



dergipark.org.tr/tr/pub/alinterisosbil

Sosyal Bilimler Dergisi

Journal of Social Sciences

| e-ISSN 2602-229X |

PRENSİP

<https://prensip.gen.tr>

ARAŞTIRMA MAKALESİ

RESEARCH ARTICLE

Türkiye ve Yunanistan Arasında Yaşanan Ege Denizi Yetki Alanları Uyuşmazlıkları Sorunlarının, 1970-2005 Yılları Arası (TCDD) İzmir Limanı Faaliyetleri Özelinde Türk Deniz Ticaretine Etkileri

The Effects of the Aegean Sea Jurisdiction Disputes Between Türkiye and Greece on Turkish Maritime Trade, Particularizing the Activities of the (TCDD) Izmir Port Between 1970-2005

Aybige ARSLAN[✉]

İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye

Geliş Tarihi/Received Date: 15.03.2024

Kabul Tarihi/Accepted Date: 21.05.2024

ÖZ

Üç tarafı denizler ile çevrili bir ada ülkesi olan Türkiye için deniz ticaretindeki istikrarın sağlanması hem ülke ekonomisi hem de küresel ekonomi için önem taşımaktadır. Ege Deniz'inin jeopolitik ve jeostratejik önemi itibarı ile deniz yetki alanlarının belirlenmesi titizlik isteyen ve kendine özgü yapısı ile hassasiyet ile yaklaşılması gereken önemli bir konuyu oluşturmaktadır. Bu makalede, Türkiye ve Yunanistan devletlerinin Ege Denizi yetki paylaşımaları ile ilgili iki ülke arasında yaşanan krizlerin 1970-2005 yılları arası Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) İzmir Limanı verileri doğrultusunda Türk deniz ticaretine etkilerini incelenmek amaçlanmıştır. Araştırmada birincil kaynak verilerinden yararlanılmış olup, söz konusu Ege Denizi yetki alanları paylaşımında 1970-2005 yılları arasında yaşanan Türkiye ve Yunanistan arasındaki krizlerin, bu yıllar arasındaki TCDD İzmir Liman faaliyetleri arasında karşılaştırmalı olarak ele alınmaya çalışılmıştır. Bu doğrultuda Ege Denizi'nde yaşanan kriz dönemlerinde, İzmir Limanı yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme verilerinde düşüşler gözlemlenmiştir. Gelecekte meydana gelebilecek bu gibi krizleri önlemek adına öncelikle Türkiye ve Yunanistan arasındaki deniz yetki alanları ile ilgili uyuşmazlıkların çözülmesine odaklanılması gerekmektedir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, Yunanistan, Ege Denizi, Deniz Yetki Alanları, Deniz Ticareti.

ABSTRACT

For Türkiye, an island country surrounded by seas on three sides, ensuring stability in maritime trade is important for both the country's economy and the global economy. Due to the geopolitical and geostrategic importance of the Aegean Sea, determining maritime jurisdiction areas is an important issue that requires meticulousness and needs to be approached with sensitivity due to its unique structure. In this article, it is aimed to examine the effects of the crises between the two countries regarding the Aegean Sea authority sharing between the states of Türkiye and Greece on the Turkish maritime trade in line with the data of the Republic of Türkiye State Railways (TCDD) Izmir Port between 1970 and 2005. In the research, primary source data was used and the crises between Türkiye and Greece, which occurred between 1970 and 2005 in the Aegean Sea jurisdiction sharing, were tried to be discussed comparatively between the TCDD Izmir Port activities between these years. In this regard, during the crisis periods in the Aegean Sea, decreases were observed in the loading, unloading and total handling data of Izmir Port. In order to prevent such crises that may occur in the future, it is necessary to focus primarily on resolving maritime jurisdictional disputes between Türkiye and Greece.

Keywords: Türkiye, Greece, Aegean Sea, Maritime Jurisdiction Areas, Maritime Trade.

Please cite this paper as follows/Atıf için:

Arslan, A. (2024). Türkiye ve Yunanistan arasında yaşanan Ege Denizi yetki alanları uyuşmazlıkları sorunlarının, 1970-2005 yılları arası (TCDD) İzmir Limanı faaliyetleri özelinde Türk deniz ticaretine etkileri. *Alinteri Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(1), 1-14. <https://doi.org/10.30913/alinterisosbil.1427108>



GİRİŞ

Dünyanın %29'u kara ile %71'i ise sularla kaplıdır. Geçmişten günümüze değin insanlar su kenarlarında yaşam alanları kurmuştur. Özellikle suyun işlevsel açıdan sağladığı olanaklar insanları su kenarlarında yaşam alanları oluşturmaya teşvik etmiştir. Açık denizlere yapılan seferler, denizyolu ulaşımının önemli bir ticari ulaşım aracı olarak kullanılmasını gerekli kılmıştır. Özellikle deniz yolu ulaşımının, az maliyetle daha uzun mesafelere, daha fazla yük ve yolcu taşıma olanağı sunması günümüz ticaretinde ve dünya taşımacılığında denizyolu taşımacılığının %85 oranında paya sahip olmasını sağlamıştır. Bir yarımada ülkesi olan Türkiye için de ulaştırma sistemleri arasında denizyolu ile ticaret ilk sırada yer almaktadır. Anadolu yarımadası, Kuzeyinde Karadeniz, güneyinde Akdeniz ve batısında Ege (Adalar) denizi ile Asya ve Avrupa arasında bir köprü ve Ortadoğuya açılan önemli bir ticari deniz rotasında yer almaktadır.

