

**Citation:** Ceyhun G.Ç. (2018), Ege Denizi'ndeki Karasuları Sorununun Türk Ve Uluslararası Deniz Ticareti'ne Etkileri, BMIJ, (2018), 6(3): 469-481 doi: <http://dx.doi.org/10.15295/bmij.v6i3.332>

## **EGE DENİZİ'NDEKİ KARASULARI SORUNUNUN TÜRK VE ULUSLARARASI DENİZ TİCARETİ'NE ETKİLERİ<sup>1</sup>**

Gökçe Çiçek CEYHUN<sup>2</sup>

Received Date (Başvuru Tarihi): 12/11/2018

Accepted Date (Kabul Tarihi): 22/11/2018

Published Date (Yayın Tarihi): 30/11/2018

### **ÖZ**

Günümüz dünyasında devletlerin en temel stratejilerinden biri, enerji hatlarını ve enerji kaynaklarını kontrol altına alarak rekabet güçlerini geliştirmektir. Türkiye, coğrafi konumunun verdiği üstünlükten kaynaklanan nedenlerle özellikle deniz alanları açısından rekabet gücü yüksek ülkeler arasında yer almaktadır. Bu nedenle Türkiye, yük taşımacılığında aldığı yüksek pay ve deniz ticareti açısından bölgede oynadığı kilit rol ile denizlere ilişkin uyguladığı politikalar açısından dikkat çekici bir konumdadır. Deniz ticaret rotaları, hukuksal olarak transit geçiş ve zararsız geçiş gibi serbestiler söz konusu olmasına rağmen deniz alanlarına ilişkin aidiyet sorunundan etkilenmektedir. Özellikle tartışmalı deniz alanlarında gemilerin izleyecekleri ticari rotalar, geçiş rejimine ilişkin olarak sahildevletinin lehine alabileceği bir takım tedbirlerden etkilenme potansiyeline sahiptir. Her ne kadar teoride geçiş serbestisi öngörülse de pratikte karşılıklı kıyı devletleri arasında yaşanan çekişmeler, gelecekte yaşanabilecek büyük sorunların göstergesini teşkil etmektedir. Sahildevletleri arasında gerek karasuları, gerekse kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge gibi konularda Dünya ölçeğinde pek çok sorun mevcuttur. Bunların en bilinenlerinden birisi de Türkiye ve Yunanistan arasında süregelen Ege Denizi'ndeki karasuları sorunudur. Bu çalışmada Ege Denizi'ndeki karasuları sınırlandırmalarına ilişkin gelişmelerin ülkemiz deniz ticareti ve uluslararası deniz ticaretine olası etkileri değerlendirilmiştir. Araştırma kapsamında derinlemesine literatür taraması yapılmış, deniz ticaret rotalarına ilişkin haritalar aracılığıyla mevcut durum incelenmiş ve olası senaryolar tartışılarak, geleceğe yönelik tedbir ve öngörüler sunulmuş ve çalışma sonlandırılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Ege Denizi, Karasuları, Deniz Ticareti

**JEL Kodları:** M10, L91

## **THE EFFECTS OF THE TERRITORIAL WATERS PROBLEM AT AEGEAN SEA ON TURKISH AND INTERNATIONAL MARITIME TRADE**

### **ABSTRACT**

In today's world, one of the most fundamental strategies of states is to develop their competitive power by controlling energy lines and energy resources. Turkey, has high competitive advantage when compared to other countries especially in terms of geographic location. For this reason, Turkey has an attractive position in terms of the sharing of freight transport and having key role with maritime trade policies. Although maritime trade routes are legally free, such as transit and innocent passage, they are affected by the problem of sovereignty of sea areas. In particular, commercial routes to be followed by ships in controversial maritime areas have the potential to be influenced by a number of measures in favor of the coastal state in relation to the transition regime. Although in theory the freedom of transition is accepted, the conflicts between the coastal states in practice constitute an indicator of the big problems that can be experienced in the future. There are many world-wide problems in the coastal states such as territorial waters, continental shelf and exclusive economic zone. One of the most well-known problem is the ongoing territorial waters matter in the Aegean Sea between Greece and Turkey. In this study, the possible effects of the developments related to the limitation of territorial waters in the Aegean Sea to the maritime trade of our country and international maritime trade were evaluated. Within the scope of the research, in-depth literature was searched, the current situation was examined through maps related to maritime trade routes, and the possible scenarios were discussed and the study was terminated by presenting future measures and predictions.

**Keywords:** Aegean Sea, Territorial Waters, Maritime Trade

**JEL Codes:** M10, L91

<sup>1</sup> Bu çalışma, yazara ait yayınlanmamış doktora tezinden alıntılar içermektedir.

<sup>2</sup> Dr.Öğr.Üyesi, Bursa Teknik Üniversitesi, [gokce.ceyhun@btu.edu.tr](mailto:gokce.ceyhun@btu.edu.tr)

<https://orcid.org/0000-0003-3640-4018>

## 1. GİRİŞ

Bir devletin ülkesinin kara, deniz ve hava unsurlarından oluştuğu dikkate alındığında, kara parçalarının tamamının paylaşılmış olduğu, buna karşılık dünya denizleri, deniz dibi ve denizin zenginliklerine ilişkin diğer unsurların paylaşım sürecinin devam ettiği görülmektedir (Gündüz, 2009, 87). Bu bağlamda denizlerin artan değeri; ticarî, ekonomik, stratejik ve askerî anlamda ülkesel çıkarlarını korumaya çalışan kıyı devletlerini, denizler üzerinde egemenlik kurabilme konusunda karşı karşıya getirmektedir.

