11. BÖLÜM / CHAPTER 11

EGE DENİZİ'NDE KARASULARI SORUNU VE YUNANİSTAN'IN İDDİALARININ BÖLGEDEKİ DENİZ TİCARETİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

TERRITORIAL WATERS PROBLEM AND GREECE'S CLAIMS ON AEGEAN SEA IN TERMS OF SEABORNE TRADE IN THE REGION

Murat Kağan KOZANHAN*, Kemal EKER**

*Dr. Öğr. Üyesi, Milli Savunma Üniversitesi, Deniz Harp Enstitüsü, İstanbul, Türkiye
E-mail: mkozanhan@msu.edu.tr.

**Dr., Milli Savunma Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Daire Başkanlığı, İstanbul, Türkiye
E-mail: drkemaleker11@gmail.com

DOI: 10.26650/B/SS46.2021.008.14

ÖZ

Keşifler çağı sonrasında başlayan ve denizlerdeki hâkimiyet mücadelesiyle belirginleşen, karasularının genişliği konusu, deniz hukukunun en kadim tartışmalarından biri olagelmiştir. Tartışmanın temelinde açık denizlerin serbestîsi ile denizlerin karalar gibi paylaşılması fikirleri yatmaktadır. Bu tartışma yüzyıllarca devam etmiş ve İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra deniz hukukuna yön vermek, tartışmaları belli bir zeminde tutmak amacıyla Birleşmiş Milletler öncülüğünde çalışmalara başlanmıştır. Bu kapsamda yapılan çalışmalar neticesinde, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi oluşturulmuştur. Bu sözleşmeye taraf olan Yunanistan, sözleşmeden doğan hakkı olduğunu öne sürerek, Ege'de karasularını 12 deniz miline çıkarmak istediğini dile getirmiş, Türkiye ise bunun savaş nedeni olacağını açıklamıştır. Ege Denizi'nde karasularının 12 deniz mili olması durumunda, hâlihazırda açık deniz sayılan ve uluslararası kullanıma açık denizler Yunanistan karasuları içerisinde kalacak ve açık deniz koridoru bulunmayacaktır. Dolayısıyla bu durum sadece Türkiye'yi değil Karadeniz'e sahildar diğer devletleri; Kafkasya, Orta Asya, Balkanlar ve Doğu Avrupa ülkelerini ve bu ülkelerle ticaret yapan tüm devletleri etkileyecektir. Açık deniz serbestîsinin ortadan kalkmasıyla Ege Denizi'nden geçiş yapan tüm gemiler, Yunanistan'ın zararsız geçiş yetkisi kapsamında kullanabileceği, geçişi erteleme ve iç hukukunun öngördüğü önlemleri alma gibi kısıtlamalara tabi olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Ege Denizi, Karasuları, Açık Denizler, Zararsız Geçiş, Deniz Ticareti

ABSTRACT

The boundaries of territorial waters are one of the most ancient debates in maritime law; they have become more evident in the struggle for dominance of the oceans after geographic discoveries. The basis of this study is to understand the freedom of the high seas and the idea of sharing the open seas as land; this debate has continued for centuries. After the Second World War, the United Nations Conventions were established, among them the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea; Greece, which is party to the Convention, expressed its wish to increase its territorial waters to 12 miles in the Aegean Sea, and Turkey announced that it would consider any such action as a declaration of war. Extending the territorial waters limit to 12 nautical miles would restrict open seas freedom; currently open seas would remain within the territorial waters of Greece. This situation affects not only Turkey but also the other Black Sea littoral states, such as Caucasus, Central Asia, the Balkans, and Eastern European countries as well as all the countries that trade with them. When the high seas are no longer free, ship passage becomes restricted.

Keywords: Aegean Sea, Territorial Waters, High Seas, Innocent Passage, Seaborne Trade

Extended Abstract

Beginning in the 15th century, debates in maritime law emerged as struggles to dominate the oceans took place between Spain and Portugal and then the Netherlands and British Empire. To achieve the compromise between the freedom of the high seas advocated by Dutch lawyer Hugo Grotius and British lawyer John Selden to dominate the seas, Dutch lawyer Cornelius van Bynkershoek proposed the "cannon shot rule."

The cannon shot range, which was one mile at the time, was limited to three nautical miles in order to avoid new controversies with the development of technology, and this view was widely accepted in the international system. However, the Soviet Union, which emerged during World War II, wanted to increase its territorial waters to 25 nautical miles, and the Latin American countries declared a continental shelf of 200 nautical miles, which necessitated the study of territorial waters limits and continental shelf. This led to the emergence of the UN Maritime Law Conventions.

One of the tenets of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) is that "every state has the right to determine the limit of territorial waters and this limit cannot exceed 12 nautical miles" and that "the states, which have bilateral coast cannot extend the territorial waters beyond the midline unless one of these states has an agreement to the contrary, and that the determination of the territorial waters boundary should be made according to the principle of bona fides and equity." Turkey, though not a party to the 1958 and 1982 Conventions, did not violate the said conventions. After UNCLOS was adopted, Turkey adopted Law No. 2674 in the same year; the law gave Turkey six miles of territorial waters, but the Council of Ministers authorized limits of territorial waters over six miles for certain seas in special cases. Thus, Turkey did not experience any problems with the littoral states and in setting the limit of 12 miles within the territorial waters in the Mediterranean and the Black Sea. Greece did show a determination of maintaining the territorial waters limit at 6 miles.

Territorial waters limits, related to the freedom of the high seas, concern not only the coastal states but also third-party countries. Today, based on the territorial waters limit of six nautical miles, 48.85% of the Aegean Sea is open seas, whereas only 19.71% would be open under a limit of 12 miles; 60% of the currently open sea areas where third-party countries can freely operate would become territorial waters. The territorial waters of the Aegean Sea in terms of freedom of the seas

takes on heightened importance owing to the special structure of this sea i.e., many islands and islets.

The territorial waters of the Aegean, which connects the Black Sea to the Mediterranean Sea and from there to the world's oceans, are closely related to both the Black Sea basin states and other states that trade with these states. For instance, 60% of Russia's international trade is carried out by sea, and one third of that trade is carried out in the Black Sea. The Turkish Straits are what allows the Aegean Sea to be a transit route between the Black Sea and other ports of the world.

In particular, the transport of Russian and Central Asian oil to the world markets through the Aegean Sea via the Straits is an important means of open sea access to the Black Sea and to Caucasus and Central Asian countries, especially Russia, who want to sell oil and other goods. In addition to the listed countries, the countries of the European Union, China, and the United States of America are also affected by conditions of the Aegean Sea. For all countries using the Aegean Sea, extending the territorial waters limit to 12 nautical miles would restrict open seas freedom; currently open seas would remain within the territorial waters of Greece. This would block the open sea corridor in the Aegean Sea, and vessels attempting to pass would be subject to Greece's restrictions within the scope of innocent passage, including delaying the passage. In this study, the importance of the principle of freedom of the high seas in the Aegean Sea is established through evaluating the ship transit statistics of the Turkish Straits and the maritime trade data of the Black Sea countries. In addition to the military dimension of Greece's claims, raising awareness for third-party countries is also addressed in this study.

1. Giriş

Uluslararası kuruluşlar ile özel hukuk kişileri (gerçek ve tüzel kişilikler) dışarıda bırakıldığında, günümüzde uluslararası toplumun temel taşları, egemen ve birbirleri ile eşit devletlerdir. Uluslararası hukukun temel süjesini de devletler oluşturmaktadır (Pazarcı, 2017).

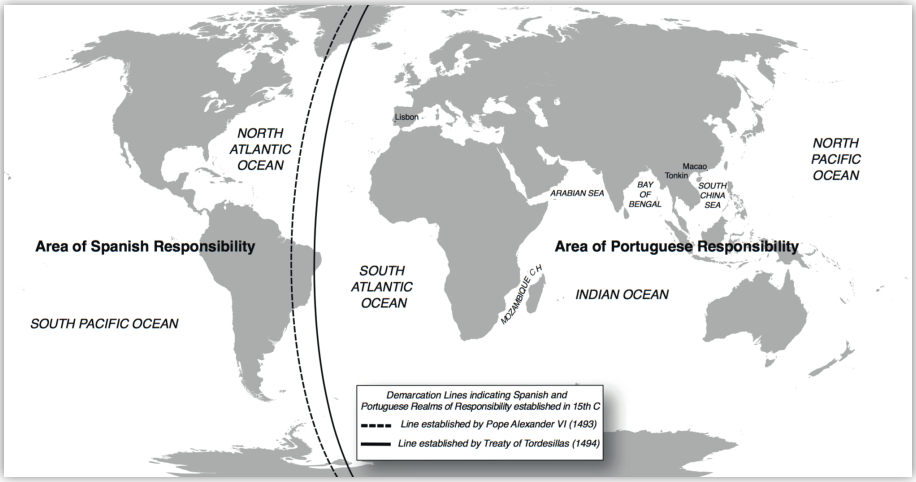
Uluslararası hukukta devlet kavramı incelendiğinde, 1933 tarihli Montevideo Devletlerin Hakları ve Yükümlülükleri Sözleşmesi'nin 1. maddesine göre bir devletin; "insan topluluğu", "sınırları belirli ülke (devletin ülkesi)", "yönetim (hükûmet ve kamu otoritesi)" ve "diğer devletlerle ilişki kurma kapasitesi" niteliklerine sahip olması gerektiği görülmektedir (Klabbers, 2016). Bu kavramlardan "devletin ülkesi" ise coğrafi olarak kara, hava ve deniz ülkesinden meydana gelir. Devletin deniz ülkesi, karasuları ile karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatların gerisinde bulunan ve iç sular olarak adlandırılan su kesimlerinden oluşmaktadır. İç sularda devlet kara ülkesinde sahip olduğu bütün yetkilere sahiptir. Karasularındaki egemenlik hakları ise aşağıda açıklanacağı üzere bazı bakımlardan sınırlandırılmıştır (Toluner, 1996).

Anadolu'nun; üç yanının denizlerle çevrili olması, dünyanın önemli deniz geçitlerinden birini oluşturan Türk Boğazlarına sahip olması, Ege Denizi'nin kendine has coğrafyası gereği özellik arz etmesi, bu denizdeki egemenlik tartışmaları, karasuları sınırının tespiti, gemilerin bölgeden geçiş hakları ile bu denizdeki açık deniz serbestliği büyük önem taşımaktadır. Bu kapsamda bu çalışmada açık denizlerin serbestliği ve karasuları kavramının tarihsel gelişimi, Birleşmiş Milletler (BM) tarafından yapılan deniz hukuku sözleşmelerinin karasuları çerçevesinde içeriği ile Ege Denizi özelinde karasuları genişliğinin belirlenmesinde uygulanacak 6 deniz mili ya da 12 deniz millik mesafelerin açık deniz serbestîsiyle ülkelerin deniz ticaretine etkileri incelenmiştir.

2. Açık Denizlerin Serbestliği ve Karasuları Kavramı

İnsanoğlunun denizcilik geçmişi, arkeolojik kalıntılara dayanılarak milattan önce (M.Ö.) IV. binyıla kadar tarihlenebilmektedir. Bu dönemde, önce Mezopotamya nehirlerinde daha sonra Nil Nehri üzerinde başlayan taşımacılık M.Ö. II. binyıla gelindiğinde tüm Akdeniz'e yayılmıştır (Braudel, 2016). Sonraki süreçte Doğu Akdeniz ile Ege Denizi arasında kilit bir noktada bulunan Rodos Adası, deniz ticareti açısından ön plana çıkmaya başlamıştır. İlk defa Rodos'ta ortaya çıkan ticaret kuralları, daha sonra bölgeyi ele geçiren Romalılar tarafından oluşturulan

"Roma Hukuku"na kaynaklık etmiştir. "Lex Rhodia" olarak bilinen bu kurallar günümüz deniz ticaret hukukunun da temeli kabul edilmektedir (Yıldız ve Yaşar, 2012). Bu hukuk düzeni sayesinde, M.Ö. 30 yılında, tarihte ilk defa Akdeniz'in tamamında siyasal birliği sağlayan ve deniz egemenliği kuran (Rickman, 2005) Akdeniz'i "MareNostrum (Bizim Deniz)" olarak nitelendiren Roma İmparatorluğunun milattan sonra 395 yılında Batı ve Doğu Roma (Bizans) olarak bölünmesine kadar (Ostrogorsky, 2011), Akdeniz'de "Roma Barışı" (Pax Romana) hüküm sürmüştür (İplikçioğlu, 2007). Uluslararası deniz hukuku, Orta Çağ'dan itibaren, XX'nci yüzyılın ortalarına kadar daha çok Avrupa merkezli bir gelişme çizgisi takip etmiştir (Rothwell ve Stephens, 2016). Coğrafi keşiflerin başlamasıyla birlikte İspanyollar ve Portekizlilerin keşiflerin getirdiği zenginlikleri elde etmek için Atlantik'te oluşturdukları sistem ilk "dünya düzeni" olarak bilinmektedir (Elik ve Bal, 2014).



Şekil 1: Portekizliler ve İspanyollar arasında dünyanın paylaşımı (https://www.mapdiva.com)

Okyanuslarda hâkimiyet kurma mücadelesi, 1494 yılında Papa VI. Alexander'ın fetvası neticesi yürürlüğe giren Tordesillas Anlaşması ile Dünya'nın Portekiz ve İspanya arasında ikiye ayrılması sonucunda doruk noktasına ulaşmıştır. Dönemin iki büyük gücü arasında süren çatışmaları sonlandırmayı amaçlayan bu anlaşma, yükselişe geçen diğer Avrupa güçlerinin taleplerini göz ardı etmekteydi (Rothwell ve Stephens, 2016). Bununla da yetinmeyen Portekiz ve İspanya, 1529 yılında yapılan Zaragoza (Saragossa) Anlaşması ile Pasifik Okyanusu'nu da paylaşıyordu (Oliveira, 2021).