Deniz ticareti, ülkelerin gelişmişlik göstergelerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Ege Denizi jeopolitik ve jeostratejik konumu itibari ile hem kendi içinde hem de Karadeniz ve Akdeniz gibi iki önemli ticari deniz rotasında köprü göreviyle önemli bir konumda yer almaktadır. Bu derece önemli bir konuma sahip bir bölgenin ticari yapısının politik ilişkilerden bağımsız değerlendirilmesi mümkün olmamaktadır. Ege Denizi'nin temel sorunu olan egemenlik uyuşmazlıkları, deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında ana belirleyici unsurdur (Kurumahmut & Başeren, 2004). Ege'nin kendine özgü jeolojik ve jeostratejik özellikleri nedeniyle diğer örnek olgulardan ayrı kendine özgü bir şekilde incelenmesi ve bu doğrultuda deniz yetki alanlarının belirlenmesi gerekmektedir. Günümüzde dahi devam eden Yunanistan ve Türkiye arasındaki Ege Denizi'ndeki sınır sorunu, farklı zamanlarda gelişen çeşitli politik olaylar ve durumlar doğrultusunda her iki tarafın ticari ve ekonomik yapılarını etkilemektedir. Toplam ihracatın %59.1'i, ithalatın ise %53.3'ü denizyoluyla yapıldığı Türk deniz ticaretinde istikrar ve güven içinde devam edebilmesi için anlaşmazlıkların çözümü ulaşması önem taşımaktadır.

Bu bilgiler doğrultusunda bu çalışmada Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege Denizi'ndeki deniz yetki alanları uyuşmazlıkları ile bu uyuşmazlıklar sonucu oluşan krizlerin ,1970-2005 yılları arasında TCDD İzmir Liman yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme verileri üzerinden Türk deniz ticaretine olan etkileri incelenmeye çalışılmıştır. Bu doğrultuda Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege Denizi'ndeki deniz yetki alanları uyuşmazlıkları olan karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge ile ilgili uyuşmazlıklar neticesinde oluşan krizlerin, Ege Deniz'inin 1970-2005 yılları arasında en işlek limanı olan İzmir Limanı faaliyetlerinde (yükleme-boşaltma-toplam elleçleme) Türk deniz ticaretine negatif yönde bir etkisi olduğu gözlemlenmiştir. Türkiye ve Yunanistan arasında yaşanan kriz dönemlerinde yükleme ve boşaltma miktarlarında düşüş gözlemlenmiş olup, krizlerin en yoğun yaşandığı dönemlerde %100 oranında düşüş gözlemlenmiştir. Bu bağlamda deniz ticaretinde Ege Denizi gibi önemli konuma sahip bir denizde istikrar ve güven içinde deniz ticaretinin yapılması hem ülke ekonomisi hem de uluslararası deniz ticareti için önemli bir konuyu oluşturmaktadır. Türkiye ve Yunanistan arasındaki anlaşmazlıkların gerçekçi bir yaklaşım ile zaman kaybetmeden sorunların çözümlenmesi ve iyileştirilmesi gerektiği önerilmektedir.

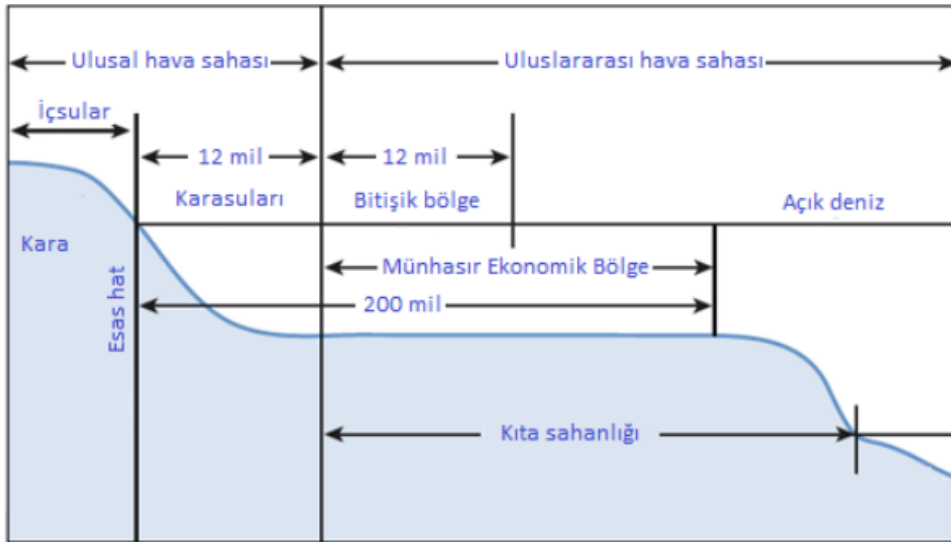
DENİZ YETKİ ALANLARI

Deniz yetki alanları, devletlerin üzerlerinde tam ya da kısmi hak ve yetkilerini kullandıkları deniz alanlarını oluşturmaktadır. Bu alanlar; iç sular, karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeden oluşmaktadır (Demir, 2020). Devletlerin, uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde deniz yetki alanlarından tasarruf etme hakları saklı bulunmaktadır. Uluslararası hukuk kuralları deniz yetki alanlarını devletlerin egemenlikleri doğrultusunda haklılık ve oransallık ilkeleri ile birlikte belirlemiştir.

Deniz yetki alanları, ulusal sınırlar içinde kalan alanlar, ulusal sınırlar dışında kıyı devletinin ilanıyla yetki sahibi olunan alanlar ve her devletin kullanımına açık olan açık deniz alanları olarak sınıflandırılabilir. Ulusal sınırlar içinde kalan alanlar, iç sular, takım ada suları ve belirli ölçülerde uluslararası boğazlar olarak kısacası bir devletin tam olarak egemenliğine ait alanlardır. Ulusal sınırlar dışında kalan alanlar ise, bir devletin ilanıyla işlevsel münhasır yetkileri olan alanlar; bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge ve balıkçılık bölgeleridir. Hiçbir devletin egemenliği altında bulunmayan alanlar ise açık deniz olarak belirlenen uluslararası serbest kullanımın olduğu alanları ifade etmektedir. Deniz yetki sınırlandırılmasını belirten üç ana sınıflandırmada yer alan temel kavramlar alt başlıklar halinde aşağıda açıklanmaktadır. Ayrıca şekil 1.' de deniz yetki alanları görselleştirilmiştir.