Devletlerin her ne gerekçe ile olursa olsun, denizler üzerindeki egemenlik yarışları, sınırlandırma sorununu da beraberinde getirmektedir. Yapılan bir araştırmaya göre, dünya üzerinde - 60 tanesi kıyıdaş olmayan- toplam 365 adet potansiyel deniz alanı sınırı mevcuttur. Bu alanların %47,3'ü en az bir sınırlandırma sözleşmesine sahip olmakla birlikte, kalan %52,7'si herhangi bir deniz sınırlandırma sözleşmesine sahip değildir. 1970 ile 1982 yılları arasında her yıl yaklaşık 8 adet deniz sınırlandırma anlaşması yapılmış ve 1982'den beri yapılan anlaşmaların sayısı yıllık 5'e düşmüştür. Bu nedenle en iyi senaryoya göre, önümüzdeki 45 yıllık dönemde 224 potansiyel deniz alanının sınırlandırılacağı tahmin edilmektedir (Donaldson, Williams, 2005, 41).

Bu anlayışla sürekli gelişim halinde olan deniz hukuku alanında XIX. ve XX. yüzyıl boyunca çok sayıda uluslararası sözleşme imzalanmış ve bu sözleşmelerdeki kurallar birçok ülke tarafından iç hukuka alınmıştır. Uluslararası hukuk alanları içinde pek çok ülkenin ortak kararıyla ortaya çıkan anlaşmalar yoluyla üzerinde görüş birliği sağlanan yegâne alanlardan biri deniz hukukudur. Sırasıyla 1962'de Açık Deniz Sözleşmesi, 1964'te Kıta Sahaneliği Sözleşmesi ve Bitişik Bölge Sözleşmesi, 1996'da Balıkçılık Sözleşmesi yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu anlaşmaların hiçbirine taraf olmamıştır. Bu sözleşmelerin sonucunda deniz alanlarına ilişkin çeşitli ilişkilerde büyük değişiklikler görülmüştür. Özellikle bu sözleşmelerde belirtilen karasuları ve balıkçılık haklarına ilişkin belirli kuralların olmayışı, kıyı devletlerinin çıkarlarına uygun şekilde bu sınırları arttırmaları ile sonuçlanmıştır. Hatta bazı devletler karasuları konusundaki genişleme hakkını daha da ileri götürerek diğer devletlerin geçiş serbestisine etki edecek şekilde karasularını 200 mile kadar ilan etmişlerdir.

Deniz alanlarına ilişkin bilinen önemli sınırlandırma sorunlarından biri de Türkiye ile Yunanistan arasında süregelen Ege Denizi'ndeki karasularına ilişkin sınırlandırma sorunudur. Bu çalışma kapsamında çoğu zaman iki ülkeyi savaşın eşiğine getiren karasuları sınırlandırma sorununa dikkat çekilmiş ve çözüm önerileri değerlendirilmiştir.

## 2. EGE DENİZİ KARASULARI SORUNU

Karasuları, devletin sahilleri veya iç sularının dış sınırı (normal esas çizgi veya düz esas çizgi) ile açık deniz arasında belirli genişlikteki bir deniz alanını ifade eder. Bu yönüyle karasuları kavramı coğrafi değil hukuki bir kavramdır. Kıyıların herhangi bir özellik göstermediği durumlarda karasularının, olağan esas çizgiyi oluşturan en düşük su düzeyindeki yani suların en çok çekildiği kıyı çizgisinden başladığı kabul edilmektedir. Kıyıların iç sular alanlarına yer vermesi durumunda ise karasuları, iç suların dış sınırını oluşturan düz esas çizgilerden başlamaktadır (İnan, 1976, Çelik, 1977, Gündüz, 2009, Pazarcı, 2003, Özman, 2006, Sur, 2006).

Lozan Antlaşması'nda verilen karar gereği Ege Denizi'nin %75'i açık denizi teşkil etmektedir. Yani Türkiye ve Yunanistan'ın kara ülkesi ile adalara ait 3 millik karasularının dışında kalan açık deniz alanları, Ege Denizi'nin dörtte üçünü oluşturmaktaydı. Ancak Yunanistan, "Havayolları ve Emniyet Meseleleri ile İlgili Olarak Karasuları Hakkında Kanun" ile 1931 yılında karasularının genişliğini 10 mil olarak ilan etmiştir. Bu düzenlemeden 5 yıl sonrasında ise "Yunanistan Karasularının Tespiti Hakkındaki 230/1936 Sayılı Kanun" ile karasularının genişliğini 6 mil olarak ilan etmiştir. Türkiye ise 476 sayılı Karasuları Kanunu ile 15 Mayıs 1964'te Ege Denizi'nde karasularını 6 mil olarak ilan etmiştir. İlaveten bu durumun komşu ülkeler tarafından aşılması durumunda ise karşılıklılık esasını benimsemiştir (2.md.). 2674 sayılı Karasuları Kanunu ile 20 Mayıs 1982 tarihinde Ege Denizi'ndeki karasuları sınırı 6 mil olarak belirlenmiştir (Arı, 2002, 42).

Türkiye, tüm görüşmelerine katıldığı konferansların sonunda Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ile alınan karar gereği kıyı devletlerine 12 mile kadar karasuları hakkının tanınması konusuna itiraz etmiştir. Ancak bu karar uygulanmaya devam etmiştir. Tarihsel sürece bakıldığında Ege Denizi'nde karasuları sorununa ilişkin ilk ciddi uyuşmazlık 1981 yılında Papandreau yönetimindeki hükümetin, karasuları sınırını 12 mil olarak ilan etmesiyle ortaya çıkmıştır. Özellikle BMDHS hükümlerine dayanarak, her devletin karasularının genişliğini saptama yetkisini haiz olduğunu ve bir genel kural olan 12 deniz milinin Ege adaları için de uygulanabileceği öne sürülmüştür. Yunanistan'ın bu kararına karşı Türkiye'nin tepkisi gecikmemiş ve Türk hükümeti bu kararı savaş nedeni sayacağını belirtmiştir. İki ülke arasında gerginlik devam edince NATO (North Atlantic Treaty Organization - Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü) ülkeleri ve ABD'nin araya girmesi sonucu Yunanistan'ın bu karardan vazgeçmesi sağlanmıştır. Yine de Yunanistan, hukuki olarak karasularını 12 mile kadar çıkarmaya hakkı olduğunu sıklıkla dile getirmeye devam etmektedir. Yunanistan'ın bir sonraki hamlesi, 16 Kasım 1964 yılında BMDHS'ni onaylayarak karasularını 12 mile çıkarmak istemesi olmuştur. Ancak Türkiye, konuya ilişkin yoğun tepkisini aynı kararlılıkla sürdürdüğünden Yunanistan yine geri adım atmak durumunda kalmıştır. Bu sürecin sonunda

Yunanistan, gerekmediği sürece karasularının 12 mile yükseltilmeyeceği konusunda NATO ve BM'ye güvence vermiştir.