Ancak İngilizler, daha 1497 yılında, İtalyan denizci Giovanni Caboto'yu (John Cabot) yeni keşifler yapması maksadıyla Kuzey Amerika'ya göndermişti (Kidder, 1878). 1577'de Francis Drake'in Kuzey Amerika'nın Pasifik kıyılarını ve Kaliforniya'yı, Sir Walter Raleigh'in Kuzey Amerika'nın Atlantik kıyılarını keşfetmesiyle İngilizler, İspanyol-Portekiz Atlantik düzenine karşı meydan okumaya başlamışlardı. 1588'deki Armada Savaşı'nda İspanyolların İngilizlere karşı yaşadıkları hezimet* İngiltere'nin deniz gücünün İspanyollara karşı üstünlüğünü ortaya çıkarmıştır. Bundan sonra İngiliz kraliçesi I. Elizabeth, Papa'nın "Yeni Dünya" konusundaki fetvasını tanımadığını açıkça dillendirmeye başlamıştır (Elik ve Bal, 2014).

1579 yılında, deniz gücü her geçen gün zayıflamaya devam eden İspanyollardan bağımsızlığını kazanan Hollanda'nın Protestan kuzey eyaletleri (Utrecht Birliği) de okyanuslardaki mücadeleye yeni bir aktör olarak dâhil olmuştur. Hollandalılar, 1602 yılında "Birleşik Doğu Hindistan Şirketi"ni kurarak, bu şirket aracılığıyla baharat ticaretini ele geçirmişler, bugünkü Sri Lanka (Seylan), Endonezya (Cava, Sumatra) ve Güney Afrika'da sömürgeler elde etmişlerdir. 1623 yılında kurdukları Batı Hindistan Şirketi sayesinde de Brezilya'da ve Guyana'da bazı bölgeleri** sömürgeleştirmişlerdir (Küçük, 1998).

Hollanda ve İngiltere'nin, Portekiz ve İspanya'ya karşı yeni deniz güçleri olarak ortaya çıktığı bu dönemde, deniz hukukunun en kadim tartışmalarından biri ortaya çıkmıştır. Hollandalı hukukçu Hugo Grotius (Hugo de Groot, 1583-1645)*** ve İngiliz hukukçu John Selden (1584-1654)**** arasındaki tartışmanın temelinde açık denizlerin serbestîsi ile okyanusların tıpkı karalar gibi paylaşılması fikirleri yatmaktadır.***** Grotius, *Mare Liberum* (Açık/Serbest Deniz) isimli kitabını, bugünkü Güneydoğu Asya coğrafyasında Portekizliler tarafından sahiplenilmiş olan bölgelerde, Protestan Hollandalılar tarafından kurulan kolonilerin ve Doğu

* Armada Savaşı hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız: Colin John Mackenzie Martin, The Equipment and Fighting Potential of The Spanish Armada, PhD Thesis, University of St. Andrews, UK, 1984, s. 55-106, https://research-repository.st-andrews.ac.uk/handle/10023/10991; Louis Sicking, "Naval warfare in Europe, c. 1330–c. 1680", Frank Tallettand David Trim, (Ed.), *European Warfare 1350–1750*, Cambridge UniversityPress., Cambridge, UK, 2010, s. 236-263.

** *"Hollanda'nın güney eyaletlerini de kapsayacak şekilde tam olarak bağımsızlığı 1648 Münster Barış Anlaşması ile gerçekleşmiştir."* Ayrıntılı bilgi için bakınız. Jak den Exter (Ed.), *Ana Hatlarıyla Hollanda Tarihi*, (Çev. Mustafa Güleç), Kebikeç Yayınları, Ankara, 2008, s. 35-36.

*** Grotius'un yaşamı ve görüşleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız. Hasan Refik Ertuğ, "Ölümünün 300. Yıldönümü Münasebetiyle Hugo Grotius", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi,* 1943, Cilt: 1, Sayı: 4, s. 695-702.; Ayrıca bakınız. Jak den Exter, a.g.e., s. 43-44.

**** Selden'in yaşamı ve görüşleri hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız. OfirHaivry, "John Selden and the Early Modern Debate Over the Foundations of Political Order", *Annuaire de l'Institut Michel Villey*, 2011, Volume 3, s. 1-27.

***** Bu kapsamdaki tartışmaların tarihsel süreçteki gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız. Seha L. Meray (1955), "Açık Denizlerin Serbestliği Prensibinin Gelişmesi", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi,* 1955, Cilt: 10, Sayı: 2, s. 76-100.

Hindistan Şirketi'nin haklarını savunmak üzere 1609 yılında kaleme almıştır (Rothwell ve Stephens, 2016). Grotius, bu kitabında özetle, *"Denizin bazı kimseler tarafından kullanılması, diğerleri tarafından kullanılmasını engellemez; bu nedenle, denizlerin paylaştırılması gereksizdir."* tezini savunmuştur (Toluner, 1996). Grotius'un tezlerine karşılık olarak 1635 yılında basılan *Mare Clausum*(Kapalı Deniz) isimli eserinde Selden, Britanya Adaları civarında ve okyanus aşırı sömürgelerinde İngiliz egemenliğini savunmuştur. Selden, buralarda uzun süreli devlet uygulamalarını esas alarak Grotius'un görüşlerini çürütmeye çalışmış, denizlerde de hâkimiyet kurulabileceğini savunmuş, ancak o da bu hâkimiyet alanında seyrüseferin engellenemeyeceğini belirtmiştir. XVII. yüzyıldan XIX. yüzyıla kadar denizlerin serbestîsi ilkesi daha fazla kabul görmekle birlikte iki kutup arasındaki tartışma devam etmiştir (Rothwell ve Stephens, 2016; Toluner, 1996). Sonuçta bu iki görüş arasında bir orta yol bulmak maksadıyla 1702 yılında, bir diğer Hollandalı hukukçu Cornelius van Bynkershoek (1673-1743) tarafından karasularının genişliğini ölçmek için "top atışı mesafesi" kuralı öne sürülmüştür. Ortaya atıldığında bir mil civarında olan top atışı mesafesi daha sonraki süreçte teknolojinin gelişmesi neticesinde yeni tartışmaları beraberinde getirmiştir. Bu tartışmalara bir son vermek maksadıyla 1782 yılında İtalyan ekonomist Ferdinando Galiani (1723-1787), top atış mesafesinin üç deniz mili ile sınırlandırılmasını önermiş ve bu görüş uluslararası camiada geniş kabul görmüştür (Swarztrauber, 1970).

I. Dünya Savaşı sonunda teşkil edilen Milletler Cemiyetinin yaptığı çalışmalar çerçevesinde de "üç deniz mili" kuralı genel olarak kabul edilmiştir. 1930 yılında yapılan, La Haye (The Hague) Kodifikasyon Konferansı'nda karasularının genişliği konusunda ortaya çıkan anlaşmazlık ve görüş ayrılıkları neticesinde yazılı bir antlaşma metni oluşturulamamıştır (Baykal, 1998). Üç deniz mili genişliğe ilişkin söz konusu kabul, II. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar uygulamalarda etkisini sürdürmüştür. Ancak savaştan güçlenerek çıkan Sovyetler Birliği'nin karasularını 25 deniz miline çıkarmak istemesi, Latin Amerika ülkelerinin 200 deniz millik kıta sahanlığı ilan etmeleri, karasuları genişliği ve kıta sahanlığı üzerinde çalışma yapılması ihtiyacını ortaya koymuştur. Bu durum, BM'in konuyu ele alarak, Deniz Hukuku'nun resmiyet kazanmasına ve uluslararası bir sözleşmeye dönüşmesine neden olmuştur (Swarztrauber, 1970).

3. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmeleri

II. Dünya Savaşı sonrasında denizcilik teknolojisinde meydana gelen gelişmeler ve belli oranda denizcilik gücüne sahip olan ülkelerin denizlerdeki hâkimiyet alanlarını artırmaya yönelik çabaları, karasularının üç deniz mili ile sınırlandırılması düşüncesi, etkinliğini kaybetmiştir. Nihayetinde, deniz hukuku çalışmaları-

na yönelik ilk BM konferansı olan Cenevre Deniz Hukuku Konferansı 24 Şubat 1958 tarihinde başlamış ve 28 Nisan 1958 tarihine kadar devam etmiştir (Gündüz, 1990). Bahse konu Konferans çerçevesinde;

a. Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi,

b. Kıta Sahanlığı Sözleşmesi,

c. Açık Deniz Sözleşmesi,

ç. Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynaklarının Korunması Hakkında Sözleşme olmak üzere dört temel mesele hakkında düzenlemeler yapılmıştır (Meray, 1958).

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 1'inci ve 2'nci maddesinde karasularının ülkenin bir parçası ve devlet egemenliği altında olduğu belirtilmiş; sözleşmenin devam eden maddelerinde ise (3-13'üncü maddeler) karasularının sınırlarının belirlenmesine yönelik düzenlemeler yapılmıştır (BM Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, 1958). Ancak konferansa katılan devletlerin getirdiği farklı teklifler nedeniyle karasularının genişliği konusunda herhangi bir anlaşmaya varılamadığından sözleşmeye de bu konuda bir hüküm eklenememiştir.* Bununla birlikte, yukarıda belirtilen sözleşmeler deniz hukukuna yönelik hususların ilk kez formüle edildiği uluslararası teamül kurallarını oluşturmuştur (Toluner, 1996). 1958'de yapılan ilk BM Deniz Hukuku Konferansı'nda çözüme kavuşturulamayan karasuları ve balıkçılık ile ilgili konuların görüşülmesi maksadıyla 1960 yılında 2'nci Deniz Hukuku Konferansı tekrar Cenevre'de yapılmış, ancak yine hiçbir sonuç elde edilmeden sona ermiştir (Pazarcı, 2017).

Bu çözümsüzlük hâli, devletlerin kendi uygulamaları ile karasularını genişletmelerinin önünü açmış ve devletler arasındaki deniz hukukunun bütüncül yapısını tehdit etmeye başlamıştır. Bunun üzerine BM Genel Kurulu 17 Aralık 1970 tarihinde üçüncü deniz hukuku konferansının toplanmasını önermiş, 29 Ağustos 1974'te Karakas'ta başlayan konferanslar zinciri 10 Aralık 1982'ye kadar devam etmiştir. Yaklaşık sekiz yıl süren çalışmalar neticesinde 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) oluşturulmuştur (Toluner, 1996).**

4. İç Sular, Karasuları ve Açık Denizlerin Hukuksal Rejimleri

İç sularda, kıyı devletinin yetkilerinin ilke olarak tam olduğu kabul edilmektedir. Bununla birlikte geçerli olan eğilim, iç sulara ve özellikle limanlara giriş çıkı-

* Bu kapsamda, devletler arasındaki tartışmalar ve deniz hukuku konferansları hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız. Ferit Hakan Baykal, a.g.e., s. 99-130.

** BMDHS'nin tam metni için bakınız. BM Resmî İnternet Sitesi, https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/ unclos/unclos_e.pdf.

şın, açık denizlerin serbestliği ilkesinin bir uzantısı olduğu yönündedir. Uygulanan uluslararası hukukta, ticaret gemilerinin kıyı devletinin limanlarına giriş çıkışları, askerî limanlar hariç olmak üzere serbesttir. Savaş gemileri için de limanlara giriş çıkış bir hak niteliği taşımamakla birlikte serbesttir (Pazarcı, 2017).

İç sularla birlikte, bir devletin deniz ülkesini oluşturan karasularında, bu suların üstünde yer alan hava sahası, altında yer alan deniz yatağı ve toprak altında da kıyı devletinin egemenliği söz konusudur. Uluslararası hukuka göre denize kıyısı bulunsun ya da bulunmasın tüm ülke gemilerinin karasularından "zararsız geçiş" hakkı vardır.*1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 14/4'üncü, BMDHS'nin 19/1'inci maddelerine göre, *"Geçiş, kıyı devletinin barışını, düzenini ve güvenliğini ihlal etmedikçe zararsızdır."* Zararsız geçişi ihlal eden hâller ise ilk kez BMDHS'nin 19/2'nci maddesinde şu şekilde sıralanmıştır:

a. Kıyı devletinin egemenliğine, ülke bütünlüğüne ya da siyasi bağımsızlığına karşı tehdit ya da kuvvet kullanma veya başka herhangi bir şekilde BM Şartı'nda vücut bulan uluslararası hukuk ilkelerinin ihlal edilmesi,

b. Her tür silahla deneme ya da tatbikat yapılması,

c. Kıyı devletinin savunma ve güvenliğini ihlal edecek şekilde istihbarat toplamaya yönelik herhangi bir eylemde bulunma,

ç. Kıyı Devletinin savunma ve güvenliğini etkilemeye yönelik herhangi bir propaganda eylemi,

d. Her türlü hava aracının uçurulması/fırlatılması, indirilmesi ya da gemiye alınması,

e. Her türlü askerî aracın uçurulması/fırlatılması, indirilmesi ya da gemiye alınması,

f. Kıyı devletinin gümrük, maliye, göç ve sağlık ile ilgili yasa ve düzenlemelerine aykırı olarak herhangi bir mal, para veya kişinin gemiye yüklenmesi (alınması, bindirilmesi) veya boşaltılması (indirilmesi),

g. BMDHS'ne aykırı olarak kasti ve ciddi kirliliğe yol açacak hareketlerde bulunulması,

h. Balıkçılık faaliyetlerinde bulunulması,

ı. Araştırma ve ölçüm faaliyetlerinde bulunulması,

* Ayrıca bakınız: 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 14'üncü maddesi ve BMDHS'nin 17'nci maddesi; Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s. 249.

i. Kıyı devletinin herhangi bir muhabere sisteminin karıştırılması veya herhangi başka bir tesis ya da donanımına müdahalede bulunulması,

j. Geçişle doğrudan ilgisi olmayan diğer faaliyetlerde bulunulması.*

BMDHS'nin 2'nci kısmında yer alan karasularının genişliğine ilişkin 3'üncü maddesi *"Her devlet, karasularının genişliğini tespit etme hakkına sahiptir; bu genişlik işbu Sözleşme'ye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini geçemez."* şeklinde belirtildiğinden bir ülkenin karasularının en fazla 12 deniz miline kadar olabileceği, ancak 12 deniz mili olarak kesin bir sınır çizilmesine yönelik bir zorlama olmadığı anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, karasularının belirlenmesinde üst limit maksimum 12 deniz mili olurken alt sınır ise devletlerin kendi yetkilerine bırakılmıştır. Sahilleri bitişik veya karşı karşıya olan devletler arasında karasularının sınırlandırılması konusunda ise *"İki devletin sahilleri bitişik veya karşı karşıya olduğunda, aralarında aksine anlaşma olmadıkça, bu devletlerden ne birinin ne de diğerinin kendi karasularını, bütün noktaları bu iki devletin her birinin karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatların en yakın noktalarından eşit uzaklıkta bulunan orta hattın ötesine uzatmaya hakkı yoktur. Bununla beraber bu hüküm, tarihi hakların veya diğer özel durumların varlığı nedeniyle, her iki devletin karasularının başka şekilde sınırlandırılmasını gerekli olduğu durumlarda uygulanmaz."* hükmünü içeren BMDHS 15'inci maddesi gerekli açıklamayı ortaya koymaktadır.

