

**Ara tırma Makalesi
Research Article**

**Türkiye'nin Sahil Güvenlik ve Balıkçılık Alanında Son Yıllarda Kom u
Ülkeler le Ya adı ı Bazı Problemler Üzerine Bir Ön De erlendirme**

Kadir Bülent TEBER¹, Süleyman ÖZDEM R²

¹ Sinop Üniversitesi Rektörlü ü, 57000 Korucuk -Sinop.

² Sinop Üniversitesi, Su Ürünleri Fakültesi, 57000 Aklıman-Sinop.

* Sorumlu yazar: Tel: +90 368 271 57 57-6098

e-posta: kbteber@sinop.edu.tr

Geli Tarihi:03.06.2014

Kabul Tarihi:23.12.2014

Abstract

A Preliminary Assessment About Some Problems in The Coast Guard and Fisheries Field Which Occurred Between Turkey and Neighboring Countries in Recent Years

Boundaries started to appear as well as within the sea areas the territorial boundaries, with international law and law of the sea that it be termed sub-branches within the framework of the sovereignty of countries which evolving the last two centuries. On the development of law and the sovereignty of the states of the Seas are subject to the limits in the sea, except for the control of law enforcement in the formation of naval forces laid the groundwork. This is the beginning of the many state law enforcement officers within the "Coast Guard" organizations established states, territorial waters and exclusive economic zones, fishing, transport, such as the control of commercial activities mainly transferred to these institutions. This study aims to show the concept of the coast guard, duties and powers of Turkish Coast Guard and problems of Turkish fishermen which occur both our country and other countries security services.

In the present study, events between Turkish fishermen and 7 neighbor coast guards were investigated. Total 21 events were established between 2007-2011 years and all events occurred in the Black Sea. Some suggestions were presented to prevent recurrence of such incidents in the study.

Keywords: Fisheries, territorial waters, fishing vessel

Özet

Son iki yüzyıldır geli en uluslararası hukuk ve bunun alt kolu olarak isimlendirebilece imiz denizler hukuku çerçevesinde, ülkelerin denizlerdeki egemenlik alanları, karasal sınırlarda oldu u gibi sınırlar dâhilinde belirmeye ba lamı tır. Denizler hukukundaki geli im ve devletlerin denizler üzerindeki egemenliklerinin sınırlara tabi olması, denizlerdeki denetim konusunda deniz kuvvetleri haricinde kolluk güçlerinin olu umuna zemin hazırlamı tır. Bu kolluk güçlerinin ba nda birçok devlet bünyesinde "Sahil Güvenlik" te kilatları kurulmu , devletlerin karasuları ve münhasır ekonomi bölgelerindeki balıkçılık, ta imacılık gibi ticari faaliyetlerin denetimi a ırlıklı olarak bu kurumlara devredilmi tır. Bu çalı ma, sahil güvenlik kavramının ne oldu unu, sahil güvenlik te kilatımızın görev ve yetkilerini ve balıkçılarımızın hem ülkemiz hem de ba ka ülke sahil güvenlik te kilatları ile ya adı ı problemleri ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu çalı mada, 7 kom u ülke sahil güvenlik te kilatları ile balıkçılarımız arasında geçen olaylar incelenmi tir. 2007-2011 yılları arasında toplam 21 vaka saptanmı olup bunların tamamı Karadeniz'de ya anmı tır. Çalı mada bu tarz olayların tekrar ya anmaması için bazı öneriler sunulmu tur.

Anahtar Kelimeler: Balıkçılık, Karasuları, balıkçı gemisi

Giri

Son iki yüzyıldır geli en uluslararası hukuk ve bunun alt kolu olarak tanımlayabileceğimiz denizler hukuku çerçevesinde, ülkelerin denizlerdeki egemenlik alanları, karasal sınırlarda olduğu gibi, sınırlar dâhilinde belirmeye başlamıştır. Bu gelişim tarihsel olarak Birinci Dünya Savaşı sonrası 1920-1930 dönemi ve İkinci Dünya Savaşı sonrası 1951-1982 dönemi olmak üzere iki dönemde yoğunlaşmıştır. Bu dönemlerde sayıları zaman zaman 60'ı bulan devletler arasında denizler hukuk ilkeleri ve normları belirlenmeye çalışılmış, birçok konuda uzlaşma sağlanmıştır.

Tarih boyunca denizlerde egemen olan devletlerin deniz üzerindeki koruma, korunma ve denetim ihtiyaçlarını deniz kuvvetleri karşılamıştır. Zaman içinde bu karşılanma niteliksel bir ayrıma gitmeyi ihtiyaç haline getirmiştir. Bu ayrım büyük ticaret filolarının ve ülke çıkarlarına olan büyük çaplı girişimlerin korunması, denizlerde bayrak gösterme, uluslararası suların müttefiklerle beraber kontrolü ve anayurdun savunulması noktalarında deniz kuvvetlerine; limanların kontrolü, ticari denetimlerin yapılması, kirlilik kontrolü, avlanmanın önlenmesi, kaçakçılığın önlenmesi ve benzeri noktalarda ise daha küçük kolluk güçlerine yönelik görev atfetmiştir (Anonim, 1982).