İç Sular

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) m. 8(1)'e göre iç sular, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın kara tarafında kalan deniz alanlarıdır. Diğer bir ifadeyle, karasularının iç sınırı ile kara ülkesi arasında kalan deniz kesimi iç suları oluşturmaktadır. İç sular, kıyı devletinin tamamen egemenliği altında alanlardır. Bu sularda kıyı devletinin yetkileri tam ve mutlaktır. Koylar, körfezler, limanlar, kapalı denizler ve iç denizler ile düz esas hat yönteminin uygulandığı durumlarda bu hatların gerisinde kalan su alanları, iç sularda yer almaktadır.



Şekil 1. Deniz yetki alanları. Kaynak: Balık (2018).

Karasuları

Karasuları, kara ülkesinin egemenliğinin denizde de devam ettiği kara ülkesi kıyılarına bitişik su alanıdır. Bu alan kıyı devletinin deniz ülkesini oluşturmaktadır. BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre her devlet karasuları genişliğini belirleme hakkına sahip olmakla birlikte ülkelere karasularını 12 deniz miline kadar belirleme hakkı tanınmıştır.

Kıta Sahanlığı

Kıta sahanlığı, kıyı devletinin kara uzantısı olan bu alanda deniz altında yer alan doğal kaynakları araştırma ve işletme hakkının kıyı devletine ait olduğu bölgeyi ifade etmektedir. BMDHS'nin 76(1) md.'de ise kıta sahanlığı "kara ülkesinin doğal uzantısı boyunca karasularının ötesinde kıta kenarının dış sınırına kadar uzanan ya da kıta kenarının dış sınırının (200 mile kadar uzanmadığı) yerlerde, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 mile kadar uzanan sualtı alanlarının deniz yatağı ve toprak altını" kapsamaktadır.

Kıta sahanlığı, denize kıyısı olan bir devletin denizin altında devam eden doğal uzantısını oluşturmaktadır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra 1945 yılında ABD Başkanı Harry S. Truman'ın bildirisi ile kıta sahanlığı kavramı ilk olarak kullanılmaya başlamıştır. Daha sonra 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı ile kıta sahanlığı kavramının dış sınırı belirlenmiştir. 1969 Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları kararları ile kıta sahanlığının kıyı devleti ülkesinin deniz altındaki doğal uzantısı olduğu temel ilke olarak bildirilmiş ve kıyı devletinin, kıta sahanlığı üzerinde fiilen "ipso facto" ve "ab initio" yani "fiilen ve başlangıçtan beri" varolan haklar olduğu bildirilmiştir (Pazarcı, 2013). Bu haklar kıyı devleti tarafından kullanılmasa bile, kıyı devletinin izni olmadan diğer devletler tarafından kullanılamaz.

Münhasır Ekonomik Bölge

Münhasır ekonomik bölge, "kıyı devletinin karasuları belirmesinde dikkate aldığı esas hattan başlayarak 200 mile kadar olan ve karasuları dışında kalan su tabakası, deniz yatağı ve onun toprak altında kıyı devletine birtakım ekonomik haklar ve yetkilerin tanındığı deniz alanını" ifade etmektedir. (Pazarcı, 2013, s. 309)

1982 BMDHS'nin 55'inci maddesinde münhasır ekonomik bölge (MEB)'in "ilan" ve "antlaşma" şeklinde belirleneceğini ve kıyıları bitişik ya da karşılıklı kıyılara sahip ülkelerin MEB sınırlandırmasını haklılığa uygun, uluslararası hukuk çerçevesinde antlaşma ile yapılması gerektiğini belirtmektedir (Yaycı, 2020a).

Açık Deniz

BMDHS'nin 87'inci maddesinde denizlerin serbestliği ilkesi doğrultusunda açık denizlerin, kıyısı bulunsun ya da bulunmasın her ülkenin kullanımına açık olduğu belirtilmiştir. Bu çerçevede her ülkenin açık denizlerde seyir serbestisi, uçma serbestisi, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme serbestisi, yapay adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi vardır.

Ege Denizi'nin Özellikleri

Ege Denizi, doğusunda Türkiye ve batısında Yunanistan toprakları tarafından çevrelenmiş, irili ufaklı 3000 adadan oluşan yarı kapalı bir denizi oluşturmaktadır.

“Aegeis” ya da “Egeid” adı verilen bir kara parçasının, büyük bir bölümünün sular altında kalmasıyla oluşmuş olan Ege Denizi, üstünde yer alan adaların çokluğu nedeni ile “Adalar Denizi” olarak da adlandırılmaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. Adalar (Ege) Denizi. Kaynak: Şinik ve İncili (2023).

“Doğu ve Orta Ege Denizi'nin Anadolu'nun bir parçasının jeolojik çöküntüsü sonunda oluştuğu, bu bölgedeki bugünkü adaların da jeolojik olarak kıta sahanlığının doğal engebeleri olduğu bilimsel olarak belirlenmiştir” (Erhan, 1977). Ege Bölgesi kıyıların çok fazla girintili ve çıkıntılı olması ve bu kıyılara yakın konumda çok sayıda ada ve adacıkların bulunması, Ege Denizi'nin daha önce büyük bir kara parçası olduğunu kanıtlar nitelikteki özelliklerini oluşturmaktadır (Gürsoy vd., 2022).

Ege Denizi'nin kendine özgü jeolojik ve jeomorfolojik yapısı ile; yarı-kapalı deniz olması ve bölgedeki adaların varlığı, Ege Denizi'ndeki özel durumları oluşturmaktadır. Dolayısıyla Ege'nin bu özellikleri göz önünde tutularak deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasının teamül hukuku veya benzer uluslararası dava kararları doğrultusunda belirlenmemesi, Ege'nin kendi iç özelliklerine göre hakkaniyet ve oransallık ilkeleri doğrultusunda uzlaşmaya varılması gerekmektedir (Tütüncü, 2021).