Bu durumun yanı sıra, Sözleşme'nin 300'üncü maddesi** de karasularının sınırını belirlerken sahip olunan hakkın iyi niyet ve hakkaniyet prensibine göre kullanılmasını belirtmektedir. Sözleşme; kıyıdaş devletler tarafından karasularının sınırlarının belirlenmesinde ve azami genişliklerin saptanmasında sahip oldukları hakların kötüye kullanılmasını engellemekte ve devletlerin denizlerdeki haklarını korurken komşu devletlerin hakkına da gerekli saygıyı göstermesini istemektedir (Baykal, 1998).

"Açık denizler" ise hiçbir devletin egemenlik alanına girmeyen uluslararası nitelikteki deniz alanlarıdır. Bu çerçevede açık deniz; iç sular, karasuları, takımada devletlerinin takımada suları ve münhasır ekonomik bölge dışında kalan deniz alanlarını kapsamaktadır (BMDHS 86'ncı maddesi). Açık denizlerin altın-

* Ayrıca bakınız.:BMDHS'nin 19/2'nci maddesi; Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s. 250-251.

** Bu durum, BMDHS'nin 300'üncü maddesi iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılması kapsamında *"Taraf Devletler işbu Sözleşme hükümleri uyarınca üstlendikleri yükümlülükleri iyi niyetle yerine getirmeli ve işbu Sözleşmede tanınan hakları, yetkileri ve serbestîleri hakkın kötüye kullanılmasını oluşturmayacak biçimde kullanmalıdırlar."* şeklinde belirtilmiştir.

daki deniz yatağı ve toprak altı bazı durumlarda "kıta sahanlığı"* bazı durumlarda ise "uluslararası deniz yatağı rejimi"** ile ayrıca düzenlendiğinden açık denizler tabiriyle yalnızca su kütlesi kast edilmektedir (Pazarcı, 2017). Açık denizler, denize kıyısı olsun ya da olmasın tüm devletlerin kullanımına açıktır. Bu kapsamda temel ilke serbestliktir. Açık denizlerin serbestliği ilkesi; seyrüsefer serbestîsini, açık denizlerin üzerindeki hava sahasının serbestçe kullanımını, sualtı kabloları ve boru hattı döşeme serbestîsini, balıkçılık yapabilme hakkını ve uluslararası hukuka uygun olarak yapay ada ve tesisler kurma hakkını içermektedir (BMDHS 87'nci maddesi).***

Açık denizlerin serbestliği ilkesinin genel nitelikli kısıtlayıcı koşulu BMHDS'nin 88'inci maddesi "*Açık denizlerin barışçıl amaçlar için ayrıldığına"* hükmetmektedir. Bunun yanı sıra "bayrak yasası" olarak bilinen uluslararası kural gereği, her devletin kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde yönetsel ve yargısal bakımdan açık denizlerde de yetkili olduğu kabul edilmektedir (Pazarcı, 2017). Ayrıca, yabancı bir gemi, bir kıyı devletinin egemenlik haklarını kullandığı sularda, kıyı devletinin yasalarına aykırı bir davranışta bulunduktan sonra açık denize kaçarsa, kıyı devletinin söz konusu gemiyi takip edip yasal işlem yapma hakkı vardır (BMDHS madde 111).Son olarak açık denizlerdeki ticaret gemileri**** için devletlerin uyruk ayrımı gözetmeksizin gemiye çıkma ve kimi durumlarda cezalandırma yetkilerini kullanabilecekleri hususlar ise deniz haydutluğu, köle ticareti, izinsiz yayınlar ve uyuşturucu kaçakçılığı ile mücadeledir (Pazarcı, 2017).*****

5. Türkiye'nin Karasuları Uygulamaları

Karasuları sınırlarının belirlenmesi kapsamında Türkiye'nin deniz hukuku ile ilgili sözleşmelere taraf olmamasına rağmen, gerek 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'ne, gerekse de 1982 BMDHS'ne aykırı uygulamalarının olmadığını belirtmek gerekir. Bu kapsamda, 1964 tarihli 476 Sayılı Karasuları

* Ege Denizi için aşağıda açıklandığı üzere bu durum geçerlidir.

** "İnsanlığın ortak malı" kabul edilen Uluslararası Deniz Yatağına ilişkin düzenlemeler BMDHS'nin XI'inci bölümünde (Madde 133-191) düzenlenmiştir. Bu konuda özet bilgi için ayrıca bakınız. Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s. 275-277.

*** 1958 Cenevre Açık Denizler Sözleşmesi'nin 2'nci maddesinde de "yapay ada ve tesisler kurma hakkı" dışında diğer haklar yer almaktaydı. Söz konusu sözleşme için bakınız. United Nations, Treaty Series, vol. 450, BM Resmî İnternet Sitesi, https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-2&chapter=21.

**** Savaş gemileri ve ticari nitelikli olmayıp kamu hizmetinde kullanılan devlet gemilerinin açık denizlerde dokunulmazlıkları vardır. Bu gemiler üzerinde sadece bayrak devleti yetkilidir. Bakınız. BMDHS'nin 95 ve 96'ncı maddeleri.

***** Ayrıntılar için bakınız. BMDHS'nin 99-110'uncu maddeleri.

Kanunu gereğince, Türkiye'nin karasuları 6 deniz mili olarak belirlenmiş ve 2'nci maddede karasuları daha geniş olan devletlere karşı mütekabiliyet esasının geçerli olduğu, 3'üncü maddede ise ancak mesafenin kısıtlı olduğu durumlarda orta hattın, karasularının dış sınırını teşkil edeceği belirtilmiştir (476 Sayılı Karasuları Kanunu, 1964). Bu kapsamda 3'üncü maddenin Ege Denizi özelinde belirlendiği anlaşılmaktadır.

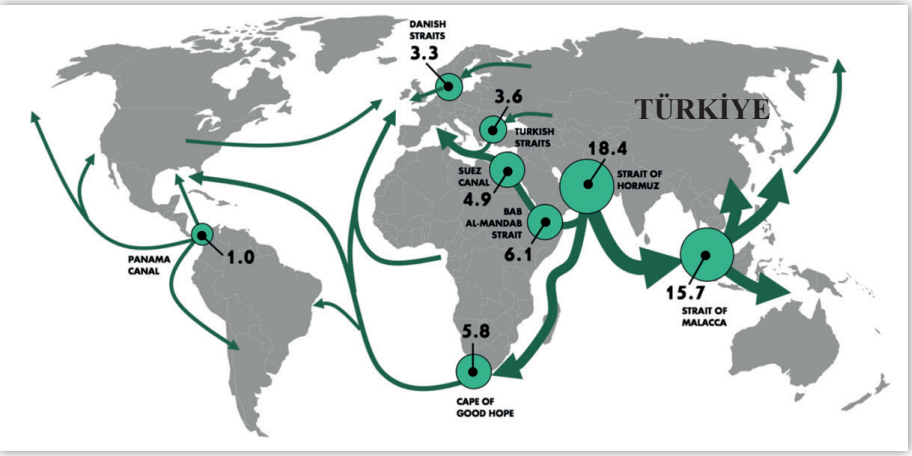
BMDHS'nin kabul edilmesi sonrasında, azami 12 deniz mili genişlik esasının belirlenmesi üzerine, Türkiye tarafından, bu konuda baştan beri belirttiğimiz ilkelerimizi ortaya koymak ve karasuları genişliğinin tespitinde, özellik arz eden belirli denizlerin durumları ile hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde, 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu kabul edilmiştir. Bahse konu kanunda, Türk karasularının 6 deniz mili olduğu belirtilmiş, ancak belirli denizler için özel durumlar ve hakkaniyetin gözetilmesi şartıyla 6 deniz milinden fazla bir genişliğin tespit edilebileceği yönünde Bakanlar Kurulu'na yetki verilmiştir. Bu yetki çerçevesinde, kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte Bakanlar Kurulu tarafından Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut durumun sürdürülmesine yönelik Bakanlar Kurulu kararı yayınlanmıştır (8/4742 Bakanlar Kurulu Kararı, 1982). Bu kanun ve Bakanlar Kurulu kararı incelendiğinde, Türkiye'nin karasularının genişliğinin belirlenmesi açısından Akdeniz ve Karadeniz'de sahildar devletlerle herhangi bir sorun yaşamadığı, Ege Denizi özelinde ise Yunanistan ile yaşanan anlaşmazlıklar ve Yunanistan'ın dayatmalarına karşı açık deniz serbestîsini sağlamak maksadıyla 6 deniz mili olarak belirlenen karasuları genişliğini korumaya kararlı olduğu anlaşılmaktadır.

Kıbrıs Barış Harekâtı sonrasında, özellikle 1982 BMDHS imzalanmadan önceki dönemde Yunanistan, Ege'de karasularını 12 mile çıkarmak istediğini dile getirmiştir. Türkiye, Yunanistan'ın karasularını 6 deniz milinin üzerine çıkarmasını hiçbir zaman kabul etmeyeceğini ve böyle bir hareketi de savaş nedeni (casus belli) sayacağını 1976 yılında açıklamıştır (Uçarol, 2015).

6. Ege Denizi'nde Deniz Ulaşımı İçin Açık Deniz Serbestisinin Önemi

Denizlerin; sahip olduğu canlı ve cansız doğal kaynaklar, ticaretin yapıldığı en ucuz ve en güvenli ulaşım ortamı olması, hacim ve değerce çok büyük kapasitelerde mal nakline olanak sağlamaktadır. Yukarıda belirtilen nedenlerle denizler, dünya ticaretinin devamlılığı ve gelişiminin ana zeminidir. 2018 yılı itibariyle küresel ticaretin tonaj bazında %85'i (11,9 milyar ton) deniz yoluyla taşınmıştır. Bu rakamın %37,8'ini (4,5 milyar ton) enerji kaynağı olarak kullanılan ham petrol,

petrol ürünleri, gaz ve kömür oluşturmaktadır (Clarkson, 2018).* Bu nedenle, denizler üzerindeki paylaşım mücadelesi sadece güvenlik ve egemenlik kavramlarıyla sınırlı olarak kıyıdaşları değil aynı zamanda o denizleri, ticaretinin ve ulaşımının devamlılığı için gerekli gören üçüncü ülkeleri de ilgilendirmektedir. "Açık Deniz Serbestîsi" de işte bu üçüncü taraf ülkelerin, deniz ulaştırma haklarını korumak için ortaya atılmış, kabul görmüş ve desteklenmiş bir kavramdır. Dünya üzerinde mesafeleri kısaltan, dolayısıyla ulaşım maliyetini azaltan ya da enerji koridorları üzerinde bulunan ve bu nedenle yoğun bir şekilde deniz trafiğinin yaşandığı deniz ticaret rotaları mevcuttur.



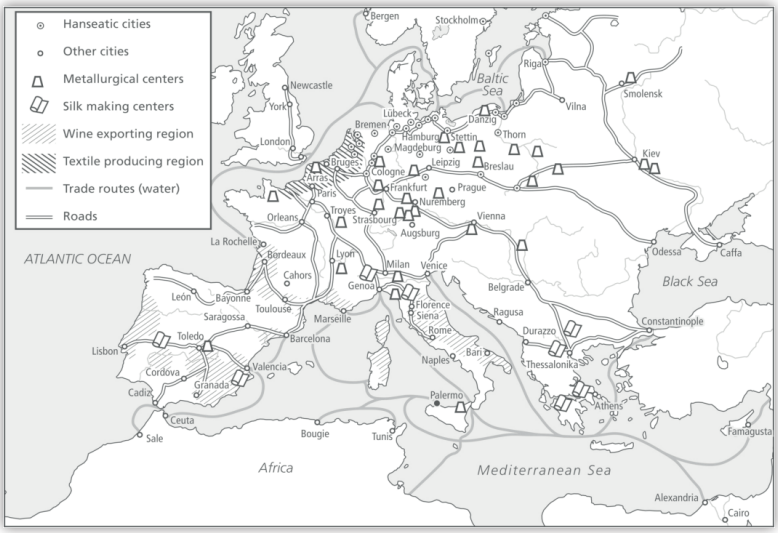
Şekil 2: Dünya petrol ticareti düğüm noktaları ve günlük geçen petrol miktarı (milyon varil/gün) (https://peakoil.com)

Bu ulaştırma koridorlarını birbirine bağlayan ve günümüzde deniz ticareti için hayati önemi haiz, belli başlı düğüm noktaları mevcuttur. Bu düğüm noktaları; Malakka Boğazı, Hürmüz Boğazı, Bab-el Mandeb Boğazı, Süveyş Kanalı, Türk Boğazları, Danimarka Kanalı, Panama Kanalı ve Ümit Burnu'dur. Bu çalışma kapsamında Ege Denizi ile ilişkisi açısından da önem arz eden bir bilgi olarak, Türk Boğazlarından, Rusya Federasyonu ve Hazar kaynaklı günlük 2,4 milyon varillik petrol taşınmaktadır (www.eia.gov.us).

Aynı zamanda Türk Boğazları, enerji bazlı olmayan diğer mal ve ürünlerin de karşılıklı akışını sağlamaktadır. Avrupa, Asya, Orta Doğu ve Kuzey Afrika arasında yer alan Akdeniz, batıdan doğuya doğru sırasıyla Tiren Denizi, Adriyatik Denizi

* Dünya deniz ticareti hakkında daha ayrıntılı bilgi için bakınız. United Nations Conference on Tradeand Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport 2018,* United Nations Publications, New York, USA, 2018.;https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf.

ve Ege Denizi ile kuzeye doğru yükselen yarı kapalı üç adet denizi kapsamaktadır. Ancak bu denizler içerisinde Ege Denizi; Akdeniz'in Karadeniz'e ve dolayısıyla Rusya ve Kafkasya enerji havzalarına açılan kapısı olması, Karadeniz ülkelerinin dünya denizlerine erişimi ve Karadeniz üzerinden ticaret yapacak üçüncü ülkelerin ulaşımı açısından özel bir yere sahiptir. Şekil 3'te görüleceği üzere Ege Denizi tarih boyunca, özellikle Avrupa ticareti için önem taşımıştır.