Denizler hukukundaki gelişim ve devletlerin denizler üzerindeki egemenliklerinin sınırlara tabi olması, denizlerdeki denetim konusunda deniz kuvvetleri haricinde kolluk güçlerinin oluşumuna zemin hazırlamıştır. Bu kolluk güçlerinin başında birçok devlet bünyesinde '*Sahil Güvenlik*' tekilatları kurulmuş, devletlerin karasuları ve münhasır ekonomi bölgelerindeki balıkçılık, tarımcılık gibi ticari faaliyetlerin denetimi amaçlı olarak bu kurumlara devredilmiştir.

Bu tekilatlar ülkelerin kolluk güçlerinin ekillenmesine paralel olarak gelişmiş ve bugünkü uygulama gücüne ulaşmışlardır. Ancak yine de ülkelerarası uygulamalarda farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılıkların temel sebebi ülkelerin kolluk güçlerine atfettikleri gücün hangi kolluk güçlerinde merkeziletilmesi ile doğrudan ilgili bulunmaktadır.

Bu çalışmada sahil güvenlik kavramının ne olduğu, sahil güvenlik tekilatımızın görev ve yetkileri, Türk balıkçılığı ve balıkçılarımızın hem ülkemiz hem de başka ülke sahil güvenlik tekilatları ile yaşadığı problemler ele alınmıştır.

Sahil Güvenlik Nedir?

Sahil güvenlik genel anlamı ile denizler ve sahillerle ilgili çeşitli hizmetlerin bütünü ifade eden kavram olarak açıklanmaktadır (URL 1, 2014). Bu kavramı ifade eden kuruma ise "*Sahil Güvenlik Tekilatı*" denilmektedir. Ulusal düzeyde faaliyet gösteren sahil güvenlik tekilatları, denize kıyısı olan her ülkede varlık göstermektedirler. Birçok ülke bu tekilatlar için "*Sahil Güvenlik*" (Coast Guard) ismini kullanmakta, bunun yanında kimi ülkeler ise "*Sınır Muhafaza*" ya da benzeri kelimeleri tercih etmektedirler.

Dünya'da sahil güvenlik tekilatlarının görev alanları uluslararası sözleşmelerle belirlenmiştir. Bu anlaşmaların en kapsamlısı Cenevre Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir. Bu sözleşme ile ülkelerin deniz sınırları için genel prensipler oluşturulmuş ve bu sınırların nasıl korunacağı belirlenmiştir (Güneş, 2007). Türk sahil güvenlik tekilatı, temeli Osmanlı Devletine uzanan, kendi geleneklerine sahip ulusal bir tekilat olarak karşımıza çıkmaktadır. (URL 2, 2014)

Sahil Güvenlik Komutanlığı 7.478 km kıyı, 76.603 km² karasuları ve 154.521 km² 'Karadeniz Münhasır Ekonomik Bölgesi'ni içine alan 347.000 km² bir alandan sorumlu olarak görev yapmaktadır. 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu'na göre teklifin kurulu amacı bütün sahillerimiz, karasularımız ile Marmara Denizi, İstanbul ve Çanakkale Boğazları, liman ve körfezlerimizin korunması, güvenli inin sağlanması ulusal ve uluslararası hukuk kuralları uyarınca hükümlerine haklarına sahip olduğu umuz denizlerde bu hak ve yetkilerin Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın genel sorumluluğunda kalanlarının kullanılması, deniz yolu ile yapılan kaçakçılığın önlenmesi ve suçlular hakkında gerekli işlemlerin yapılması ile ilgili esas ve yöntemleri düzenlemektir (Durukan, 1997).

Sahil Güvenlik Komutanlığı deniz ve hava araçları ile denizlerde kurulu olan tesislerden yapılacak her türlü kirlenmelerle ilgili hükümlere ve bu konudaki uluslararası antlaşmalara aykırı eylemleri; önlemek, izlemek, suçluları yakalamak, gerekli işlemleri yapmak, yakalanan kişileri ve suç vasıtalarını yetkili makamlara teslim etmekle yükümlüdür. Bunun yanında 'Uluslararası Denizde Arama ve Kurtarma Sözleşmesi'nin öngördüğü düzeyde arama ve kurtarma görevlerini yerine getirmekle görevlidir (Sezgin, 2007).

Karasularımız ve Münhasır Ekonomik Bölgelerimiz

Karasuları kavramı Dünya ülkelerince 1958 Cenevre Karasuları Bitirici Bölge Sözleşmesi ile kabul görmüştür, 1982 tarihli 'Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu' ile teknik şartları belirlenerek bugünkü ekli ile kullanılmaya başlanmıştır (Anonim, 1982).

Bu antlaşmalara göre ülkeler kıyılarından itibaren deniz sınırlarını 3-12 mil arasında belirleyebilmektedirler. Ancak bu belirlemede karlılık ilkesi benimsenmiş olup deniz sınırı bulunan ülkelerin deniz sınırlarını karlılık tanımları gerekmektedir (Anonim, 1982).