8 Haziran 1995'te TBMM, hükümete eğer Yunanistan karasularını 12 mile çıkarırsa (askerî olanlar da dâhil olmak üzere) gerekli önlemleri almak için tam yetki vermiştir. Bunun ardından Türkiye, 21 Aralık 1995 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri'ne bir mektup göndererek, Yunanistan'ın BMDHS'ni onaylamasının, kendisinin Ege Denizi'ne ilişkin hak ve çıkarlarına karşı herhangi bir tek taraflı eylemi meşru kılmayacağı doğrultusundaki görüşünü dünya kamuoyuna ilan etmiştir (Arı, 1993, Sönmezoğlu, 2006, Sur, 2006, Başdemir, 2007). Bu kapsamda beş yılda bir güncellenen, Milli Güvenlik Siyaset Belgesi'nde Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkartması "casus belli-savaş nedeni" sayılmakta idi. Ancak 22.11.2010 tarihli yeni belgede 12 mil sorunu, öncelikli tehdit olarak tanımlanmamıştır.

Ege Denizi'nde Yunanistan'a ait adaların sayısı düşünüldüğünde ve hukuksal olarak bu adaların da karasularının varlığı dikkate alındığında, Yunanistan'ın 12 mil olarak karasularını belirlemesi halinde ege Denizi tam anlamıyla bir Yunan gölüne dönüşecektir. Böylelikle Ege Denizi'nin tam anlamıyla Yunanistan'a geçecek ve yeni hukuki statüden etkilenen tek devlet Türkiye olmayacaktır. Karadeniz ile Akdeniz arasında ticaret yapan tüm gemiler bu durumdan etkilenen ve belki de bazı ülkeler için ticaretin seyri değişecektir. Hâlihazırda, yani 6 millik karasuları uygulamasında, Türkiye'nin 96.703 kilometrekarelik Ege'deki uluslararası sulara çıkışını sağlayan toplam 126,5 kilometrelik (3'ü diğerlerine göre daha geniş olan) 5 koridor bulunmaktadır. Yani, Türk gemileri Yunanistan'a herhangi bir bilgi vermeksizin uluslararası sularda seyir imkânını yakalamaktadır. Ancak, 12 mil uygulaması ile Türkiye, 55.306 kilometrekareye düşen uluslararası sularda ancak 11,9 kilometrelik 2 koridordan açılacaktır. Bununla birlikte açıldığı uluslararası suların açık denize (Akdeniz'e) herhangi bir çıkış noktası olmayacaktır. Böylelikle Türkiye açısından askerî ve ekonomik olarak büyük sorunlar ortaya çıkacaktır. Kuzeyden girildiğinde uluslararası sulardan hiçbir ülkenin karasularında seyretme zorunluluğu olmadan Akdeniz'in açık sularına ulaşmak şu an için mümkündür. Fakat 12 mil uygulaması ile Ege'nin ortasında kalacak bu bölgeyi, "uluslararası sular" değil "uluslararası göl" olarak tanımlamak daha uygun olacaktır. Ege'deki uluslararası sular iki ayrı göl şeklinde olacaktır. Her ikisine de Türkiye'nin bir çıkış koridoru olacak. Ancak bu sulardan Akdeniz'e Yunan karasularına girmeden çıkış olmayacaktır. Halen zararsız geçiş rejimine tabi olan bu sularda yalnız deniz yoluyla değil, hava yoluyla da yapılacak geçişlerin transit geçiş rejimine tabi kılınmasıyla ortaya çıkabilecek yeni durumlar iyi değerlendirilmelidir (Toluner, 1996, vd.)<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Toluner, 1996, s.142; Özman, 2006, s.343; Sur, 2006, s.306; Başdemir, 2007, s.102; Işıklar, 2009, s.88.

1997 yılında Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkilerde olumlu bir gelişme olmuş ve Madrid'deki NATO Zirvesi'nde taraflar arasında 6 maddelik bir mutabakat imzalanmıştır. Bu taahhütler aşağıdaki gibi sıralanmaktadır:

- Güvenlik, barış ve komşuluk ilişkilerinin olumlu yönde devam ettirilmesi,
  - Tarafların egemenlik haklarına karşılıklı saygı,
  - Uluslararası hukuka ilişkin ilklere ve anlaşmalarına saygı,
  - Birbirlerinin güvenlikleri ve millî egemenlikleri açısından büyük bir önemi haiz Ege'de hayatî çıkar ve endişelerine karşılıklı saygı
- Yanlış anlaşılmalardan kaynaklanan ihtilâflardan kaçınılması ve tek taraflı eylemlerden sakınılması
  - Anlaşmazlıkların, ortak rızaya dayanarak ve kuvvet kullanımı veya kuvvet tehdidi olmadan barışçıl yollardan çözülmesi taahhüdü.