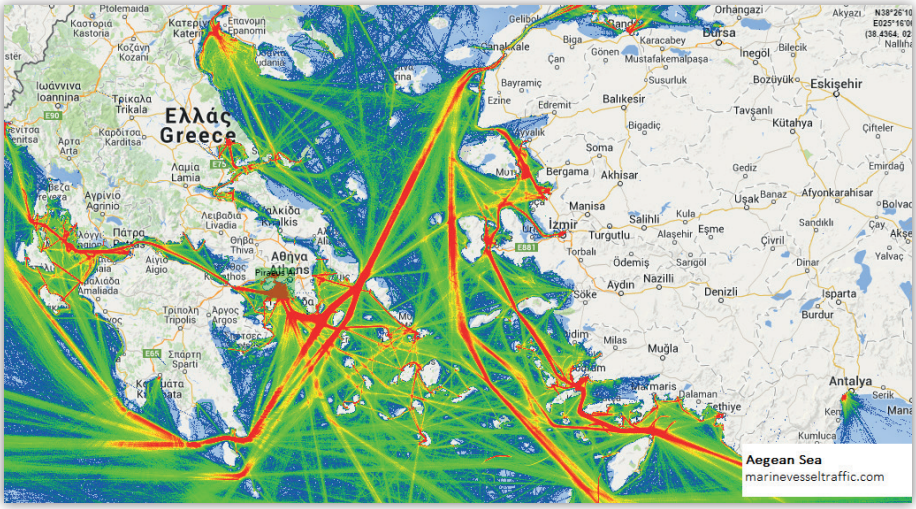
Şekil 3: Geç orta çağ deniz ve kara ticaret yolları (https://www.cambridge.org)

7. Ege Denizi'nde Karasuları Sorunu ve Açık Deniz Serbestisi

Hâlihazır durumda Ege Denizi'nde her iki kıyıdaş devlet karasuları genişliğini 6 deniz mili olarak uygulamaktadır. Bu durumda Ege Denizi'nin %38,66'sı Yunan, %7,47'si Türk, %5,37'si ise egemenliği andlaşmalarla devredilmemiş coğrafi formasyonların, geriye kalan %48,85'lik alan ise açık deniz alanlarından oluşmaktadır (Başeren, 2006).

Ege Denizi'nde çok sayıda ada ve adacık bulunduğu dikkate alındığında, karasuları haricinde ulaşım serbestîsi açısından daha sınırlı bir alan sunmaktadır. Yine de mevcut durumda Ege Denizi'ni kullanan gemiler, açık deniz serbestîsinden faydalanabilmektedir. Şekil 4'te görüldüğü gibi Ege Denizi'nden geçen iki önemli rotadan biri Yunanistan'ın güneyinden geçerek Kuzey Afrika, Güney Avrupa ve Cebel-i Tarık Boğazı üzerinden Avrupa ve Afrika'nın diğer kesimleri ile Amerika'ya uzanmakta, diğer rota ise Akdeniz'in güneyinden Asya, Uzak Doğu

ve Afrika'ya ulaşmaktadır. Bu rotaları kullanan ticari gemiler yukarıda belirtilen açık denizlerin hukuksal serbestliği rejiminden faydalanmaktadırlar. Böylece bir ülkenin deniz yetki alanlarına girmek zorunda kalmamaktadırlar (Ceyhun, 2018).



Şekil 4: Ege denizi günümüz deniz ticaret ve ulaşım rotaları
(https://www.marinevesseltraffic.com)

Ege Denizi'nde karasularının 12 deniz mili olması hâlinde Güney Ege neredeyse tamamen açık deniz serbestîsine kapanacak, Kuzey ve Orta Ege'de çok sınırlı bir alan kalacak, Akdeniz'e ulaşan kesintisiz bir koridor olmayacaktır. Karasularının 12 deniz miline çıkması durumunda; Türk karasuları %1,29 artarak %8,76'ya çıkarken, Yunan karasuları mevcut durumunun 1,5 katından daha fazla bir orana yani %60,33'e ulaşacaktır. Ege Denizi'nde egemenliği andlaşmalarla devredilmemiş coğrafi formasyonların karasuları %10,65'e çıkacak, açık deniz alanlarının ise %60'ından fazlası ortadan kalkarak %19,71'e inecektir. Açık deniz alanlarının son derece ciddi bir şekilde daralmasının yaratacağı sonucu, Türkiye'nin 9'uncu Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel: "*... Ege Denizi olduğu gibi Yunanistan'ın gölü olur. Ona da Türkiye razı olmaz, denize çıkamaz.*" ve bu durum "*… yalnız Türkiye'nin meselesi de değil... Karadeniz'den açık sulara çıkmak isteyen bütün ülkelerin meselesidir.*" şeklinde özetlemiştir.

Gerçekten de böyle bir olasılık Türkiye ve Karadeniz'e sahildar devletler ile diğer devletlerin kullandıkları deniz ulaşım yollarının Yunanistan'ın karasularında kalması demektir (Başeren, 2006).

Ege Denizi'nde Yunanistan'ın karasularını 12 deniz miline çıkarması ile açık deniz alanları son derece azalacak ve açık deniz serbestîsi ortadan kaldıracaktır. Bu durumun, bölge ülkeleri ve bölgeyle ticaret yapan ülkelere deniz taşımacılığı açısından yapacağı olumsuz etkiler aşağıda geniş bir biçimde ele alınacaktır. Ayrıca Ege Denizi'nde 12 millik Yunan karasuyu olması durumunda, denizyolu taşımacılığı dışında başta Türkiye olmak üzere, bölge ülkeleri ve üçüncü ülkeler açısından yaratacağı başka olumsuzluklar da söz konusudur. Bunların başında askerî açıdan ortaya çıkabilecek güvenlik sorunları gelmektedir. Bu durumda askerî gemilerin geçişleri de etkilenecek ve askerî faaliyetler kısıtlanacaktır. Karasuları hâline dönüşecek açık deniz alanlarında tatbikat ve fiilî silah atışları yapılamayacak, gemilerden hava araçları kaldırılamayacak ve denizaltılar dalmış durumda seyir yapamayacaktır (Ceyhun, 2018).

Yunanistan karasularının artışı, Yunanistan'ın Ege Denizi'ni daha kolay kontrol etmesine yol açarak Anadolu'ya daha ciddi bir tehdit oluşturacaktır. Açık deniz alanlarının azalması, Türk donanmasının harekât alanını kısıtlayacak, askerî uçuşlara açık olan saha büyük ölçüde sınırlanacaktır. Karasularının üzerindeki hava sahası, deniz yatağı ve deniz yatağının altı Yunanistan'ın ülkesine dâhil olacaktır. Bunun sonucu olarak, Türkiye ve Yunanistan arasında mevcut olan sorunlardan Yunanistan'ın karasularının genişliğini aşan hava sahası iddiası* Yunanistan'ın istediği şekilde çözülecek, ayrıca iki ülke arasında diğer bir sorunu teşkil eden kıta sahanlığı** konusunda, Ege Denizi'nde Türkiye'ye ait kıta sahanlığının azalmasına yol açacaktır (Başeren, 2006).

---

* Yunanistan, 1931 yılında o dönemde karasularının genişliği 3 deniz mili olmasına rağmen, ulusal hava sahasını, hava seyrüseferinin düzenlenmesi ve hava polisliği maksatlarıyla 10 deniz mili olarak ilan etmiştir. Hava sahası sorunu hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız. Sertaç Hami Başeren, a.g.e., s. 171-180.

** Türkiye ile Yunanistan arasında 1973 yılında ortaya çıkan diğer sorun da kıta sahanlığı sorunudur. Kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında doğal olarak devam eden deniz yatağı ve onun toprak altına verilen addır. Türkiye'nin taraf olmadığı 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nde hukuki bir kavram olarak kıta sahanlığının tanımı ilk kez yapılmıştır. Sözleşme'nin 1'inci maddesinde kıta sahanlığı; *"a. Kıyıya bitişik, fakat karasuları sahasının dışında 200 metre derinliğe kadar olan sualtı alanlarının deniz yatağını ve toprak altını veya o derinliğin ötesinde, üsteki suların derinliğinin zikredilen alanların doğal kaynaklarını işletmeye imkân tanıdığı yere kadar uzanan yerleri, b. Adaların kıyılarına bitişik olan benzeri sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını ifade etmek üzere kullanılmıştır."* şeklinde tanımlanmıştır. Sözleşme'ye göre; bir kıyı devletinin kıta sahanlığının dış sınırı, birbirinden farklı iki ayrı ölçüte göre saptanabilecektir: 1.) 200 metre derinlik; 2.) 200 metre derinlikten sonra, eğer bu bölge işletmeye olanak verirse, işletilebilme (Bakınız. Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s. 265-269). Görüldüğü üzere tartışmanın esas konusu, "Ege Denizi kıta sahanlığının Türkiye ve Yunanistan arasında, iki kıyı devletinin 6 deniz mili olan karasularının ötesindeki alanların da sınırlandırılmasıdır." Ege'de Türkiye ve Yunanistan'a ait kıta sahanlığının sınırları henüz belirlenmemiştir. Şu anda ne Türkiye ne de Yunanistan Ege'de 6 deniz mili mesafesindeki karasularının ötesinde, sınırlandırılmış bir deniz yetki alanına sahip değildir.(Bakınız. T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Başlıca Ege Denizi Sorunları", http://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa, (Erişim Tarihi: 18.05.2019)).

Türkiye uluslararası hukukun yerleşmiş kuralı olarak kendiliğinden (ipso facto) ve başlangıçtan beri (ab initio) sahip olduğu kıta sahanlığı haklarının önemli bir kısmını kullanamayacaktır. Türkiye tarafından, Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) ve diğer şirketlere verilen veya verilecek deniz altı zenginliklerini arama izin sahaları %16,3'ten (28.126 km^2) %8.27'ye (14.240 km^2) düşecektir (Özman, 1988).

8. Karasuları Sorununun Türkiye ve Diğer Ülkelerin Balıkçılık Haklarına Etkisi

Ege Denizi'nde açık deniz alanlarının büyük bölümünün Yunan karasularına dönüşmesinin bir başka etkisi de balıkçılık üzerinde görülecektir. Böyle bir durum, Türkiye'nin mevcut avlanma sahalarını kaybetmesine yol açacağından, balıkçılık ve canlı kaynakların paylaşılmasıyla ile ilgili haklarımız ihlal edilecektir (Başeren, 2006). Ege Denizi'nde uluslararası sularda avlanan Türk balıkçılarının sayısı son yirmi yılda önemli ölçüde artmıştır. Ege Denizi açık deniz alanlarının popüler hâle gelmesinde göreceli olarak büyük ve yeni dizayn edilmiş balıkçı teknelerinin inşa edilmesi rol oynamıştır. Tarım ve Orman Bakanlığı verilerine göre, uluslararası sularda balıkçılık yapmak için izin verilen gemilerin sayısı 1997 yılında sadece 65 iken 2015 yılında 171'e çıkarak yaklaşık üç kat artmıştır (Duruer ve Öztürk, 2015).

Ege Denizi'nin Türkiye balıkçılığı açısından önemini artıran bir diğer unsur da deniz kültür balıkçılığıdır. 2019 yılı verilerine göre yetiştiricilik üretiminin %31,18'i iç sularda yapılırken %68,82'si denizlerde gerçekleşmiştir (TÜİK, 2017).2016 yılı verilerine göre ülkemizdeki deniz kültür balığı çiftliklerinin %87'si Ege Denizi'nde yer almaktadır. Bunların %63'ü Muğla, %18'i İzmir ve %5'i Aydın'dadır (Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, 2017). Bu açıdan Ege Bölgesi kültür balıkçılığı alanında ülkemizin en stratejik konumdaki bölgesidir (İzmir Su Ürünleri Yetiştiricileri ve Üreticileri Birliği, 2014).

Tablo 1: Ege Denizi'nde ülkelerin avladıkları su ürünleri miktarları (http://www.fao.org.)

Ülke/Yıl	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Fransa	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-
İspanya	-	-	-	2,0	2,3	-	-	-	-	-
İtalya	-	-	-	-	10,7	-	399,2	1,7	-	-
Portekiz	-	-	-	-	0,8	-	-	-	0,3	9,8
GKRY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1
Yunanistan	70.382,1	59.763,5	52.467,4	51.159,7	51.886,3	50.384,2	56.251,3	65.030,5	67,462	66,226
Türkiye	43.553,3	37.530,8	30.930,5	34.333,5	30.415,4	33.704,5	34.540,7	33.624,3	46,256	40,802

Değerler Ton ağırlık birimidir.

Tablo 1'den de görülebileceği gibi Ege Denizi ağırlıklı olarak Türk ve Yunan balıkçıların avlanma sahasıdır. Ancak son yıllarda Ege Denizi'nin açık deniz alanlarında diğer Akdeniz ülkelerinin balıkçıları da avlanmaya başlamışlardır. BM Gıda ve Tarım Örgütü (Food and Agriculture Organization (FAO)) verilerine göre diğer ülkelerin avladıkları balık miktarı (toplam 426,3 ton) çok küçük bir rakam oluşturmaktadır. Ancak FAO'nun belirlediği 16 önemli istatistikî bölge içerisinde, Akdeniz ve Karadeniz (Alan 37) bölgesi, 2015 yılı hesaplamalarıyla %62,2 ile sürdürülemez stoklar açısından en yüksek orana sahiptir (BM FAO, 2018).* Bu durum Akdeniz ve Karadeniz arasında geçiş sağlayan ve balıkların göç yolları üzerinde bulunan Ege Denizi'nin öneminin gittikçe artacağına işaret etmektedir.