EGE DENİZİ'NDE TÜRKİYE VE YUNANİSTAN ARASINDAKİ DENİZ YETKİ ALANLARI İLE İLGİLİ SORUNLAR

Yunanistan ve Türkiye arasındaki temel sorunlardan biri olan karasuları sorunu geçmişten günümüze değin hala süregelen önemli bir konuyu oluşturmaktadır. 1923 Lozan Barış Antlaşması ile Ege Denizi'nde karasuları genişliği 3 mil olarak kabul edilmiş ve 1936 yılına kadar karşılıklı bu kural korunmuştur. 1936 yılında Yunanistan çıkardığı bir kanun ile karasularını 6 mil olarak ilan etmiştir. Türkiye ise 1964 yılına kadar bu karara kayıtsız kalmıştır. Türkiye'nin bu tepkisiz duruşu Kıbrıs sorunu ve Ege Adaları'nın

silahlandırılmaya başlaması ile son bulmuştur. Türkiye, 1964 yılında 476 Sayılı Karasuları Kanunu ile karasuları genişliğinin 6 mil olduğunu ilan etmiştir.

Yunanistan, 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin 1994'e yürürlüğe girmesi ile BMDHS'nin 3'üncü maddesi olan "Karasularının Genişliği" başlıklı maddesinden güç alarak 1995'de karasularını 12 mil'e çıkarma hakkının saklı olduğunu belirten bir kanun çıkarmıştır. Türkiye ise Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarması durumunda bunu bir (casus belli) savaş nedeni olarak sayılacağını belirtmiştir (Mor, 2016).



Grafik 1. Ege Deniz'inde 6 mil dağılımı. Kaynak: Yayıncı (2020b).

Yunanistan'ın karasularını 12 mil'e çıkarma çalışmalarına rağmen, kural günümüzde hem Türkiye hem Yunanistan için 6 mil olarak uygulanmaktadır. Bu durumda Ege Denizi'nin %39.2'si Yunan, %7.4'ü Türk, %5'i egemenliği devredilmemiş adaların karasuları ve %48.4'ü ise açık deniz alanları- olarak kabul edilmektedir (Grafik 1).

Ege Denizi'nde Yunanistan'ın karasularını 12 mil'e çıkarması durumunda, deniz adeta Yunan gölü haline gelmiş olacak, Yunan karasuları oranı %62'ye çıkacaktır. Karasuları 6 mil iken %48.4 olan açık deniz oranı, 12 mile çıkması durumunda ise %20'ye düşmüş olacaktır (Yayıncı, 2020b) (Şekil 3).



Şekil 3. Ege Denizi'nde Karasularının 6 mil ve 12 mil Açık Denizlerin durumu. Kaynak: Eldemir (2023).

Şekil 3'te Denizi'ndeki kıta sahanlığının ve münhasır ekonomik bölgenin yaklaşık %90'ının Yunanistan' a ait olması durumunda Türkiye özelinde denizaltındaki doğal kaynaklarından tasarruf etme hakkı, balıkçılık, turizm gibi ekonomik faaliyetleri büyük ölçüde kısıtlanacaktır. Ayrıca savunma alanında Türkiye açık denizlerde askeri eğitim, tatbikat vb. faaliyetlerini serbestçe icra edemeyecektir (Yaycı, 2020b).

BMDHS'nin 22'inci maddesi kıyı devletine, karasularından geçecek tüm gemilere, seyir güvenliğinin gerektirdiği durumlarda kıyıdaş ülke tarafından belirlenmiş olan ulaşım yollarını kullanmalarına ya da geçişlerine müdahale hakkı vermektedir. Yani, 12 mil karasuyu ile Ege Deniz'i'nde tam egemenlik kuracak olan Yunanistan, Yunan karasularına girmeden açık deniz rotasını kullanan tüm gemilerin transit geçiş haklarını büyük oranda daraltacaktır.

Ham maddelere olan ihtiyacın artması devletleri yeni kaynak arayışlarına yönlendirmiştir. Kıta sahanlığında yer alan petrol, doğalgaz gibi enerji kaynaklarının keşfedilmesi ile birlikte bu alanlara olan ilgi artmıştır.

Ege Denizi'nde 1960'ların başlarından itibaren Yunanistan'ın petrol arama faaliyetlerine karşın, Türkiye'nin 1973'de Ege Denizi'nin 27 bölgesinde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)'na vermiş olduğu petrol arama izni üzerine kıta sahanlığı sorunu ortaya çıkmıştır. Yunanistan, Türkiye'nin arama yapacağı bölgelerin Yunanistan'a ait bulunan Midilli, Sakız, Semadirek, Limni, Bozbaba ve İpsara adalarının batısında yer alan deniz yatakları olduğunu belirtmiştir. Yunanistan, adaların kıta sahanlığın sahip olduğu tezini öne sürerek ve 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin 2'inci maddesine dayanarak söz konusu bu alanlarda kendisinin araştırma yapma ve kaynaklardan yararlanma tasarrufuna sahip olduğunu belirtmektedir (Cesur, 2005).

Türkiye, arama çalışmalarını yaptığı alanların Anadolu Yarımadası'nın doğal bir uzantısı olduğunu, Türkiye'nin kıta sahanlığı içerisinde bulunduğunu öne sürerek protestoları reddetmiştir. Yunanistan ise durumu ülkesel bütünlüğüne ve egemenliğine bir saldırı olarak değerlendirmiş ve Türkiye'yi suçlamıştır. Bu olay ile Türkiye ve Yunanistan arasındaki ilk ciddi kıta sahanlığı krizi başlamıştır (Axt & Kramer, 1990; Mor, 2016). Yunanistan ve Türkiye arasında kıta sahanlığı ile ilgili herhangi bir anlaşmaya varılmadığı için 1976 yılında İsviçre-Bern'de bir deklarasyon imzalanmıştır. Bern deklarasyonu ile iki ülke karşılıklı olarak anlaşmıcaya kadar Ege Denizi'nde ulusal karasuları dışındaki kıta sahanlığında herhangi bir petrol ya da doğalgaz arama ve sondaj faaliyetinde bulunmamaya karar vermiştir ve bu deklarasyon günümüzde halen geçerliliğini sürdürmektedir (SC-6, 2012).