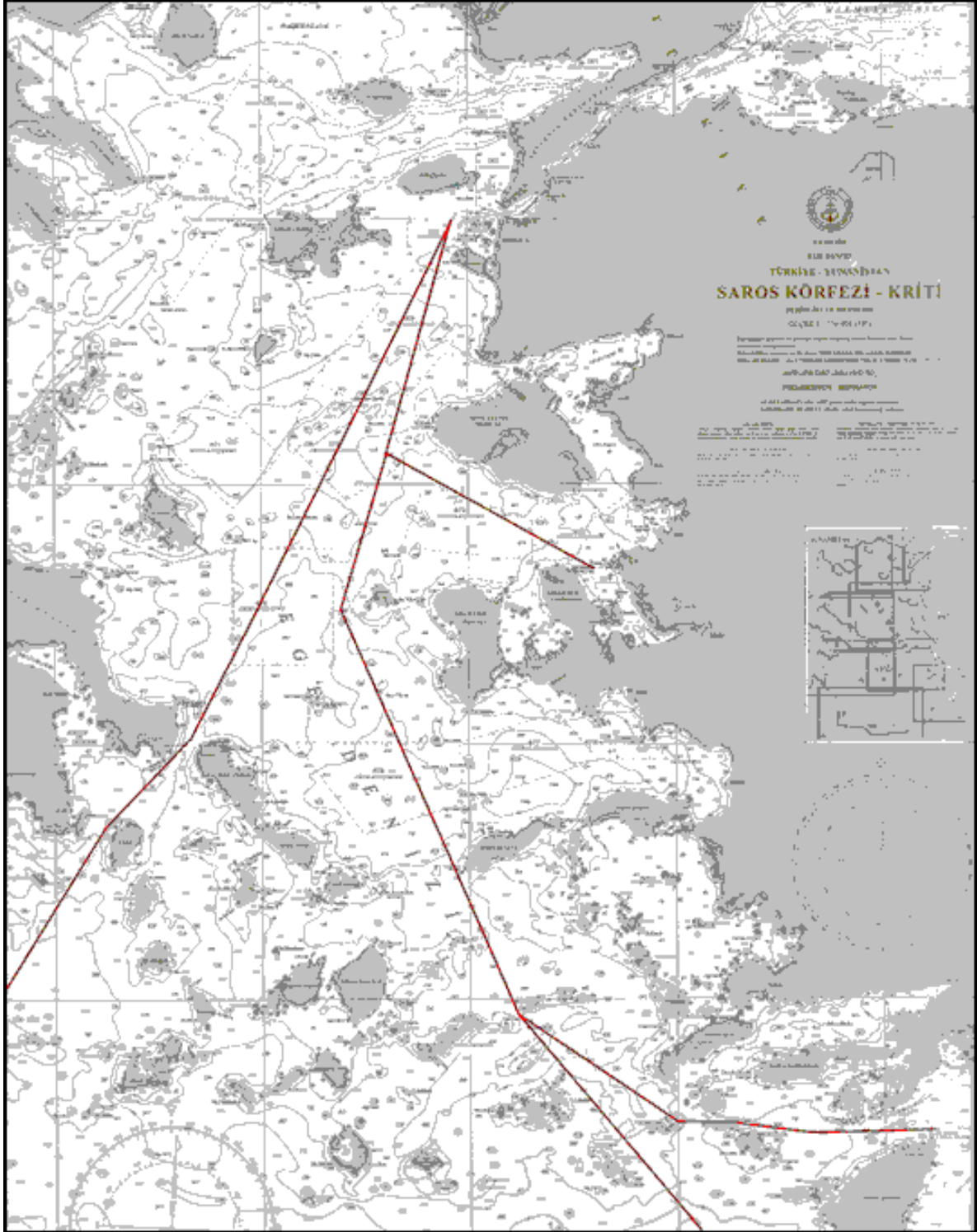
Madrid Deklarasyonu ile Yunanistan karasularını 12 mile yükseltme istediğinden vazgeçmiş, Türkiye ise söz konusu duruma ilişkin güç kullanma tehdidinde bulunmayacağını belirtmiştir. Bu haliyle 1997 Madrid Deklarasyonu, iki ülke arasında yapılan bir anlaşma değil, iki ülkenin birbirleri ile tartışmalarında pozisyonlarını değiştirmeden “bire adım geri çekilmeleri” dir (Sönmezoğlu, 2006, 611).

Ege Denizi'nde deniz alanları sınırlandırmalarına ilişkin gelişmeler, sadece Türkiye için değil, Karadeniz ve diğer ülkeler için de önemlidir. Çünkü Yunanistan'ın, karasularını tek taraflı olarak 12 mile yükseltmesi halinde, Ege Denizi'ni kullanan tüm gemilerin daha önceleri açık deniz olan uluslararası suları değil, Yunanistan'ın yetki alanına giren Yunan Denizi'ni kullanmaları gündeme gelecektir. Mevcut hali ile açık denizde koridorları serbestçe kullanan gemiler, yeni durumda Ege Denizi üzerinden geçen tüm ulaştırma koridorlarının tek bir devletin yetkisi altına girmesi durumu ile karşı karşıya kalacaklardır. Bu yeni durumun hem ticarî ve ekonomik açılarından, hem de askerî ve güvenlik boyutu ile Türkiye dâhil, Karadeniz ülkeleri ve Ege Denizi'nden sık geçiş yapan tüm ülkeler tarafından çok iyi değerlendirilmesi gerekmektedir.

### **3. EGE DENİZİ KARASULARI SORUNUN ULUSLARARASI DENİZ TİCARETİNE ETKİLERİ**

Deniz alanlarından geçen ulaştırma rotaları ile karasuları arasındaki ilişkinin ele alındığı bir çalışmada Oxman, karasularının Ege Denizi'nde 3 mil olarak belirlendiği durumda sayısız açık deniz rotasının çizilebildiğini belirtmiştir. Ancak bu sınır 6 mile yükseldiğinde söz konusu rotaların sayısında dikkate değer ölçüde bir azalmanın söz konusu olacağını ifade etmiştir. Diğer taraftan bu sınır

Yunanistan tarafından 12 mile yükseldiğinde söz konusu açık deniz rotalarından eser kalmamaktadır. Haliyle Akdeniz ile Karadeniz arasında ticaret yapan tüm gemiler için yeni potansiyel geçiş rejimleri söz konusu olabilecektir (Oxman, 1999, 26, Özman, 2006, 343.).