9. Ege Denizi'nde Açık Deniz Serbestisinin Ortadan Kalkmasının Türkiye ve Diğer Karadeniz Ülkelerinin Deniz Ticaretine Etkileri

Ege Denizi, Türk Boğazları ile birlikte Karadeniz'i Akdeniz'e oradan da Süveyş Kanalı ve Cebel-i Tarık Boğazı ile dünyaya bağlayan önemli bir geçittir. Ege Denizi'nde uluslararası ulaşımda kullanılan açık deniz alanlarının bir oldubitti ile Yunan karasuları hâline gelmesi sadece Türkiye'yi değil başta Karadeniz ülkeleri olmak üzere bölge ile ticaret yapan tüm ülkeleri etkileyecektir. Bu bağlamda, Ege Denizi'nin uluslararası ticaret ve taşımacılıkta kullanımı açısından Türkiye'nin ve diğer Karadeniz ülkelerinin durumunun ortaya konulması önem arz etmektedir. Söz konusu ülkelerin Ege Denizi üzerinden yaptıkları deniz taşımacılığı, doğrudan bu maksatla hazırlanmış veri olmamasına rağmen eldeki istatistiksel veriler çerçevesinde incelenecektir.

9.1. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı

Coğrafi konumu itibariyle Akdeniz çanağında yer alan Türkiye, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney eksenlerinde kavşak özelliği göstermektedir. Dolayısıyla Atlantik Okyanusu'na, Arap Yarımadası'na, Ortadoğu'ya ve Uzakdoğu'ya Avrupa'dan yapılan taşımacılığın merkezinde yer almaktadır. Bu coğrafi avantajına ilave olarak sahip olduğu 4500 (8333 km) deniz millik kıyı şeridi ile deniz taşımacılığının ülke içindeki her bölgeyle kolayca bağlantı kurabileceği bir yapısal özellik taşımaktadır. Dünyada en güvenli taşımacılık şekli olan deniz yolunun; sınır geçişi olmaksızın

* Bu kapsamda, daha ayrıntılı bilgi için bakınız. FAO Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (General Fisheries Commission for the Mediterranean (GFCM)), *The State Of Mediterraneanand Black Sea Fisheries 2018,* Rome, 2018.http://www.fao.org/3/ca2702en/CA2702EN.pdf.

bir defada çok büyük miktarların en çabuk şekilde taşınmasına imkân sağlaması ve bu nedenle en ucuz taşımacılık yöntemi olması onu dünyada en çok tercih edilen taşımacılık şekli hâline getirmektedir. 2017 yılı içerisinde dünya ticaretinin %84'lük kısmı (miktar olarak) deniz yoluyla yapılırken bu oran Türkiye'de %88,47'ye ulaşmıştır. İhracatta deniz yolu kullanım oranı %76,24 iken ithalatta %94,96'dır. Aynı yıl içerisinde Türkiye'nin dış ticaret taşımacılığında; kara yolu %10.25, demir yolu %0.44, diğer yollar (posta, sabit ulaşım tesisatı vb.) %0.52 ve hava yolu %0,32 oranında kullanılmıştır (İMEAK, 2018).Değerli yükler genellikle hava yolu veya boru hatları gibi diğer yollarla taşındığından parasal değer olarak ise 2018 yılında toplam ihracatımızın %62,83'ü, ithalatımızın ise %59,56'sı deniz yoluyla taşınmıştır (TÜİK, t.y.). Tablo 2 ve Tablo 3'e bakıldığında Türkiye'nin 2018 yılında ağırlıklı olarak Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD))* ülkeleriyle ticaret yaptığı göze çarpmaktadır.

Tablo 2: Türkiye'nin en fazla ihracat ve ithalat yaptığı ülkeler (2018 yılı ilk 20 ülke) (http://www.tuik.gov.tr/)

Sıra	Ülke	İhracat		Sıra	Ülke	İthalat
1	Almanya	16 136 905		1	Rusya Federasyonu	21 989 574
2	Birleşik Krallık	11 106 981		2	Çin	20 719 046
3	İtalya	9 560 164		3	Almanya	20 407 264
4	Irak	8 346 026		4	ABD	12 377 681
5	ABD	8 304 649		5	İtalya	10 154 156
6	İspanya	7 708 391		6	Hindistan	7 534 558
7	Fransa	7 287 093		7	Birleşik Krallık	7 446 107
8	Hollanda	4 760 562		8	Fransa	7 413 025
9	Belçika	3 950 933		9	İran	6 931 258
10	İsrail	3 894 499		10	Güney Kore	6 343 174
11	Romanya	3 867 040		11	İspanya	5 492 456
12	Rusya Federasyonu	3 399 662		12	Japonya	4 124 170
13	Polonya	3 346 059		13	BAE	3 780 736
14	BAE	3 137 497		14	Belçika	3 571 445

* OECD üye ülkeleri; A.B.D., Almanya, Avustralya, Avusturya, Belçika, Birleşik Krallık, Çekya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsrail, İsveç, İsviçre, İtalya, İzlanda, Japonya, Kanada, Kore Cumhuriyeti, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Meksika, Norveç, Polonya, Portekiz, Slovakya, Slovenya, Şili, Türkiye, Yeni Zelanda ve Yunanistan olmak üzere 36 adettir. Bakınız. OECD Resmî İnternet Sitesi, http://www.oecd.org/about/members-and-partners/.

15	Mısır	3 053 535
16	Çin	2 912 538
17	Bulgaristan	2 669 699
18	Suudi Arabistan	2 636 000
19	İran	2 392 778
20	Yunanistan	2 086 693
Diğerleri		**57 362 910**
Toplam		**167 920 613**
Değerler Ton ağırlık birimidir.		

15	Hollanda	3 304 668
16	Brezilya	3 257 706
17	Polonya	3 101 678
18	İsviçre	2 816 560
19	Çekya	2 650 303
20	Ukrayna	2 645 479
Diğerleri		**66 986 050**
Toplam		**223 047 094**
Değerler Ton ağırlık birimidir.		

Tablo 3: Ülke gruplarına göre ihracat ve ithalat ile toplam içindeki payları (http://www.tuik.gov.tr)

Ülke grubu	**İhracat**	**Oran (%)**	**İthalat**	**Oran (%)**
A-Avrupa Birliği (AB 28)	**83 954 000**	**50,0**	**80 812 781**	**36,2**
B-Türkiye Serbest Bölgeleri	2 186 195	1,3	1 322 322	0,6
C-Diğer ülkeler	81 780 418	48,7	140 911 991	63,2
1-Diğer Avrupa (AB Hariç)	11 700 212	7,0	29 390 572	13,2
2-Kuzey Afrika	9 477 692	5,6	4 593 806	2,1
3-Diğer Afrika	4 973 341	3,0	2 454 102	1,1
4-Kuzey Amerika	9 576 339	5,7	14 358 599	6,4
5-Orta Amerika ve Karayipler	1 473 274	0,9	786 347	0,4
6-Güney Amerika	1 771 980	1,1	7 774 819	3,5
7-Yakın ve Orta Doğu	29 456 786	17,5	17 858 423	8,0
8-Diğer Asya	12 351 349	7,4	51 517 994	23,1
9-Avustralya ve Yeni Zelanda	804 824	0,5	1 108 481	0,5
10-Diğer Ülke ve Bölgeler	194 621	0,1	11 068 848	5,0
1-OECD Ülkeleri	**93 760 185**	**55,8**	**107 174 192**	**48,1**
2-EFTA Ülkeleri	2 275 318	1,4	3 610 860	1,6
3-Karadeniz Ekonomik İşbirliği	17 820 930	10,6	32 812 295	14,7
4-Ekonomik İşbirliği Teşkilatı	7 142 789	4,3	10 427 942	4,7
5-Bağımsız Devletler Topluluğu	9 713 417	5,8	28 145 037	12,6
6-Türk Cumhuriyetleri	3 965 295	2,4	2 952 873	1,3
7-İslam İşbirliği Teşkilatı	41 172 668	24,5	28 415 676	12,7
Toplam	**167 920 613**	**100**	**223 047 094**	**100**
Değerler Ton ağırlık birimidir.				

Aynı durum Tablo 4'te gösterilen ve Türkiye limanlarında ülkeler bazında yapılan elleçleme* miktarları göz önüne alındığında da tespit edilebilmektedir. Limanlarımızda ihracat, ithalat ve transit maksatlı yapılan yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin toplam miktarının önemli bölümü OECD ülkelerine yönelik olarak yapılmaktadır. Söz konusu ülkeler ve Tablo 4'teki diğer ülkelerin birçoğu (Karadeniz ülkeleri hariç) ile yapılan ticarette Ege Denizi'nin kullanılması kaçınılmazdır. Buna ek olarak Tablo 5'te görüldüğü üzere ülkemizde en çok elleçleme yapılan limanlar, Ege Denizi'nde ya da Ege Denizi'ni kullanarak geçilen Marmara Denizi ve Karadeniz'de yer almaktadır. Bilindiği üzere deniz yolu taşımacılığı ya Türkiye bayraklı ya ticaret yaptığımız ülkelerin kendi bayraklarını taşıyan ya da üçüncü ülke bayraklarını taşıyan gemilerle yapılmaktadır. Bu durum, Ege Denizi'nde açık deniz serbestîsinin getirdiği hakları kullanmanın sadece Türkiye için değil bölgemizde ticaret yapan her ülke için önem arz ettiğini göstermektedir.

Tablo 4: 2019 Yılında 25 ülke bazında limanlarımızda toplam elleçleme miktarı (https://atlantis.udhb.gov.tr)

Sıra	Ülke	Miktar
1	İtalya	59.270.250
2	Rusya Federasyonu	58.676.103
3	Mısır	21.614.995
4	ABD	18.963.569
5	Kolombiya	18.366.988
6	İspanya	17.843.295
7	Yunanistan	17.337.837
8	Ukrayna	15.954.841
9	İsrail	15.467.993
10	Belçika	10.388.246
11	Romanya	8.359.695
12	Brezilya	8.293.021
13	İran	7.781.345
14	Çin	7.476.758
15	Hollanda	7.295.743
16	Cezayir	7.122.712

Tablo 5: 2019 yılında ülkemizde en çok elleçleme yapılan limanlar (https://atlantis.udhb.gov.tr)

Sıra	Liman	Miktar
1	Kocaeli	72.196.415
2	Botaş/Ceyhan	66.945.044
3	Aliağa/İzmir	65.799.062
4	İskenderun	62.167.713
5	Mersin	36.373.703
6	Ambarlı/İstanbul	34.649.484
7	Tekirdağ	29.933.977
8	Gemlik	13.908.352
9	Karabiga	12.969.988
10	Zonguldak	11.960.291
11	Samsun	11.150.996
12	Karadeniz Ereğli	9.271.475
13	İzmir	9.226.482
14	Güllük	6.697.108
15	Bandırma	6.258.819
16	Antalya	5.374.190

* Teknik bir tabir olan "Elleçleme" ifadesi Gümrük Kanunu Madde 3/22'de *"Elleçleme" deyimi, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri"* olarak tanımlanmaktadır. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu için bakınız: http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4458.pdf.

17	Suudi Arabistan	7.074.444
18	Irak	6.806.165
19	İngiltere	6.802.646
20	Fransa	5.769.731
21	Hindistan	5.575.542
22	Bulgaristan	5.544.983
23	Lübnan	4.653.363
24	Malta	4.602.347
25	Kanada	4.220.834
Değerler Ton ağırlık birimidir.		

17	Tuzla	5.780.774
18	Çanakkale	4.165.040
19	Taşucu	3.694.634
20	İstanbul	3.412.421
21	Trabzon	2.502.479
22	Yalova	1.587.148
23	Çeşme	1.400.003
24	Bartın	1.358.828
25	Ünye	1.144.819
Değerler Ton ağırlık birimidir.		

Yük taşımacılığının yanında, Ro-Ro taşımacılığı ile ülkemize gelen ve giden araçlara ilişkin veriler Ege Denizi'nin önemini daha net bir şekilde ortaya koymaktadır. Tablo-6'dan anlaşılacağı üzere, Ro-Ro taşımacılığı ile Türkiye'ye gelen ve giden araç sayısı toplamda 580.512'dir. Bunların 435.982 adedi Avrupa bağlantılı hatlardır. Bu hatlardan sadece 34.730 adet araç taşınan Mersin-Trieste hattı Ege Denizi ile doğrudan ilişkili değildir. Söz konusu hatta taşınan araç sayısı Avrupa hatlarından düşüldüğünde, Ege Denizi kullanılmak suretiyle 472.885 adet aracın taşındığı ortaya çıkmaktadır. Bu rakam, toplam rakamın %69,12'sini oluşturmaktadır.

Tablo 6: Yurt dışı bağlantılı düzenli hatlara uğrayan Ro-Ro gemileriyle taşınan tır/treyler/vagon istatistikleri (2019 Yıl Sonu) (https://atlantis.udhb.gov.tr)

	Hatlar*	**Gelen Araç (Adet)**	**Giden Araç (Adet)**	**Toplam Araç (Adet)**
Avrupa	Tuzla (Pendik)-Trieste	94.296	77.639	171.935
	Tuzla (Pendik)-Toulon	35.009	28.633	63.642
	Yalova-Lavrio-Trieste	13.585	23.616	37.201
	Çeşme-Trieste	28.148	30.121	58.269
	Mersin-Trieste	**18.113**	**16.617**	**34.730**
	Ambarlı-Trieste	2.543	17.081	19.624
	Tuzla (Pendik)-Bari	372	2.106	2478
	Tuzla (Pendik)-Patras	10.633	1.480	12.113
	Çeşme-Sete	5.855	7.100	12.955
	Yalova-Sete	13.626	9.365	22.985
	Toplam	**204.032**	**213.758**	**435.982**

Karadeniz	**Toplam**	**15.435**	**56.198**	**71.633**
Akdeniz	**Toplam**	**28.846**	**40.296**	**69.144**
Diğer	**Toplam**	**1.500**	**2.253**	**3.753**
GENEL	**TOPLAM**	**249.813**	**312.505**	**580.512**
Değerler adet olarak belirtilmiştir ve 500 adet üzeri araç taşıyan hatlar dikkate alınmıştır.				

*

Tablo 7: Limanlar bazında kruvaziyer gemi ve yolcu istatistikleri (2019 Yıl Sonu) (https://atlantis.udhb.gov.tr)

Liman	**Kruvaziyer Gemisi**	**Gelen Yolcu**	**Giden Yolcu**	**Transit Yolcu**	**Toplam**
Alanya	26	4	0	15.402	15.406
Bodrum	15	760	796	4.663	6.219
Çanakkale	6	1	0	2.818	2.819
Çeşme	31	24.761	23.940	752	49.453
Dikili	4	0	0	776	776
Finike	2	0	0	598	598
Göcek	5	0	0	1.078	1.078
İstanbul	13	588	831	6.094	7.513
Kuşadası	197	9.164	18.650	153.379	181.193
Marmaris	44	11	7	35.812	35.830
Yalova	1	0	11	0	11
TOPLAM	**344**	**35.289**	**44.235**	**221.372**	**300.896**
Değerler adet olarak belirtilmiştir.					