1987 yılında, Yunanistan'ın ulusal karasuları sınırları dışında petrol arama ve sondaj çalışmalarına gidilmesini yasaklayan 1976 Bern Deklarasyonu'na aykırı olarak 6 millik karasularının dışında kalan sahalarda petrol arama faaliyetleri başlatmıştır. Türkiye'de buna karşılık olarak TPAO'ya söz konusu bu tartışmalı alanlarda yeni petrol arama ruhsatları vermiştir. Yunanistan'da Türkiye'nin bu tutumunu kışkırtıcı olarak ilan ederek, Türkiye kıta sahanlığına müdahale ederse savaş nedeni sayacağını ilan edip, savaş gemilerini bölgeye sevk etmiştir. Tartışmalı bu alanlarda Yunanistan petrol arama çalışmalarına ise devam etmekteydi. Bunun üzerine Türkiye de SİSMİK 1 araştırma gemisini Türk savaş gemileri ile birlikte bölgeye sevk etti ve iki ülke savaşın eşiğine gelmiş durumdaydı. Yunanistan, Türkiye'nin Ege Denizi'nde sahip olduğu adalar dışında, Lozan Antlaşması ile kendisine bırakılmamış, üzerinde herhangi bir hukuki belge ile aidiyetliği bulunmadığı tüm ada, adacık ve kayalıklar üzerinde hak iddia etmektedir. Bu adaların her birinin kıta sahanlığına sahip olduğunu iddia ederek Ege Denizi'nde Türkiye'yi karasuları kadar hareket etme alanı bırakmak istemektedir.

Türkiye, Uluslararası Adalet Divanı'nın 1969 Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları ile ilgili kararına gönderme yaparak kıta sahanlığı anlaşmazlıklarının ikili görüşmeler ile çözüme kavuşturulması gerektiğini vurgularken, Yunanistan ise konuyu sürekli uluslararası mahkemeye taşıma yollarını aramıştır (Mor, 2016).

EGE DENİZİ'NDE YUNANİSTAN VE TÜRKİYE ARASINDAKİ DENİZ YETKİ ALANLARI İLE İLGİLİ SORUNLARININ TÜRK DENİZ TİCARETİNE ETKİSİ

Dünya ticaretinin %80'i denizyolu taşımacılığı ile yapıldığı günümüzde, Ege Denizi; Avrupa ve Asya arasındaki deniz ticaret rotalarında stratejik bir konuma sahiptir. Bu bölgedeki limanlar, ihracat ve ithalat için önemli geçiş noktalarını oluşturmaktadır. Karadeniz'den ve Marmara Denizi'nden gelen tüm gemiler dünya pazarına Ege Denizi ile açılmaktadır.

25 Aralık 1995 Türk bandıralı bir yük gemisinin Türkiye'nin Bodrum sahiline yaklaşık olarak 4 mil, Yunanistan'a ait Kalimnos Adası'na ise 6 deniz mili mesafede bulunan Kardak Kayalıkları'na oturması sonrası, Yunan ve Türk kurtarma ekipleri arasında yaşanan anlaşmazlık sonrası çıkan Kardak Krizi ortaya çıkmıştır (Özgör, 2021).

Yunanistan ve Türkiye arasındaki Ege Denizin 'deki sınır anlaşmazlıkları, egemenlik iddiaları ve enerji kaynaklarına ilişkin çatışmalar bu bölgedeki deniz ticareti

etkilemektedir. İki ülke arasında yaşanan gerilimler, bölgedeki deniz güvenliği endişelerini artırarak, bu alandaki deniz ticaretini olumsuz yönde etkilemektedir. Limanlara erişimde yaşanacak kısıtlamalar, güvenlik artırıcı önlemler ve politik belirsizlikler taşıma maliyetlerini arttırmakta, dolayısıyla ticaret rotalarında belirsizliğe yol açabilmektedir. Yunanistan ve Türkiye arasındaki bu sorunlara yol açan Ege Denizi yetki alanları krizleri ve diğer krizler kronolojik olarak Tablo 1.'de sıralanmıştır.

Tablo 1. Yunanistan ve Türkiye Arasındaki Ege Denizi Yetki Alanları Krizleri

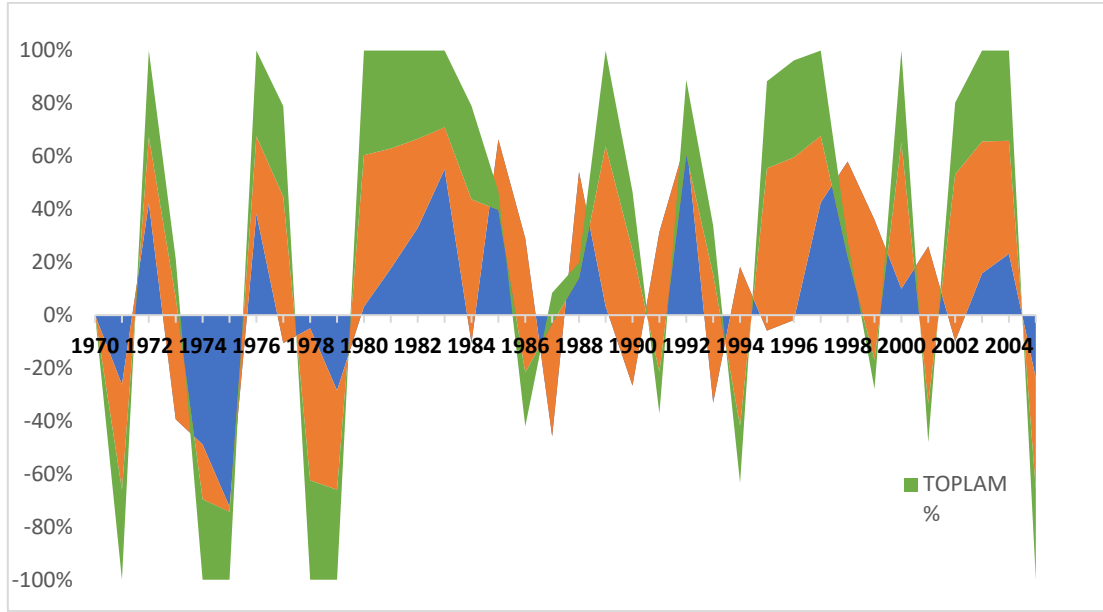
1973	Petrol krizi
1974-1976	Kıbrıs Harekatı ile Türkiye ve Yunanistan arasındaki ilk defa patlak veren kıta sahanlığı krizi
1983	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin ilanı
1987	1987 Ege kıta sahanlığı krizi
1996	(25 Aralık 1995-31 Ocak 1996) Ege Deniz'indeki egemenliği antlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar sorunu ile ilgili olarak Kardak Krizi