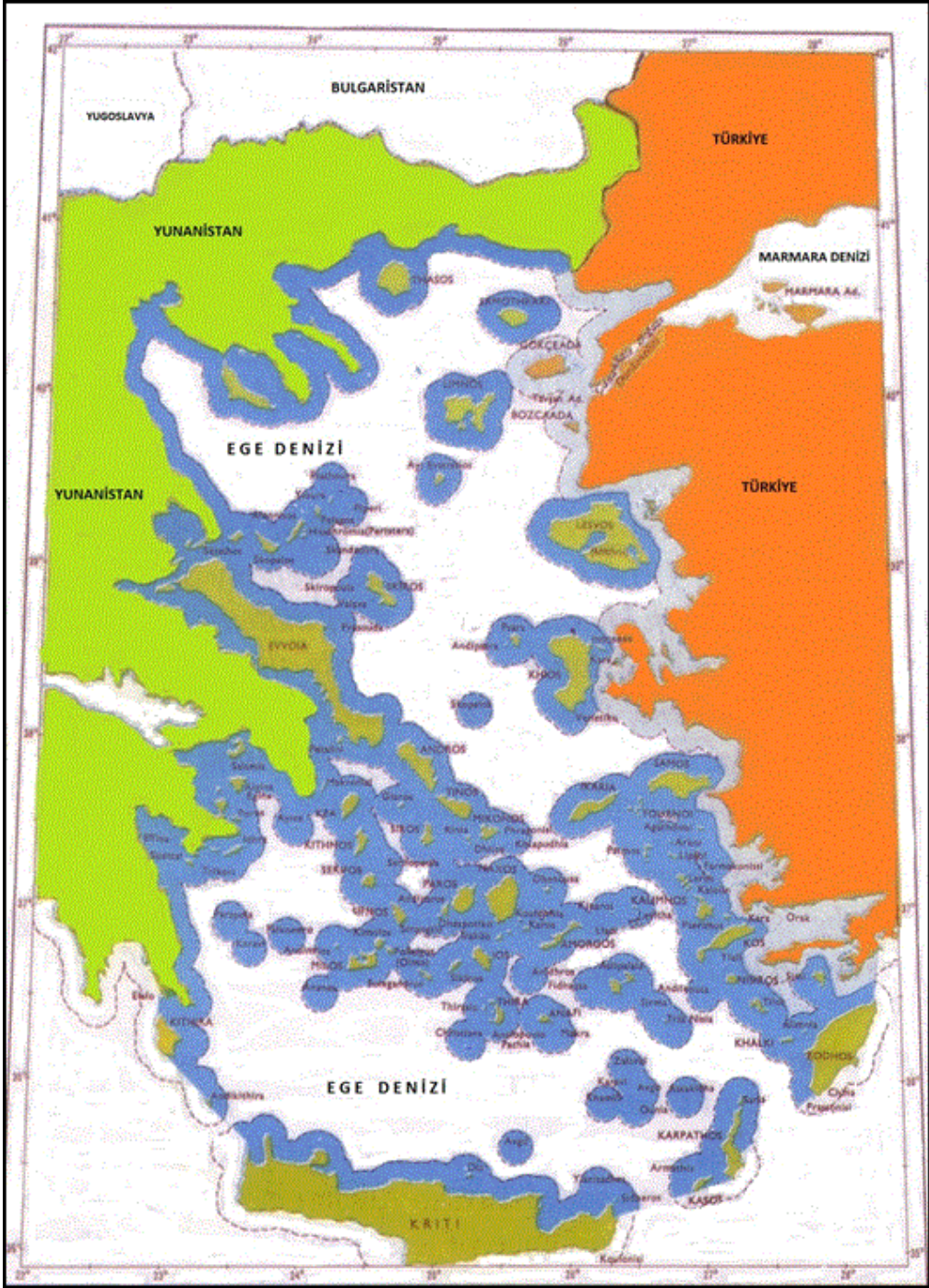


**Şekil 1.** Ege Denizi Ulaştırma Koridorları

Şekil 1’de görüldüğü gibi hâlihazırda Ege Denizi’nden geçen iki önemli rotadan biri Yunanistan’ın güneyi ile Afrika, Avrupa ve Amerika’yı bağlamakta, diğeri ise Akdeniz’in güneyinden devam ederek Asya, Uzakdoğu ve Afrika’ya uzanmaktadır. Karasularının 6 mil olarak uygulandığı mevcut konumda, bu denizi kullanan tüm ticari gemiler, uluslararası hukuka göre serbest geçiş rejiminden yararlanmaktadırlar. Bu hak kapsamında tüm ticari gemiler, herhangi bir ulusun egemenlik alanına girmeksizin aynı haklara tabi olarak geçişlerini sürdürmektedirler. Oysa Yunanistan tarafından karasularının 12 mile yükseltilmesi halinde daha önceleri açık deniz alanlarından faydalanan ticaret gemiler, bundan böyle Yunanistan’ın yargı ve idaresi altında yer alan Yunan karasularından geçmek zorunda kalacaklardır.

Karasuları sınırlarının farklı millerde belirlenmesinin ülkelere getirdiği karasuları alanlarının hesaplandığı bir çalışmada İnan (1995), şu anki durumda Yunanistan’ın %41,7 ile 79.007 km<sup>2</sup> karasularına sahip olduğunu, Türkiye’nin ise %7,5 ile 14.332 km<sup>2</sup> karasuları alanına sahip olduğunu, kalan %51’lik kısmın ise açık deniz alanı olduğunu belirtmiştir. Yani sahil devletlerinden birisinin karasularını genişletmesi halinde bu denizi kullanan ticari gemiler için serbest geçiş hakları tamamen sona erecektir (İnana, 1195, 38).

Şekil 2’de maviye boyalı alanlar, Ege Denizi’ndeki mevcut durumda yani karasuları sınırı 6 mil iken kıyı devletlerinin ve bu devletlere ait adaların karasularını ifade etmekte ve bu alanların haricinde kalan kısım açık denizi teşkil etmektedir. Görüldüğü gibi mevcut haliyle önemli ölçüde açık deniz ticaret rotasının bulunduğu bu bölgede herhangi bir gemi serbest geçiş rejiminden faydalanmakta ve Yunanistan’ın karasularına girmeksizin Çanakkale ya da İzmir’e ulaşabilmektedir (Scovazzi, 1995, s.82).