Tablo 7'de gösterilen verilere bakıldığında, kruvaziyer gemileriyle yolcu taşımacılığında da başta Kuşadası, Marmaris ve Çeşme olmak üzere Ege Denizi kıyılarında yer alan limanlar %90 olmak üzere başat bir rol üstlenmektedir.

9.2. Karadeniz Ülkelerinin Deniz Taşımacılığı

Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler Akdeniz ve açık denizlere açılabilmek için Ege Denizi'nden geçiş yapmak zorundadır. Doğal olarak, bu ülkelerin, Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler haricindeki ülkelerle denizden yaptıkları ticaret de Ege Denizi üzerinden olmaktadır. Bu sebeple, Yunanistan'ın karasularını 12 deniz miline genişletmesi durumunda, bu ülkelerin ticareti, denizlerin serbestisi ilkesine aykırı olarak olumsuz yönde etkilenecektir. Ayrıca, bu olumsuzluk sadece Karadeniz ülkelerini değil, bu ülkelerle ticaret yapan tüm ülkeleri etkileyecektir. Bu kapsam- da, Karadeniz ülkelerinin uluslararası deniz ticareti yoluyla yaptığı ülkeleri incelemek,

Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasularını 12 deniz miline çıkarma çabalarının sadece Türkiye'nin sorunu olmayacağını göstermesi bakımından faydalı olacaktır.

9.2.1. Rusya'nın Deniz Taşımacılığı

Rusya'nın 2017 yılı ihracatı 341 milyar dolar, ithalatı 221 milyar dolardır. Rusya'nın en fazla ihracat yaptığı ülkeler Çin (39,1 milyar dolar), Hollanda (27,7 milyar dolar), Almanya (19,9 milyar dolar), Belarus (18,5 milyar dolar) ve Amerika Birleşik Devletleri (15,4 milyar dolar); ithalat yaptığı ülkeler ise Çin (43,8 milyar dolar), Almanya (27,2 milyar dolar), Belarus (12,5 milyar dolar), Amerika Birleşik Devletleri (10,9 Milyar dolar) ve İtalya'dır (9,2 milyar dolar) (MIT, t.y.). Rusya'nın uluslararası ticaretinin %60'ını deniz yoluyla yapılmaktadır (http://www.transport-exhibitions.com). Rusya'nın tüm limanlarından elleçlenen yük miktarı 2018 yılında 816,5 milyon tondur. Bu yüklerin 623,8 milyon tonu ihracat (%76,4), 37,3 milyon tonu ithalat (%4,6), 64 milyon tonu transit (%7,8) ve geri kalanı ise (%11,2) kabotaj, yani yurt içi nakliyattır. Karadeniz'deki limanlardan elleçlenen yük miktarı ise Rusya'nın tüm limanlarında elleçlenen toplam yükün %33,3'ü olan 272,2 milyon tondur (http://www.morport.com). 2016 yılında, AB'nin deniz yoluyla yaptığı ihracatın %4'ü olan 80,3 milyon ton yük Rusya'nın Karadeniz'deki limanlarında elleçlenmiştir (https://ec.europa.eu)

Karadeniz kıyısındaki Novorrosiysk Ticari Limanı, Rusya'nın en büyük limanlarından biridir ve kargo taşımacılığı açısından Rusya'nın en büyük, Avrupa'nın ise beşinci büyük limanıdır. Rusya'nın deniz yolu ile yapılan ihracat ve ithalatının %20'si bu limandan yapılmaktadır. 2017 yılında, Novorossiysk'i Karadeniz'deki ana liman hâline getirmek maksadıyla, bu limana aborda olabilen gemilerin boyutlarını iki katına çıkaracak şekilde limanın büyütüleceği açıklanmıştır (Leca, 2017).

Novorossiysk, ayrıca, Rusya'nın en fazla petrol ihracatı yaptığı limandır. Karadeniz kıyısındaki Novorrosiysk ve Tuapse terminallerinden 2017 yılında yapılan petrol ihracatı 90 milyon ton, Baltık Denizi'nden 45 milyon ton, Uzak Doğu limanlarından 45 milyon ton ve Barents Denizi'nden 28 milyon tondur. Rusya'nın petrol boru hatları ve gemi ile 2017 yılında 257 milyon ton petrol ihraç ettiği göz önüne alındığında, Rusya'nın Karadeniz'den yaptığı petrol ihracatının toplam petrol ihracatının %35'i civarında olduğu görülmektedir (Banchero, 2018).

Bu liman, Asyalı ihracat/ithalatçılar için konteyner taşımacılığı açısından daha uygun bir ortam sunmaya başlamıştır. 2000'li yıllardan itibaren Novorossysk Konteyner Terminali'nin gelişmesiyle, Rusya'nın Karadeniz'den konteyner elleçleme miktarı ve oranı artmaya başlamıştır (Gerden, 2018). Aşağıda sunulan Tablo 8.

incelendiğinde; 2000 yılında Novorossysk'ten elleçlenen konteyner miktarı tüm Rusya limanlarından elleçlenen konteyner miktarının %2,8'i olan 13.000 TEU* iken 2018 yılında bu miktar tüm Rus limanlarından elleçlenen konteyner miktarının %15,8'i olan 771.000 TEU'ya çıkmıştır (http://www.globalports.com). Ayrıca, 2018 yılında Rusya, Karadeniz'deki limanlarından 30 milyon tondan fazla tahıl ürünü ihraç etmiştir (Leca, 2017). Bu ürünlerin büyük çoğunluğu Ege Denizi vasıtasıyla Orta Doğu ve Afrika'ya ihraç edilmektedir (Wallack, 2018).Görüldüğü üzere, Rusya'nın Karadeniz limanlarını kullanarak yaptığı deniz taşımacılığında (ithalat ve ihracat), Türk Boğazları ve Ege Denizi'ne olan bağımlılığı ciddi (yaklaşık 3'te 1) boyuttadır.

Tablo 8: Rusya'nın Karadeniz limanlarından elleçlenen konteyner miktarının Rus limanlarının tümünde elleçlenen toplam miktarla kıyaslaması (http://www.globalports.com)

	2000	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Karadeniz Limanları	**13**	253	380	493	335	453	675	689	752	750	607	631	755	**771**
Tüm Limanlar	**461**	2.436	3.011	3.679	2.420	3.496	4.508	4.920	5.180	5.110	3.784	3.819	4.429	**4.872**
Oran (%)	**2,8**	10,3	12,6	13,4	13,8	12,95	14,9	14	14,5	14,6	16,0	16,5	17	**15,8**

Değrler, Bin TEU (TwentyEquvelentUnit) olarak belirtilmiştir.

9.2.2. Ukrayna'nın Deniz Taşımacılığı

Ukrayna'nın 2017 yılı ihracatı 46,1 milyar dolar, ithalatı ise 51,7 milyar dolardır. İhracat yaptığı ülkeler; Rusya (4,25 milyar dolar), Polonya (2,69 milyar dolar), İtalya (2,66 milyar dolar), Türkiye (2,59 milyar dolar) ve Mısır (2,46 milyar dolar); ithalat yaptığı ülkeler ise Rusya (7,74 milyar dolar), Çin (5,6 milyar dolar), Almanya (5,53 milyar dolar), Polonya (4 milyar dolar) ve Belarus'tur (3,39 milyar dolar) (MIT, t.y.). 2017 yılı itibarıyla AB ülkeleri ile yapılan dış ticaret, Ukrayna'nın toplam dış ticaretinin %42'sini oluşturmaktadır (European Commission, 2018).

Ukrayna, denizcilik sektöründe çalışan 10.000 Ukraynalı gemiciye ve yıllık 10 milyar hrivna (yaklaşık 375,785 ABD doları) cirolu denizcilik sektörüne sahiptir (Ministry of Infrastructure of Ukraine, t.y.). Ukrayna'nın, Karadeniz ve Azak Denizi'nde, deniz ticaretine katkı sağlayan 18 adet ticari limanı bulunmaktadır.

* TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), Yirmi Ayak Eşdeğer Birimi, Konteynerler için kulanılan uluslararası standartlardan biridir. 20'lik konteynerler; 20 ayak (feet) yani 6,09 metre uzunluk, 8 ayak (2,4 metre) en ve 8,6 ayak (2,6 metre) yükseklik şeklinde boyutlandırılmaktadır. Bu boyutlar, Uluslararası Standartlar Örgütü (International Organization for Standardization (ISO)) tarafından belirlenmiştir. Bakınız.http://www.worldshipping.org/about-the-industry/glossary-of-industry-terms.

Bununla birlikte Rusya'nın 2014 yılında Kırım Yarımadası'nı ilhakı sonrasında, Ukrayna fiilî olarak 13 adet limanı kontrol edebilmektedir. Bu limanlar, batıdan doğuya, Reni, Izmail, Ust-Dunaisk, Belgorod-Dnestrovskiy, Ilyichevsk, Odessa, Yuzhniy, Nikolaev, Oktyabrsk, Kherson, Skadovsk, Berdyansk ve Mariupol'dur.

Tüm Ukrayna limanları, yıllık 262 milyon ton yük elleçleme kapasitesine sahiptir. 2018 yılında Ukrayna limanlarında, 135,171 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bu miktarın %73,3'ü olan 99,064 milyon tonu ihracat, %17,5'u olan 23,738 milyon tonu ithalat, %7,5'u olan 10,221 milyon tonu transit ve %1,5'u olan 2,131 milyon tonu ülke içidir. Liman bazında incelendiğinde 2018 yılında dış ticaret maksatlı olarak yapılan elleçlemenin %32'si olan 42,554 milyon tonu Yuzhniy, %21,2'si olan 28,216 milyon tonu Nikolaev, %16,2'si olan 21,590 milyon tonu Odessa, %16,1'i olan 21,484 milyon tonu Ilyichevsk limanlarında elleçlenmiştir. Diğer limanlarda dış ticaret için elleçlenen yük oranı %5'in altındadır. Ayrıca 2018 yılında bu limanlarda 10,934 milyon ton ağırlığında, 846.485 TEU'luk 535.420 konteyner elleçlenmiştir. Bu konteynerlerin 840 tona denk gelen 80 TEU'luk 40 konteyner yurt içi, geri kalanı ise ihracat, ithalat ve transit maksatlıdır (http://www.uspa.gov.ua). Bu verilere ilave olarak, 2019 yılının ilk iki ayında 23 milyon ton yük 1726 gemi için Ukrayna limanlarında elleçlenmiştir. Bu elleçlemenin7,36 milyon tonu Yuzhnyi'de, 5 milyon tonu Mykolaiv'de, 3,99 milyon tonu Chornomorsk ve 3,97 milyon tonu Odessa'da gerçekleşmiştir (http://www.uspa.gov.ua).

Ukrayna limanlarından kalkarak Ege Denizi'ni kullanan ya da Ege Denizi ve Türk Boğazları üzerinden Ukrayna limanlarına giden gemi sayısı ile ilgili net bir veri elde etmek mümkün değildir. Bununla birlikte, Ukrayna'nın ihracat ve ithalat yaptığı ülkelerden Karadeniz'e sahili olan Türkiye, Bulgaristan, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan ile Avrupa'da denize kıyısı olmayıp karayoluyla ya da nehirler üzerinden taşımacılık yapılabilecek Avusturya, Macaristan, Moldova, Sırbistan, Bosna Hersek, Kuzey Makedonya, Belarus, İsviçre ve hem deniz hem de karayolu ile taşımacılık yapılabilecek komşu ülke Polonya çıkarılarak bir sonuca ulaşmaya çalışılmıştır. Bu kapsamda bahse konu ülkeler, Ukrayna'nın dış ticaret verilerinin dışında tutulduğunda, ihracatının en az %62,12'si olan 28,4 milyar dolarlık bölümü ile ithalatının %71,35'i olan 36,85 milyar dolarlık bölümünün deniz yoluyla, dolayısıyla Türk Boğazları ve Ege Denizi'ni kullanarak yapıldığı değerlendirilmektedir.

9.2.3. Romanya'nın Deniz Taşımacılığı

Romanya'nın 2017 yılı ihracatı 70,5 milyar dolar, ithalatı 81,4 milyar dolardır. İhracat yaptığı ülkeler; Almanya (16 milyar dolar), İtalya (7,31 milyar dolar),

Fransa (4,44 milyar dolar), Büyük Britanya (2,75 milyar dolar) ve Macaristan (2,69 milyar dolar); ithalat yaptığı ülkeler ise Almanya (16,3 milyar dolar), İtalya (8,02 milyar dolar), Macaristan (5,83 milyar dolar), Fransa (4,42 milyar dolar) ve Polonya'dır (4,37 milyar dolar) (https://ec.europa.eu).

Romanya'nın 2017 yılında yaptığı uluslararası ticaretin tonaj olarak, %47,8'i olan 52,193 milyon tonu karayolu ile %42,2'si olan 46,126 milyon tonu deniz yolu ile %9,9'u olan 10,818 milyon tonu demiryolu ile ve %0,0003'ü olan 41.361 tonu hava yolu ile yapılmaktadır (https://ec.europa.eu). Romanya'nın tüm limanların 2017 yılında elleçlenen yük miktarı 46,182 milyon tondur. Bunun 24,848 milyon tonu yüklenmiş, 21,335 milyon tonu boşaltılmıştır(https://ec.europa.eu) Elleçlenen toplam yükün sadece 56 bin tonu yurt içine yönelmiş, geri kalan yükün 9,879 milyon tonu AB içi, 35,617 milyon tonu AB dışı ticarete katkı sağlamıştır (https://ec.europa.eu). Romanya'da elleçlenen toplam yükün %80,7'si olan 37,298 milyon tonu Köstence limanında, %15,1'i olan 7 milyon tonu Midia limanında, %2,5'u olan 1,176 milyon tonu ise Galati Limanında elleçlenmiştir (https://ec.europa.eu). Romanya'da yüklenen toplam yükün %88,8'i olan 22,076 milyon tonu ve boşaltılan toplam yükün %71,3'ü olan 15,222 milyon tonu Köstence Limanı'nda gerçekleştirilmiştir (https://ec.europa.eu). Köstence Limanı, yüklenen konteyner bakımından da Romanya'nın lideri durumundadır. 2017 yılında 191 bini boş olmak üzere 692 bin TEU konteyner elleçlenmiştir (https://ec.europa.eu).