Limanlardaki yükleme ve boşaltma (elleçleme) miktarları limanların temel ekonomik faaliyetlerinin yapısını göstermesi bakımından önemli bir göstergesi oluşturmaktadır (Bayrakturan & Özbilgin, 2013). 1973-2003 yılları arasında Yunanistan ve Türkiye arasındaki deniz yetki alanları uyuşmazlıkları ile ilgili yaşanan sorunlar ve diğer yaşanan krizlerin, Ege Deniz'indeki Türk ticaretine etkilerini incelemek adına Ege Bölgesinin en işlek limanı olan İzmir Limanı elleçleme verilerinden yararlanılmıştır. Bu verilere TCDD'nin 1970-2005 yılı İzmir Limanı faaliyet raporu üzerinden ulaşılmıştır.

Aşağıda yer alan Tablo 2.'de TCDD'nin yayınlamış olduğu 1970-2005 yılları arası İzmir Limanı faaliyetleri raporunda, TCDD İzmir Limanı yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme verileri yer almaktadır. Ayrıca Tablo 2.'de yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme miktarlarının sırası ile 1970-2005 yıllar arasında her yıldaki yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme miktarlarının bir sonraki yıla göre yüzdelik değişim oranları verilmiştir. Bu yüzdelik değişim oranları ile verilen yıllar arasındaki artış ve azalış oranları Grafik 2'de ayrıca grafiklendirilmiştir.

Tablo 2. 1970-2005 Yılları arası TCDD İzmir Liman elleçleme faaliyetleri ve yüzdelerik değışim oranları.

<i>YILLAR</i>	<i>YÜKLEME</i>		<i>BOŞALTMA</i>		<i>TOPLAM</i>	
<i>Year</i>	Loading	%	Unloading	%	Total	%
1970	5.252.582		7.124.099		12.376.681	
1971	5.053.755	-4%	6.725.604	-6%	11.779.359	-5%
1972	5.655.814	11%	7.177.708	6%	12.833.522	8%
1973	4.946.810	-14%	8.616.720	17%	13.563.530	5%
1974	4.211.175	-17%	8.024.428	-7%	12.235.603	-11%
1975	4.049.067	-4%	8.015.780	0%	12.064.847	-1%
1976	4.388.696	8%	8.521.549	6%	12.910.245	7%
1977	4.325.882	-1%	9.223.661	8%	13.549.543	5%
1978	4.201.488	-3%	6.868.419	-34%	11.069.907	-22%
1979	3.735.736	-12%	5.898.978	-16%	9.634.714	-15%
1980	3.786.433	1%	7.783.071	24%	11.569.504	17%
1981	4.028.573	6%	9.207.961	15%	13.236.534	13%
1982	5.264.670	23%	12.100.798	24%	17.365.468	24%
1983	6.370.682	17%	12.736.666	5%	19.107.348	9%
1984	6.197.000	-3%	14.903.000	15%	21.100.000	9%
1985	7.782.000	20%	13.777.000	-8%	21.559.000	2%
1986	8.030.000	3%	13.072.000	-5%	21.102.000	-2%
1987	7.514.000	-7%	13.964.000	6%	21.478.000	2%
1988	10.812.000	31%	11.390.000	-23%	22.202.000	3%
1989	10.950.000	1%	14.698.000	23%	25.648.000	13%
1990	10.210.000	-7%	17.073.000	14%	27.283.000	6%
1991	11.403.000	10%	14.518.000	-18%	25.921.000	-5%
1992	12.797.000	11%	14.387.000	-1%	27.184.000	5%
1993	10.944.000	-17%	19.108.000	25%	30.052.000	10%
1994	12.675.000	14%	13.192.000	-45%	25.867.000	-16%
1995	12.419.000	-2%	16.848.000	22%	29.267.000	12%
1996	12.372.000	0%	19.271.000	13%	31.643.000	8%
1997	14.037.000	12%	20.733.000	7%	34.770.000	9%
1998	15.691.000	11%	19.464.000	-7%	35.155.000	1%
1999	16.360.000	4%	18.361.000	-6%	34.721.000	-1%
2000	16.571.000	1%	19.761.000	7%	36.332.000	4%
2001	18.176.000	9%	16.436.000	-20%	34.612.000	-5%
2002	17.882.000	-2%	18.370.000	11%	36.252.000	5%
2003	18.992.000	6%	22.517.000	18%	41.509.000	13%
2004	20.547.000	8%	26.151.000	14%	46.698.000	11%
2005	19.904.000	-3%	24.745.000	-6%	44.649.000	-5%



Grafik 2. TCDD İzmir Limanı 1970-2005 yılları arası yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme yüzdelerinin dağılımı.

Tablo 2’deki 1970-2005 yılları arasındaki yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme miktarları Grafik 2.’de her bir yılın bir önceki yıla göre yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme miktarlarının yüzdelerindeki değişim oranları gösterilmektedir. TCDD İzmir Limanı verilerinin kırılma noktalarına baktığımızda; 1973 yılında dünyada patlak veren petrol krizi ile oluşan küresel ekonomik krizden Türkiye’de etkileri gözlemlenmiş olup, 1973 yılı yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme miktarlarındaki düşüş yaşanmaya başladığı görülmektedir. 1974 Kıbrıs Barış Harekatı sonucunda ABD’nin Türkiye’ye uyguladığı askeri ambargo ve Batı dünyasının bir tür ekonomik ambargosu (Bozkuyu, 2017) ve 1974 Yunanistan ile yaşanan kıta sahanlığı krizi ile birlikte 1973-1976 yıllarında İzmir limanında toplam elleçleme oranlarına baktığımızda %100’lük bir düşüş yaşandığı görülmektedir (Grafik 2).