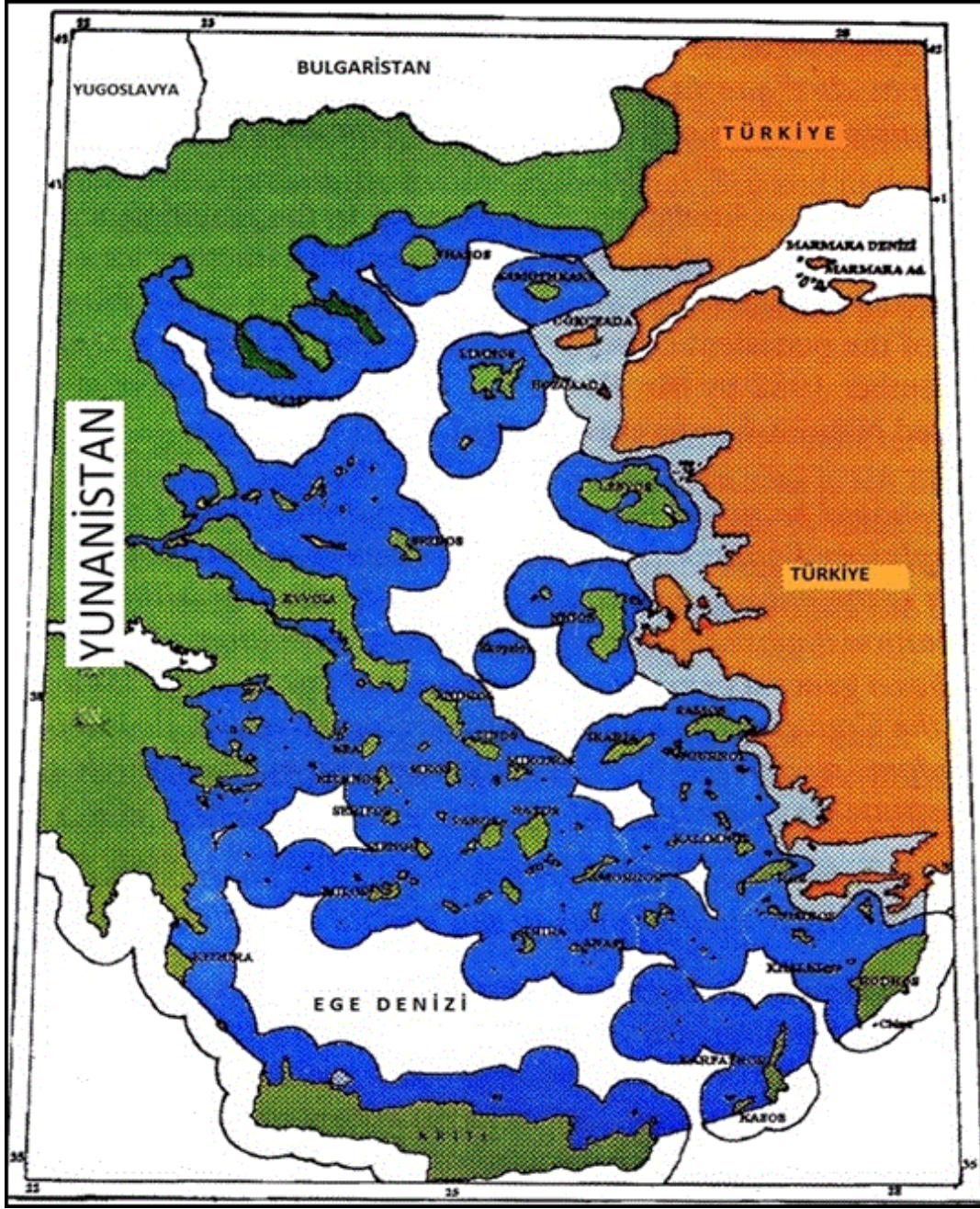


**Şekil 2.** Ege Denizi’nde Karasularının 6 Mil Olduğu Mevcut Durum

**Kaynak:** Scovazzi, 1995, 80.

Yunanistan tarafından karasularının 10 mile yükseltilmesi halinde ortaya çıkacak görüntü ise Şekil 3’te gösterilmektedir. Bu durumda Ege Denizi’nde güneyden kuzeye çıkarken ya da Boğazlara ulaşmak istendiğinde kullanılabilir bir açık deniz rotasından söz etmek mümkün değildir (Scovazzi, 1995, s.84).