Romanya'nın ihracat ve ithalat yaptığı ülkelerden Karadeniz'e sahili olan Türkiye, Bulgaristan, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan ile Avrupa'da denize kıyısı olmayıp karayoluyla ya da nehirler üzerinden taşımacılık yapılabilecek Macaristan, Moldova, Sırbistan, Bosna Hersek, Kuzey Makedonya, Belarus, İsviçre ve Avusturya ile ilgili veriler Romanya'nın dış ticaret verilerinin dışında tutulduğunda; ihracatının en az %76,26'sı olan 53,75 milyar dolarlık bölümü ile ithalatının %70,12'ü olan 57,1 milyar dolarlık bölümünün deniz yoluyla, dolayısıyla Türk Boğazları ve Ege Denizi'ni kullanarak yapıldığı değerlendirilmektedir (https://oec.world/en/profile/country/rou)

9.2.4. Bulgaristan'ın Deniz Taşımacılığı

Bulgaristan'ın 2017 yılı ihracatı 31 milyar dolar, ithalatı 34,4 milyar dolardır. En fazla ihracat yaptığı ülkeler; Almanya (4,37 milyar dolar), Türkiye (2,86 milyar dolar), İtalya (2,8 milyar dolar), Romanya (2,13 milyar dolar) ve Yunanistan (1,81 milyar dolar), ithalat yaptığı ülkeler ise Almanya (3,9 milyar dolar), Rusya (3,59 milyar dolar), Romanya (2,28 milyar dolar), Türkiye (2,22 milyar dolar) ve İtalya'dır (2,21 milyar dolar) (https://oec.world/en/profile/country/bgr).

Bulgaristan'ın 2017 yılında yaptığı uluslararası ticaretin tonaj olarak, %50'si olan 34,685 milyon tonu karayolu ile, %44,6'sı olan 30,911 milyon tonu deniz yolu ile, %5,1'i olan 3,565 milyon tonu demiryolu ile ve %0,0005'i olan 34.773 tonu hava yolu ile yapılmaktadır (https://ec.europa.eu). Bulgaristan'ın tüm limanların 2017 yılında elleçlenen yük miktarı 30,953 milyon tondur. Bunun 16,769 milyon tonu yüklenmiş, 14,184 milyon tonu boşaltılmıştır (https://ec.europa.eu). Elleçlenen toplam yükün sadece 42 bin tonu yurt içine yönelmiş, geri kalan yükün 6,623 milyon tonu AB içi, 24,283 milyon tonu AB dışı ticarete katkı sağlamıştır (https://ec.europa.eu). Bulgaristan'da elleçlenen toplam yükün %60,3'ü olan 18,655 milyon tonu Burgaz Limanı'nda, %39,7'si olan 12,293 milyon tonu ise Varna Limanı'nda elleçlenmiştir (https://ec.europa.eu).

Bulgaristan'ın ihracat ve ithalat yaptığı ülkelerden Karadeniz'e sahili olan Türkiye, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan ile Avrupa'da denize kıyısı olmayıp karayoluyla ya da nehirler üzerinden taşımacılık yapılabilecek Macaristan, Moldova, Sırbistan, Bosna Hersek, Belarus, Kuzey Makedonya, İsviçre ve Avusturya'ya ilişkin veriler dışarıda tutulduğunda, ihracatının en az %69,75'i olan 21,7 milyar dolarlık bölümü ile ithalatının %71,36'sı olan 21 milyar dolarlık bölümünün deniz yoluyla, dolayısıyla Türk Boğazları ve Ege Denizi'ni kullanarak yapıldığı değerlendirilmektedir (https://oec.world/en/profile/country/bgr).

9.2.5. Gürcistan'ın Deniz Taşımacılığı

Gürcistan'ın 2017 yılı ihracatı, 3,21 milyar dolar, ithalatı 8.08 milyar dolardır. En fazla ihracat yaptığı ülkeler; Rusya (403 milyon dolar), Bulgaristan (326 milyon dolar), Azerbaycan (261 milyon dolar), Türkiye (229 milyon dolar) ve Çin (209 milyon dolar), ithalat yaptığı ülkeler ise Türkiye (1,4 milyar dolar), Rusya (787 milyon dolar), Çin (757 milyon dolar), Azerbaycan (547 milyon dolar) ve Ukrayna'dır (451 milyon dolar) (https://oec.world/en/profile/country/ukr)

Gürcistan 2018 yılında 135 ülkeden 9 milyar 121,371 milyon dolarlık ithalat, 123 ülkeye 3 milyar 354,934 milyon dolarlık ihracat yapmıştır (http://www.geostat.ge). Bu ülkelerden Ege Denizi'ne girmeden deniz ya da karayolu ile ticaret yapılabilecek beş Karadeniz ülkesi (Rusya, Ukrayna, Türkiye, Romanya, Bulgaristan) ile BDT ülkeleri olan Moldova, Azerbaycan, Ermenistan, Türkmenistan, Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan ve Tacikistan ve denize kıyısı olmayan Orta Asya ülkesi Afganistan çıkarıldığında, Ege Denizi kullanılarak, ithalat, ihracat yapıldığı değerlendirilmektedir. Gürcistan'ın yaptığı 9 milyar 121,371 milyon dolarlık ithalatın, %42'si olan 3 milyar 842, 862 milyon dolarlık bölümü karayolu ile %34,8'i olan 3 milyar 180,327 milyon doları deniz yolu ile, %9,7'si olan

884,105 milyon doları hava yolu ile %9,4'ü olan 861,680 milyon doları demiryolu ile %3,8'i olan 352,456 milyon doları boru hatları gibi diğer ulaştırma metotları ile yapılmıştır (http://www.geostat.ge). Gürcistan'ın yaptığı 3 milyar 354,934 milyon dolarlık ihracatın ise, %48,9'u olan 1 milyar 642,737 milyon dolarlık bölümü karayolu ile %40,4'ü olan 1 milyar 355,833 milyon doları deniz yolu ile %6,4'ü olan 217,076 milyon doları hava yolu ile %3,5'i olan 861,680 milyon doları demiryolu ile %0,5'i olan 19,051 milyon doları boru hatları gibi diğer ulaştırma metotları ile yapılmıştır (http://www.geostat.ge).

Gürcistan limanlarından kalkarak Ege Denizi'ni kullanan ya da Ege Denizi ve Türk Boğazları üzerinden Gürcistan limanlarına giren gemi sayısına ilişkin net veriler olmamakla birlikte, Gürcistan'ın ithalat ve ihracat rakamlarından bazı değerlendirmeler yapmak mümkündür. Beş Karadeniz ülkesi ve Moldova'ya yapılan ihracatın toplam tutarı 740 milyon dolardır. Bu altı ülkeye yapılan ihracatın tamamının deniz yoluyla yapıldığı kabul edilse bile diğer ülkelere deniz yoluyla yapılan ihracat miktarı 400 milyon dolar olacak, bu da toplam ihracatın %30'una tekabül edecektir. Bununla birlikte bu ülkelere ihracatın oranı %35'e tekabül etmekte, bu rakam ise deniz yoluyla Ege Denizi üzerinden yapılan ihracatın çok daha fazla olduğunu göstermektedir. Aynı durum ithalat verileri için de geçerlidir. Söz konusu altı ülkeden yapılan ithalat 3 milyar dolar olup, tüm ithalatın deniz yoluyla yapıldığı var sayılırsa diğer ülkelere deniz yoluyla yapılan ithalat miktarı 180 milyon dolar olacaktır. Bu altı ülkenin Gürcistan'ın ithalatındaki oranının %36 olduğu göz önüne alındığında, Ege Denizi üzerinden yapılan ithalatın çok daha fazla olacağı aşikârdır (https://oec.world/en/profile/country/geo).

10. Ege Denizi'nde Açık Deniz Serbestîsinin Ortadan Kalkmasının Dünyadaki Diğer Ülkelerin Deniz Ticaretine Etkileri

Karadeniz coğrafyasına ilişkin dar tanımlama, yalnızca Karadeniz'e kıyısı olan altı ülkeyi içermektedir. Buna karşılık, bölgeye daha geniş çerçeveden havza olarak bakıldığında "Karadeniz havzası" (Black Sea Basin); yaklaşık iki milyon kilometrekarelik bir alanı kaplayan Almanya, Arnavutluk, Avusturya, Beyaz Rusya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Gürcistan, Hırvatistan, Karadağ, Macaristan, Kuzey Makedonya, Moldova, Polonya, Romanya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye ve Ukrayna'yı içermektedir (Aydın, 2004). Karadeniz coğrafyası, Avrupa ve Asya kıtalarının ortasında oldukça stratejik bir öneme sahiptir. Bu coğrafya; İstanbul ve Çanakkale Boğazları yoluyla sıcak denizlere

(Akdeniz, Kızıldeniz, Atlantik Okyanusu) ve Afrika kıtasına açılmakta, ayrıca Tuna, Volga, Dinyeper ve Don nehirleri vasıtasıyla Baltık ve Hazar Denizlerine açılarak Avrupa ve Orta Asya içlerine ulaşmaktadır (Özarslan, 2012). Öte yandan Karadeniz ve Hazar bölgeleri, dünyadaki petrol rezervlerinin %65'ine, doğal gaz rezervlerinin %40'ına sahiptir. Tanker taşımacılığı güzergâhı ve boru hatları bu yeni "Doğu-Batı Enerji Koridoru" üzerinde, yani Karadeniz'dedir. Bu nedenle, Avrupa'nın enerji güvenliğinin sağlanması Karadeniz'in güvenliğinden geçmektedir. Bütün bu nedenler, Karadeniz'i Batı ile Doğu arasındaki merkez durumuna getirmektedir (Koçer, 2007).

Yukarıdaki bilgiler, rakamlar ve değerlendirmeler çerçevesinde, Karadeniz ülkelerine ilave olarak, Ege Denizi'nin uluslararası sularının azalmasından en fazla etkilenecek ülkeler AB ülkeleri, Çin ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) olacaktır. Bu kapsamda; Yukarıda sunulan veriler ile Türk Boğazlarından geçiş ile ilgili istatistikler Ege Denizi'nin kullanım hacmi için yol göstericidir. Özellikle; Rusya ve Kafkaslar bölgesi petrolünün de önemli bir bölümü Boğazlar vasıtasıyla, dolayısıyla Ege Denizi üzerinden taşınmaktadır.

Tablo 9. 2019 yılı İstanbul Boğazı gemi geçiş istatistik özeti (https://atlantis.udhb.gov.tr)

Toplam	**Gemi Adedi**	**Toplam Gros Ton**	**Uğraksız Gemi**	**Toplam Tanker**		
				TTA*	LPG/LNG**	TCH***
	41.112	638.892.062	26.138	5.934	561	2.462

*Türü belirtilmemiş tanker. **Sıvılaştırılmış petrol gazı ve doğal gaz taşıyan tanker. ***Kimyasal yük taşıyan tanker.

Tablo 10**:** 2019 yılı Çanakkale Boğazı gemi geçiş istatistik özeti (https://atlantis.udhb.gov.tr)

Toplam	**Gemi Adedi**	**Toplam Gros Ton**	**Uğraksız Gemi**	**Toplam Tanker**		
				TTA	LPG/LNG	TCH
	43.759	872.314.222	26.184	6.178	669	2.996

Çanakkale ve İstanbul Boğazlarını uğraksız olarak kullanan senelik yaklaşık 25.000 gemi, diğer ülkelerin Ege Denizi'ni kullanarak Karadeniz'e yaptıkları ticaret hakkında fikir vermektedir. Özellikle Rusya, Hazar ve Orta Asya petrollerinin dünya pazarlarına Boğazlar üzerinden Ege Denizi ile ulaştırılması, hem bu enerjiye ihtiyaç duyan devletler hem de petrol ve diğer mallarını satmak isteyen, başta Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri için bu denizin ulaştırma serbestîsini önemli kılmaktadır.

11. Sonuç

İnsanlığın denizlerle tanıştığı dönemlerden itibaren, denizlere hâkim olma çabası günümüze kadar devam etmiş ve gelecekte devam edecektir. Ancak bu hâkimiyet çabalarının uluslararası ilişkilerde gözetilen hukuk açısından hakkaniyet ölçüsüne sahip olması gerekmektedir. Özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yapılan deniz hukuku sözleşmelerine yönelik çabaların da bu yolda olduğu görülmektedir.

Açık deniz serbestîsinin kullanılabileceği su alanlarının belirlenebilmesi için doğal olarak önce kıyı devletlerinin egemenlik haklarının yani deniz yetki alanlarının belirlenmesi gerekir. Bu açıdan Ege Denizi'nde yaşanan karasuları sorunu önem arz etmektedir. Yunanistan'ın, Ege Denizi'nde karasularını 12 mile çıkarma talebi, Türk tarafı açısından bakıldığında; egemenlik yönünden, güvenlik ve stratejik bakımından kabul edilemez olduğu gibi bu denizi kullanan üçüncü ülkelerin serbestçe kullanacağı deniz alanlarını da çok büyük ölçüde kısıtlamaktadır. Ege Denizi'nin dünyanın en önemli sekiz deniz ulaştırma düğüm noktasından biri olan, Türk Boğazlarına bitişik olması, Türk Boğazları ve Ege Denizi vasıtasıyla ticaretini yapan hem Karadeniz ülkeleri hem de diğer ülkeler için önemli bir suyolu olma özelliğini korumaktadır.