1987 yılında, Yunanistan ve Türkiye arasında yaşanan Taşoz yarımadası çevresindeki kıta sahanlığında petrol arama krizi, iki ülkeyi nerdeyse savaşın eşiğine getirmiş, Yunanistan sınırlarında yaşayan Yunan halkı, sınırlardan taşınarak gıda stoğu yapmaya başlamıştır (Axt & Kramer, 1990; Mor, 2016). Böyle bir kriz ortamında 1987 yılında İzmir Limanında %20 oranında yüklemede ve %40 oranında boşaltma verilerinde düşüş yaşandığı gözlemlenmektedir (Grafik 2). Bu da İzmir Limanında gerçekleşen ticari faaliyetlerdeki düşüşü göstermektedir.

25 Aralık 1995 Türk bandıralı bir yük gemisinin Ege Denizi’ndeki Kardak Kayalıkları’na oturması sonrası, Yunan ve Türk kurtarma ekipleri arasında yaşanan anlaşmazlık sonrası çıkan bu politik ve askeri kriz ile savaşın eşiğine gelen iki ülke arasındaki bu kriz, Ege Denizi’nin en işlek ticari limanı olan İzmir Limanı özelinde Türk deniz ticareti etkisi kaçınılmaz olmaktadır. Bu krizin etkilerine bakmak için 1996 yılının 1995 yılına göre toplam elleçleme oranında %4 lük bir düşüş ile 1995 de %12 olan toplam elleçleme 1996 da %8 oranına düşmüştür. Boşaltma liman faaliyetleri oranlarına baktığımızda da 1995 yılında %22 iken, 1995 yılının %13 oranına düşmüştür (Tablo 2). Bu da bize Ege Denizi’nde yaşanan bu krizle liman boşaltma faaliyetlerinde azalma yaşanarak, muhtemel başka güvenli limana boşaltma faaliyetleri kaydırılmıştır.

Yunanistan ve Türkiye arasında adeta sınır olan Ege Denizi'nin bu bölgede yaşanan deniz yetki alanları ile ilgili yaşanan krizlerin İzmir limanı özelinde Türk deniz ticaretindeki etkisi yadsınamayacak derecededir.

İzmir Limanı, 1994 ve 1998 yıllarında Türkiye'nin %43 yük elleçleme oranına sahip önemli bir ticaret kapısı olmuştur. 2001 yılına kadar da Türkiye'de elleçlenen toplam konteyner yükünün yaklaşık %37'si İzmir Limanından elleçlenmiştir (İZKA, 2020). Gerek Ege Denizi'nde yaşanan Türk-Yunan ilişkilerindeki gerilimler gerek küresel kriz, yatırım faaliyetleri ile yeni limanların açılması İzmir Limanı özelinde bakıldığında bu limandaki deniz ticareti faaliyetlerine olan etkileri kaçınılmaz olacaktır.

SONUÇ

Doğu Akdeniz'in bir parçası olarak nitelendirebileceğimiz Ege Denizi, Marmara Denizi ve Karadeniz'den hem uluslararası hem de kabotaj deniz taşımacılığında önemli bir jeostratejik konumda yer almaktadır. Türkiye ve Yunanistan arasında deniz sınırı olan Ege Denizi ile ilgili gerçekleşecek olan herhangi bir gelişmenin iki ülke ilişkilerinden bağımsız değerlendirilmesi mümkün olmamaktadır. Ege Denizi, deniz yetki alanları uyuşmazlıkları, ticaretten turizm faaliyetlerine kadar bölgeyi etkileyen önemli bir konuyu oluşturmaktadır. Gerek Ege Denizi'nden serbest geçiş yapan uluslararası ticaret gemileri, gerek Türk ticaret gemileri için öncelikle emniyetli geçiş ve ticari istikrar için deniz yetki alanları uyuşmazlıklarının çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Karasularını 12 mil'e çıkarma talebi ile kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgenin yaklaşık %90'ına sahip olacak olan Yunanistan, Türkiye'nin MEB bölgesindeki balıkçılık, turizm, araştırma faaliyetlerini büyük oranda sınırlandırmış olacaktır. Bu yüzden karasuları uyuşmazlığı iki ülke arasında 6 mil olarak sabitlenmediği sürece serbest geçiş hakkı Yunan iznine tabi olacağından Türk deniz ticari faaliyetleri sınırlandırılmış olacaktır.

Ege Denizi yetki alanları uyuşmazlıklarının Türk deniz ticaretine etkilerini gözlemlemek için Ege'nin en işlek limanı olan TCDD İzmir Limanı, 1970-2005 yılları arası yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme yüzdelik oranlarına baktığımızda, yaşanan küresel kriz dönemleri ile Türk-Yunan ikili ilişkilerdeki kriz dönemlerinde düşüşler yaşandığı gözlemlenmiştir. 1973 yılındaki küresel petrol krizi ile yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme miktarlarında başlayan düşüş, 1974 Kıbrıs Barış Harekatı sonucunda ABD'nin ve Batılı ülkelerin, Türkiye'ye uyguladığı ambargolar ile devam etmiştir. 1974 yılında Yunanistan ile yaşanan kıta sahanlığı krizi ile 1976 yılına kadar, TCDD İzmir Limanı elleçleme faaliyetlerinde %100'lük bir düşüş yaşandığı gözlemlenmiştir. 1987 yılında, Yunanistan ve Türkiye arasında yaşanan petrol arama krizi döneminde, TCDD İzmir Limanında %20 oranında yüklemede ve %40 oranında boşaltma verilerinde düşüş gözlemlenmiştir. 25 Aralık 1995 tarihinde başlayan Ege Denizi'ndeki Kardak Kayalıkları Krizi ile ise liman faaliyetlerindeki yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme faaliyetlerinde azalma yaşanarak, muhtemel başka güvenli limanlara bu faaliyetlerin kaydırılmış olabileceğini göstermektedir. Bu da bizlere yaşanan tüm krizlerin Ege Denizinin en önemli limanı olan İzmir Limanının deniz ticaretinde tercih edilebilirliğini olumsuz yönde etkilediği aynı zamanda hem bölge ekonomisine ve hem de ülke ekonomisine olan olumsuz etkileri kaçınılmaz olmaktadır.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege Denizi yetki alanları uyuşmazlıklarının en asgari düzeyde tutulması, bölge ve ülke ekonomik faaliyetlerindeki olumsuz yönde

etkilenmemesi adına önem arz etmektedir. Süregelen bu uyuşmazlıklar için deniz yetki alanları ile ilgili her iki tarafın çözümcül yaklaşımlar ileri sürmesi ve bu sınırların karşılıklı menfaatleri gözeterek belirlenmesi gerekmektedir.

