerin aşılması hem de Doğu Akdeniz'de daha istikrarlı bir enerji iş birliği ortamının oluşturulmasına katkı sağlayabilecektir.

Bu yayındaki fikirler tamamen yazarına aittir ve SETA Vakfı'nın yayın politikasını yansıtmayabilir.