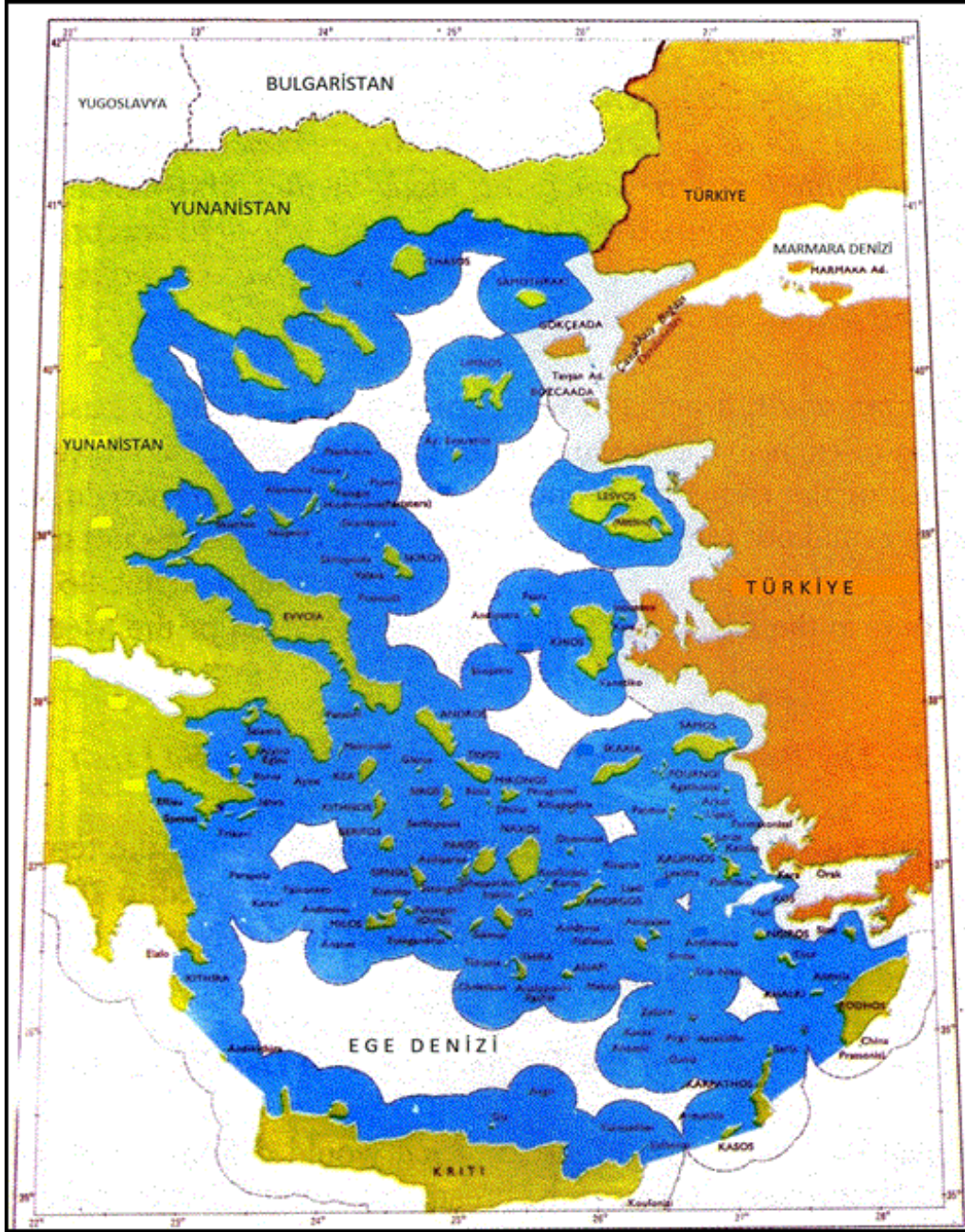




Şekil 3. Ege Denizi'nde Karasularının 10 Mil Olması Durumu

Kaynak: Scovazzi, 1995, 84.

Yunanistan tarafından karasuları sınırınının 12 mile çıkarılması halinde serbest geçiş alanlarının yani açık deniz rotalarının tamamen kaybolarak Ege Denizi'nin nasıl bir Yunan gölüne dönüşeceğini Şekil 4'te görmek mümkündür (Scovazzi, 1995, s.86).



Şekil 4. Ege Denizi'nde Karasularının 12 Mil Olması Durumu

Kaynak: Scovazzi, 1995, s.86.

Karasularının sınırları yükseldikçe azalan açık deniz rotaları başka sorunları da beraberinde getirmektedir. Askerî anlamda yaşanabilecek güvenlik problemleri ise bu sorunların başında gelmektedir. Çünkü Ege Denizi'nde karasularının 12 mil olması durumunda daha az rota çizilebilmesi suretiyle askerî gemilerin geçiş güzergâhlarının değişmesi, bu alandaki askerî faaliyetlerin de kısıtlanması anlamına geleceğinden ülkesel güvenlik açısından da tehdit oluşturabilecektir. Çünkü bu alanlarda tatbikat ya da fiili silah eğitimi yapılamayacak, gemiler üzerinde konuşlu helikopter

kaldırılmayacak, denizaltılar tarafından dalmış durumda hareket edilemeyecek ve kısacası gemilerin faaliyetleri kısıtlanacaktır (Oxman, 1999, 26). Özet olarak, tüm bunlar sahildar devletlerin güvenlik riskleri ile doğrudan ilintilidir. Çünkü barışı korumanın önemli şart ve unsurlarından birisi saldırılar konusunda caydırıcı olabilmektir. Silahlı kuvvetlerin deniz alanlarında gerçekleştirmekte olduğu tatbikatlar bir yandan caydırıcılığı arttırırken, bir yandan da olası bir savaşa karşı hazırlık niteliğini teşkil etmektedir. Askerî donanmanın kıyılarımızı çevreleyen denizlerdeki faaliyetlerinin kısıtlanması, olası bir savaşa hazırlık seviyesini düşürücü yönde etkide bulunacağı için böyle bir hak ihlalinin kabul edilmesi mümkün değildir.

Karasularının genişliği 6 milde dondurulmadığı takdirde, örneğin Yunanistan tarafından 10 mil ya da 12 mile çıkarıldığı takdirde, Anadolu'nun Ege kıyılarıyla açık deniz arasına çok yerde Yunanistan'ın karasuları girecektir. Diğer taraftan adalar arasındaki sular, iki ada nedeniyle oluşan kıyıları aynı devletin egemenliğine tâbi boğazlar niteliğini kazanacaktır. Bu konum, açık denizin bir kesimi ile yabancı bir devletin karasuları arasında kullanılan boğazlar konumuna girer ki, BMDHS de bu konumda bulunan boğazlardan yalnız deniz yoluyla geçiş için zararsız geçiş rejiminin uygulanması öngörmüştür. Karasularının genişliği 6 milde dondurulmadığı takdirde, Ege Denizi'nin güneyindeki adalar arasından geçiş de sorun yaratacaktır. Bu adalar ve arasında kalan sular bir bütün olarak ele alınmadıkça, adalar arasındaki ulaştırmanın açık denizin bir kısmı ile diğer bir kısmı arasında milletlerarası ulaştırmada kullanılan boğazlar konumuna uyması ve transit geçiş rejimine tabi kılınması olanağı bulunmayacaktır (Toluner, 1996, 143).