Araştırmanın kısıtlılığına baktığımızda, Türkiye ve Yunanistan arasındaki deniz yetki alanları uyuşmazlıklarının sadece İzmir Limanı yükleme, boşaltma ve toplam elleçleme faaliyetleri üzerinden elde edilen veriler doğrultusunda yorumlanmış olmasıdır. Ayrıca yaşanan kriz dönemlerindeki diğer olası faktörler çalışma alanına dahil edilebilmiş değil, sadece liman faaliyetleri üzerinden değerlendirilmiştir.

Çalışmanın, araştırmacılara ve diğer ilgililere Ege Denizi'ndeki yetki alanları uyuşmazlığı konusunun önemini belirtmek ve konunun gündeme taşınarak çözümlenmesi için zaman kaybedilmemesi gerektiği ile ilgili farkındalık yaratması düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

Eserler

- Axt, H. J., & Kramer, H. (1990). *Entspannung im ägäiskonflikt?: Griechisch-Türkische beziehungen nach Davos*, Baden- Baden, Nomos-Verl.-Ges.
- Balık, İ. (2018). Türkiye'nin deniz yetki alanları ve kıyıdaş ülkelerle yetki alanı anlaşmazlıkları. *Kent Akademisi*, 11(1), 86-98.
- Bayraktutan, Y., & Özbilgin, M. (2013). Limanların uluslararası ticarete etkisi ve Kocaeli limanlarının ülke ekonomisindeki yeri. *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 26, 11-41.
- Cesur, O. (2005). *Avrupa Birliği'ne göre sürecinin Ege Denizi'ndeki Türkiye – Yunanistan sorunlarına etkilerinin incelenmesi ve Türkiye'nin çıkarlarına uygun çözüm yollarının değerlendirilmesi* (Master's thesis, İstanbul Technical University).
- Demir, A. İ. (2020). Türk deniz yetki alanlarının belirlenmesinin hukuki dayanakları üzerine bazı düşünceler. *Adalet Dergisi*, 65, 27-50.
- Erhan, E. (1977). Kıta sahanlığı jeolojisi- ekonomisi- politikası. *Jeoloji Mühendisliği Dergisi*, 1(2), 4-12.
- Gürsoy, H., Kürçer, A., & Yalçın, H. D. (2022). Ege Denizi'nde bir denizaltı volkanı mı doğuyor? *Mavi Gezegen Popüler Yerbilim Dergisi*, 30, 31-39.
- Kurumahmut, A., & Başeren, S. H. (2004). *The twilight zones in the Aegean: (un)Forgotten Turkish Islands = Ege'de gri bölgeler: Unutul(may)an Türk adaları*. Türk Tarih Kurumu.
- Mor, H. (2016). *Uluslararası hukuk perspektifinden Türk dış politikasında Ege Denizi karasuları ve kıta sahanlığı sorunları*. Çizgi Kitabevi.
- Özgör, F. N. (2021). Ege Denizi'nde egemenliği belirsiz coğrafi oluşumlar sorunu'nu ortaya çıkaran Kardak krizi; Türkiye ve Yunanistan'daki etkileri. *TroyAcademy*, 6(2), 643-668. <https://doi.org/10.31454/troyacademy.958321>
- Pazarcı, H. (2013). *Uluslararası hukuk*. Turhan Kitabevi.
- Şinik, M., & İncili, Ö. F. (2023). Adalar Denizi toponimisinin jeopolitik kıskacında değerlendirilmesi. *Muallim Rifat Eğitim Fakültesi Dergisi*, 5(1), 151-179.
- Tütüncü, A. N. (2021). Yunanistan ile Ege Denizi'nde yaşanan görüş ayrılıklarının yeni uzantısı Doğu Akdeniz ve uluslararası hukuk. İçinde M. Ak, H. Alkan & M. Ünver (Eds.), *Coğrafya, tarih ve uluslararası hukuk boyutlarıyla küresel ve bölgesel*

denklemdede Ege ve Doğu Akdeniz (s. 263-322). Istanbul University Press.
<https://doi.org/10.26650/B/SS46.2021.008.11>

Yaycı, C. (2020a). *Doğu Akdeniz'in paylaşım mücadelesi ve Türkiye*. Kırmızı Kedi Yayınevi.

Yaycı, C. (2020b). *Yunanistan talepleri (Ege sorunları) soru ve cevaplarla*. Neyir Matbaacılık.

İnternet Kaynakları

Bozkuyu, A. (2017). *1973 Petrol krizi*. Academia.
https://www.academia.edu/40307289/1973_PETROL_KR%C4%B0Z%C4%B0_ve_T%C3%9CRK%C4%B0YE

Eldemir, G. (2023). *Türkiye ve Yunanistan'ın Ege sorunu*. Gemideyim.
<https://gemideyim.com/turkiye-ve-yunanistanin-ege-sorunu/>

SC-6, 23 Mart 2012, *Dışışleri Bakanlığı Sözcüsü'nün Piri Reis Gemisinin Ege Denizindeki Çalışması Hakkındaki Bir Soruyu Cevabı*. (2012). Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı. <https://www.disisleri.gov.tr/sc-6disislerleri-bakanligi-sozcusunun-bir-soruya-cevabi-23-mart-2012.tr.mfa>