Yunanistan karasularının genişliğini 12 deniz miline genişletmesi durumunda, Ege Denizi'nin açık deniz alanında büyük bir oranda azalma yaşanacak ve açık deniz alanları Yunan karasularına dönüşecektir. Bu durumda, Ege Denizi'ni kullanan tüm ülkeler için açık deniz serbestîsi kısıtlanacak ve hâlihazırda açık deniz sayılan ve uluslararası kullanıma açık deniz kesimleri Yunanistan karasuları içerisinde kalacaktır. Yunanistan'ın karasularını 12 deniz miline genişletmesi ile Ege Denizi'nde bir açık deniz koridoru bulunmayacak, geçiş yapan gemiler Yunanistan'ın zararsız geçiş yetkisi kapsamında, geçişi ertelemeyi ve Yunanistan iç hukukunun öngördüğü önlemleri almayı içeren kısıtlamalarına tabi olacaktır. Deniz ticaretini Ege Denizi ve Türk Boğazları vasıtasıyla yapan; Karadeniz havzasındaki ülkelerin yanı sıra, Avrupa Birliği ülkeleri, ABD ve Çin, bu şekildeki bir uygulamadan en fazla etkilenecek ülkeler olacaktır.

Bununla birlikte Ege Denizinde Yunanistan'ın karasularını 12 deniz miline çıkarması sonucunda, açık deniz alanlarının büyük bölümünün Yunan karasularına dönüşmesinin bir başka etkisi de balıkçılık üzerinde görülecektir. Böyle bir durum, Türkiye'nin mevcut avlanma sahalarını kaybetmesine yol açacağından, balıkçılık ve canlı kaynakların paylaşılmasıyla ile ilgili hakları da ihlal edilecektir.

Kaynakça / References

Kitap, Tez ve Raporlar

Banchero C. N. (2018).Russia Oil Market Outlook. *Bancosta Blue Studies,* Volume: WET 2018/#20.

http://www.bancosta.com/report/october2018/WET_2018_19_Russian_Oil_Outlook.pdf.

Başeren, S. H. (2006).*Ege Sorunları*. Ankara: Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayınları, Ankara Üniversitesi Basımevi.

Baykal, F. H. (1998).*Deniz Hukuku Çalışmaları.* İstanbul: Alfa.

Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO). *Dünyada Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliğinin Durumu 2018 Özet.* http://www.fao.org/3/CA0191TR/ca0191tr.pdf.

Braudel, F. (2016). *Bellek ve Akdeniz: Tarih Öncesi ve Antikçağ* (Çev. Ali Berktay). İstanbul: Metis Yayınları.

Clarkson PLC *Annual Report (2018).* London, UK. https://www.clarksons.com/media/1172514/a_report_2018.pdf.

Den Exter, J. (Ed.) (2008). *Ana Hatlarıyla Hollanda Tarihi* (Çev. Mustafa Güleç).Ankara: Kebikeç Yayınları.

European Commission (2018). High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy. *Association Implementation Report on Ukraine.* Brussels: Joint Staff Working Document. https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/2018_association_implementation_report_on_ukraine.pdf.

Eurostat(tarih yok).*Energy, Transport and Environment Indicators2018 Edition.*https://ec.europa.eu/eurostat/web /products-statistical-books/-/KS-DK-18-001.

FAO Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (General Fisheries Commission for the Mediterranean (GFCM)) (2018). *The State Of Mediterranean and Black Sea Fisheries,* Rome. http://www.fao.org/3/ca2702en/CA2702EN.pdf.

Gündüz, Aslan (1990). *The Concept of the Continental Shelf in its Historical Evolution (With Special Emphasis On Entitlement)*. Marmara Üniversitesi Yayın No: 490, Avrupa Topluluğu Enstitüsü Yayın No:1. İstanbul.

İplikçioğlu, B. (2007). *Hellen ve Roma Tarihinin Anahatları.* İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK) (2018). *Deniz Sektörü Raporu 2017*. İstanbul. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2017_sektor_tr.pdf.

İzmir Su Ürünleri Yetiştiricileri ve Üreticileri Birliği (2014). *Su Ürünleri Raporu* İzmir. http://www.isub.org.tr/assets/rapor_suurunlerivekulturbalikciligiileilgilirevize_3eylul2014.pdf.

Kidder, F. (1878). *The Discovery of North Americaby John Cabot: A First Chapter of North America.* Reprinted from The New England Historical and Genealogical Register for October, 1878, by David Clapp&Son. Boston, USA.

Klabbers, J. (ed.) (2016).*International Law Documents*. Cambridge: Cambridge University Press.

Martin, C. J. M. (1984). *The Equipment and Fighting Potential of The Spanish Armada.* (Ph D Thesis). University of St Andrews. UK. https://research-repository.st-andrews.ac.uk/handle/10023/10991.

Oliveira, S. (2021). Networks of Exchange in Anglo-Portuguese Sixteenth-Century Diplomacy and Thomas Wilson's Mission to Portugal, Exile, Diplomacy and Texts Exchanges between Iberia and the British Isles, 1500–1767, (Ed.: Ana Sáez-Hidalgo, Berta Cano-Echevarría), Brill, Boston, 32-55.

Ostrogorsky, G. (2011). *Bizans Devleti Tarihi* (Çev. Fikret Işıltan). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Pazarcı, H. (2017). *Uluslararası Hukuk.* Gözden Geçirilmiş 16. Baskı. Ankara: Turhan Kitabevi Yayınları.

Republic of Turkey, Ministry of Food, Agriculture and Livestock (*2017*), General Directorate of Fisheries and Aquaculture.*Turkish Fisheries.* https://issuu.com/eurofish/docs/turkish_fisheries_2017.

Rothwell, D. ve Stephans, T. (2016). *The International Law of the Sea.*UK: Oxford Hart Publishing.

Swarztrauber, S. A. (1970). *The Three-Mile Limit of Territorial Seas: A Brief History*. (Ph.D. Dissertation). International Studies. Washington: The American University.

Toluner, S. (1996). *Milletlerarası Hukuk Dersleri: Devletin Yetkisi.* Gözden Geçirilmiş 4. Baskı. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım.

Transrussia, Transport &Logistics in Russia: Returningto Growth. A Market Insights Report fromTransRussia/TransLogistica, http://www.transport-exhibitions.com/TransportShows/media/Transport-Library/ Downloadable% 20files/Transport-Logistics-in-Russia-Returning-to-Growth.pdf

Uçarol, R. (2015). *Siyasi Tarih (1789-2014).*Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 10'uncu Basım. İstanbul: Der Yayınları.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2018). *Review of Maritime Transport 2018.*New York: United Nations Publications., https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf.

Yıldız, D. ve Yaşar D. (2012). *Doğu Akdeniz'de Küresel Satranç.* İstanbul: Truva Yayınları.

Makaleler

Aydın, M. (2004). Europe's Next Shore: The Black Sea Region after EU Enlargement *European Union Institute for Security Studies*, Occcasional Paper No. 53, Paris.

Ceyhun. G. Ç. (2018). Ege Denizi'ndeki Karasuları Sorununun Türk ve Uluslararası Deniz Ticareti'ne Etkileri, *Business & Management Studies: An International Journal*, *6*(3), 469–481.

Duruer, E. Ç. ve Öztürk B. (2015). An Overview of High Seas Fishery in the Aegean Sea. Tuncer Katağan, Adnan Tokaç, Şükrü Beşiktepe, Bayram ÖZTÜRK (Ed.), *TheAegean Sea Marine Biodiversity, Fisheries, Conservation and Governance,* Istanbul: Turkish Marine Research Foundation (TUDAV), 41, 354–363.

Elik, S. ve Bal F. (2014). Çağdaş Uluslararası Sistemin Kaynağı ve İlk Dönemi Olarak İspanya-Portekiz Atlantik Sistemi,1493-1648.*Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, *16*(1), 88–117.

Ertuğ, H. R. (1943). Ölümünün 300. Yıldönümü Münasebetiyle Hugo Grotius, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi,1*(4), 695–702.

Gerden, E. (2018). Black, Caspian Ports Tryto Lure Asian Shippers *Journal of Commerce.* https://www.joc.com/port-news/european-ports/black-caspian-ports-try-lure-asian-shippers_20180821.html.

Haivry, O. (2011). John Selden and the Early Modern Debate Overthe Foundations of Political Order *.Annuaire de l'Institut Miche lVilley*, 3, 1–27.

Koçer, G. (2007). Karadeniz'in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye.*Gazi Akademik Bakış, 1*(1), 195–217.

Küçük, C. (1998). Hollanda. *TDV İslâm Ansiklopedisi,* 18, İstanbul, 219-226.https://islamansiklopedisi.org.tr/hollanda#2–tarih.

Leca, L. (2017). TheImpact of Russia's Strategic Interest in the Black SeaRegion on the Imbalance of the Russian Economy. *The Market ForIdeas***,**7-8. http://www.themarketforideas.com/the-impact-of-russias-strategic-interest-in-the-black-sea-region-on-the-imbalance-of-the-russian-economy-a436/.

Meray, S. L. (1955). Açık Denizlerin Serbestliği Prensibinin Gelişmesi. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 10*(2), 76–100.

Meray, S. L. (1958). Kıt'a Sahanlığı Hakkında Cenevre Sözleşmesi (29 Nisan 1958).*Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 13*(4), 80–94.

Özarslan, B. B. (2012). Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz'de Güvenlik Politikaları ve Türk-Rus İlişkileri. *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi (Journal of Turkish World Studies), 12*(1), 135–166.

Özman, M. A. (1988). Ege'de Karasuları Sorunu. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, 43*(3), 173–182.

Rickman, G. (2005). MareNostrum'un Yaratılması: İÖ 300-İS 500. David Abulafia (Ed.), *Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları,* (Çev. Nurettin Elhüseyni), Oğlak Yayınları, 127-154.

Sicking, L. (2010). Naval warfare in Europe, c. 1330–c. 1680. Frank Tallettand David Trim (Ed.), *EuropeanWarfare 1350–1750,*Cambridge: Cambridge University Press, 236-263.

Wallack, R. L. (2018). Russia's Port of NovorossiyskExpandingtoHandleLargerVolumes of Grains. *AmericanJournal of Transportation*, *679*, 2–6. https://ajot.com/ajot_digital/679/#?page=2.

Uluslararası Anlaşmalar ve Kanunlar

BM Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi (1958). United Nations, *Treaty Series,*Vol. 516. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&clang=_en

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982). Birleşmiş Miletler.

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.

26 Aralık 1933 Montevido Sözleşmesi (2016). Montevideo Conventionon RightsandDuties of States. Jan Klabbers (ed.), *International LawDocuments*, Cambridge UniversityPress, 2-4.

4458 Sayılı Gümrük Kanunu (2020, 09 Kasım). http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4458.pdf.

476 Sayılı Karasuları Kanunu, 25 Mayıs 1964 tarih ve 11711 Sayılı Resmî Gazete (2020, 29 Ekim) http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/11711.pdf.

8/4742 Bakanlar Kurulu Kararı, 29 Mayıs 1982 tarih ve 17708 Sayılı Resmî Gazete (2020, 05 Kasım) http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/17708.pdf.

İnternet Kaynakları

BM Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) ve Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (GFCM) İstatistikleri (2020, 11 Ekim).

https://gfcm.sharepoint.com/:x:/g/SecPortal/EQjRcd36_3JEsxMg2xuhqz0B-rbxD4naj616Uws6M-BgeVw?rtime=dyESHT0Y10g

EUROSTAT (2020, 03 Ekim). http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do.

Global Ports Invesment Plc. (2020, 23 Eylül). Key Russian Gateways.

http://www.globalports.com/globalports/about-us/our-industry-overview/container-market/key-russian-gateways#Black%20Sea%20Basin.

Gürcistan İstatistik Ofisi (NationalStatistics Office of Georgia) (2020, 09 Ekim).

http://www.geostat.ge/cms/site_images/_files/english/bop/2019/Export%20Country_1995-2019.xlsx.http://www.geostat.ge/cms/site_images/_files/english/bop/2019/Import%20Country%201995-2019.xlsx.

http://www.geostat.ge/cms/site_images/_files/english/bop/2019/Import-Transports-2016_2019.xlsx.

http://users.humboldt.edu/ogayle/hist110/DoctrineDiscovery.html. (2020, 02 Kasım)

http://www.worldshipping.org/about-the-industry/glossary-of-industry-terms. (2020, 05 Kasım)

MassachusetsInstitute of Technology (MIT) (2020, 28 Ekim).TheObservatory of EconomicComplexity.

https://oec.world/en/profile/country/bgr/,

https://oec.world/en/profile/country/geo/,

https://oec.world/en/profile/country/rou/,

https://oec.world/en/profile/country/rus/,

https://oec.world/en/profile/country/ukr/.

Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD), (2020, 25 Ekim). http://www.oecd.org/about/members-and-partners/.

Rusya Deniz Ticaret Limanları Birliği (2020, 19 Kasım). http://www.morport.com/rus/content/statistika.

T.C. Dışişleri Bakanlığı (2020, 10 Kasım). Başlıca Ege Denizi Sorunları. http://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa.

http://www.transport-exhibitions.com/TransportShows/media/TransportLibrary/Downloadable%20files/Transport-Logistics in- Russia-Returning-to-Growth.pdf. (2020, 17 Kasım).

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) ((2020, 21 Ekim)).

http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27669#.

http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046.

https://www.hemyockcastle.uk/european/index.html. (2020, 01 Kasım)

http://www.shiptraffic.net/2016/04/aegean-sea-ship-traffic.html. (2020, 02 Kasım)

U.S. Energy Information Administration (2020, 01 Kasım). World Oil Transit Chokepoints.

https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf.

Ukrayna Altyapı Bakanlığı (Ministry of Infrastructure of Ukraine). (2020, 28 Ekim)

https://mtu.gov.ua/en/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html.

Ukrayna Deniz Limanları Otoritesi (Ukrainian Sea Ports Authority-USPA) (2020, 03 Kasım)).

http://www.uspa.gov.ua/images/Perevalka/201901-fact.xlsx.

http://uspa.gov.ua/en/press-center/news/uspa-news/16379-in-the-first-half-of-2018-seaports-handled-63-8-million-tons-of-cargo-the-actual-data-of-uspa.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi (2020, 11 Kasım)

https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx.

https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_roro.aspx.

https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_kruvaziyer.aspx.

https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx.

Görsel Kaynakça:

https://www.mapdiva.com/portfolio-item/a-vietnamese-moses (2020, 03 Kasım)

https://peakoil.com/alternative-energy/the-last-oil-peak-in-the-history-of-the-world (2020, 05 Kasım)

https://www.cambridge.org/core/books/cambridge-world-history/european-and-mediterranean-trade-networks (2020,23 Ekim)

https://www.marinevesseltraffic.com/AEGEAN-SEA/ship-traffic-tracker (2020, 09 Kasım)