#### 4. SONUÇ

Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki karasuları ve kıta sahanlığı konusundaki iddiaları ve bu alanları sahiplenme konusundaki girişimleri dikkate alındığında, belli başlı ticaret koridorlarını kendi ülkesi üzerinde tesis etmesinin bir amacının da ilerleyen süreçte karasularına ilişkin iddialarına dayanak oluşturabilmektir. Öte yandan Mısır ve Lübnan ile denizlerde sınırlandırma anlaşmaları yapan GKRY de Akdeniz'deki ticari gücünü arttırma çabalarını hızlandırmaktadır. Deniz alanlarının sınırlandırılması konusunda ön plana çıkan iş birliği ve anlaşmaların, ülkeler arası rekabet ile birlikte, sadece Ege Denizi'nin değil Akdeniz'deki deniz ticaretini de dolaylı olarak etkileyebileceği değerlendirilmektedir.

Karasularının sınırlarına ilişkin yapılan belirlemeler, çalışma kapsamında ele alınan şekillerdeki haritalarda görüldüğü üzere, uluslararası ticarete önemli ölçüde etkide bulunacaktır. Karasularının Yunanistan tarafından 12 mile çıkarılması durumundan sadece Türkiye değil, Akdeniz ve Karadeniz arasında ticaret yapan tüm ülkelerin gemileri etkilenecek ve daha önceleri serbest geçiş

rejimine tabi olan gemiler, bundan böyle karasularından geçiş rejimine tabi tutulacaklardır. Yani bu durumda ticaret gemileri Ege Denizi'nden geçiş yaparken Yunanistan'ın yargı ve idaresindeki bir alanı kullanıyor olacaklardır. Bu deniz alanını sık kullanan ve bu alana önem veren devletlerin hiç biri için böylesine bir durumun tercih edilmeyeceği aşikârdır.

Diğer taraftan Türkiye olarak denizlerdeki yetki alanlarımızın kapsamına ilişkin gerekli tedbirleri almak ve anlaşmazlıklar konusunda proaktif politikalar izlememiz şarttır. Çünkü deniz alanları sadece karasularından ibaret olmadığı gibi ve denizler de sadece yüzeyden ibaret değildir. Özellikle ülkelerin kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge olarak nitelenen alanlarda sondaj faaliyetlerine girişerek petrole ulaşma çabaları, yeni mücadeleleri de beraberinde getirmektedir. Bu nedenle Ege Denizi'ne ilişkin olarak alınacak tedbirlerden biri de deniz alanlarına ilişkin teknolojik ve bilimsel faaliyetlere daha fazla önem vermektir.

Dünyadaki örneklere bakıldığında deniz alanlarına ilişkin sayısız uyuşmazlık ve bu uyuşmazlıklar karşısında geliştirilecek uygulamalara ilişkin sayısız çalışma mevcuttur. Ancak bu denli bilimsel araştırma yoğunluğunun ülkemiz deniz alanlarına ilişkin mevcudiyetinden söz etmek pek de mümkün değildir. Hâlbuki gerek ulusal güvenlik ve ekonomi boyutu gerekse ulusal ve uluslararası ticaret boyutu ile deniz alanlarına ilişkin gelişmeler, üzerinde sürekli bilimsel çalışma yapılması gereken ve gündemden düşürülmemesi gereken konuların başında gelmelidir. Bu yönüyle söz konusu çalışma, Ege Denizi'ndeki karasuları sorununu bir kez daha gündeme getirerek, konunun Türk ve uluslararası deniz ticaretine olası etkilerini tartışarak bu alandaki bilimsel çalışmalara katkı sağlama hedefine yönelmiştir. İleriye yönelik olarak ise daha kapsamlı çalışmalar yapılması yolu ile ulusal çıkarlarımıza hizmet edecek bu konulara sürekli dikkat çekilmesinin sağlanmasının yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

## KAYNAKÇA

- Arı T. (1993). Ege Sorunları ve Türk-Yunan İlişkileri: Son Gelişmeler Işığında Karasuları ve Hava Sahası Sorunları. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, Cilt: 50 Sayı: 1.
- Başdemir M. (2007). Türkiye'nin Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Yunanistan İle Olan Karasuları Sorunu", Güvenlik Stratejileri Dergisi, Yıl: 3. Sayı: 6.
- Çelik E. (1977). Milletlerarası Hukuk Cilt II/1, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Fakülteler Matbaası, İstanbul.
- Donaldson J., Alison W. (2005). Understanding Maritime Jurisdictional Disputes: The East China Sea And Beyond", Journal of International Affairs, Fall/ Winter, Vol:59, No:1.
- Gündüz A. (2009). Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler- Örnek Kararlar, Beta, İstanbul.
- Işıklar H. (2009). Ege'de Çözülemeyen Türk-Yunan Sorunları ve Casus Belli, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.
- İnan Y. (1976). Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları. Ankara İktisadi ve Ticari İlimle Akademisi Yayınları, No: 96, Ankara.
- Kurumahmut A. (2002). Ege Denizi'nde Ülkesel Sorunların İzlediği Süreç. Ege Kıta Sahaneliği ve İlişkili Sorunlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı. İstanbul. 14-15 Aralık.
- Oxman, H.B. (1999). The Application of the Straits Regime Under the UN Convention on the Law of the Sea in Complex Geographic Situations such as the Aegean Sea. International Conference The Passage of Ships Through Straits, Athens, October 23.
- Özman A. (2006). Deniz Hukuku 1, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Pazarcı H.(2003). Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara.
- Sur M. (2006).Uluslararası Hukukun Esasları, Beta, İzmir.
- Scovazzi T. (1993). International Maritime Boundaries. Martinus Nijhoff Publishers, Vol I.
- Sönmezoğlu F. (2006) Türk Dış Politikası. Der Yayınları, İstanbul.
- Toluner S.(1996). Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta, İstanbul.