Ülkemiz, 1964 tarih 2674 Sayılı Karasuları Kanunu ile karasularımızın resmi statüsünü belirlemiştir ve 1982'deki düzenlemeler ile sınırlarımızı 6 mil olarak belirlemiştir.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu kıyı ülkelerine, mutlak egemenliklerindeki 12 millik karasularından başka, kıyından itibaren 200 mil genişlikteki "Özel (Münhasır) Ekonomik Bölge" de ulusal yetkiler tanımaktadır. Böylece dünya denizlerinin %40'ını bunlara kıyaslı olan kıtaya da ada devletlerinin işletmeciliğine bırakılmaktadır (Turgay, 1984). Türkiye'nin, bu konvansiyon ile Karadeniz ve Akdeniz'de ciddi kazanımı söz konusudur (ekil 1).



ekil 1. Karadeniz'de münhasır ekonomik bölgemiz (URL 3, 2014).

Bu bölgede, kıyı ülkesi tüm kaynakları kullanma ve koruma hakkının yanı sıra, bilimsel araştırma yapmak, yapay ada ve tesisler kurmak, deniz çevresini korumak için gerekli önlemleri almakta da yetkili olmaktadır. Bu özel yetki alanı, kıyı ülkesinin kıta sahanlığına uzanımının 200 miline kadar ması halinde, kıta sahanlığına kapsayacak biçimde 350 mile kadar genişleyebilmektedir (Turgay, 1984).

Materyal ve Metot

Bu çalışmada ülkemiz denizlerine kıyısı olan ülkelerle (Gürcistan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Suriye) ortak olarak kullanılan ve balıkçılık faaliyetlerinde bulunulan Karadeniz, Ege ve Akdeniz'deki balıkçıların bu ülkelerin sahil güvenlik tekilatları ile yaşadıkları problemler ele alınmıştır.

Yaşanan problemler ile ilgili veriler Türk Sahil Güvenlik Tekilatının resmi kayıtlarından alınmıştır. Çalışmada 2007-2011 yılları arası yaşanan olaylara ait veriler ele alınmıştır. Veriler, denizlerimizde yaşanan olayların kayıtlı raporları baz alınarak derlenmiştir. Öncelikle problemler denizlerimize göre gruplandırılmış sonrasında ülkeler bazında detaylı olarak incelenmiştir.

Bulgular

Sahil Güvenlik Komutanlığı kayıtlarına göre, balıkçılık alanında 2007 yılından bugüne kadar komşu ülkeler ile yaşanan kayda geçmi problem sayısı 21'dir (Tablo 1). Tabloya bakıldığında dış ülkelerin hassas ve zaman zaman gergin olduğu Rusya (Aktürk, 2013) ve Yunanistan (Anonim, 2011; Karagül ve Çiçekçi, 2011) ile hiçbir olayın yaşanmaması dikkat çekicidir. Bununla beraber en çok problem dış ülkelerin kısmen rutin olduğu Romanya ve Ukrayna ile yaşanmıştır. Bulgaristan ile ise 2 olay cereyan etmiştir. 2007 yılından bugüne kadar kayıt altına alınan geçen olaylara baktığımızda; yasak avlanma için komşu ülkelerin deniz sınırlarını ihlal eden balıkçı gemilerimizin, ateş altında kalma, yakalanan ürünlere el konulma, gemilere el konulma, gözaltına alınma, hapis edilme, mahkemeye aktarılma ve gemi ve mürettebat için kefalet ya da tazminat talep edilme gibi problemlerle karşılaşmıştır.

Gürcistan

Bu ülke ile yaşanan birinci olay 'Karahassanoğlu Balıkçılık' isimli teknenin Gürcistan'ın Poti limanında demirli iken 'yasadışı balık avladı' gerekçesiyle el konulmasıdır. Gemi

Tablo 1. Türk balıkçı teknelerine uygulanan yasal düzenlemelere ilişkin istatistikler (URL 14, 2013)

ÜLKE	YILLAR					TOPLAM
	2007	2008	2009	2010	2011	
Yunanistan	0	0	0	0	0	0
Bulgaristan	0	2	0	0	0	2
Romanya	2	0	2	4	1	9
Ukrayna	3	1	0	3	2	9
Rusya Federasyonu	0	0	0	0	0	0
Gürcistan	0	1	0	0	0	1
Suriye	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	5	4	2	7	3	21

Do u Karadeniz'in Gürcistan kıyılarında Gürcistan Devleti'nden alınan balık kotası ile Gürcistan bayra ı çekili olarak avlanmaktadır (URL 4, 2014). Bu duruma ra men Gürcistan Sahil Güvenli i, avcılık sonrası Poti Limanı'nda hamsiyi kasalarken Journale (kayıt defteri) kaç kasa hamsi bulundu unu kayıt etmemesi üzerine 15 Ocak 2010 tarihinde gemiye 400 bin dolar ceza kesmi ve gemideki 66 ton balı a el koymu tur (URL 5, 2014).

Romanya

Romen güvenlik güçleri, 5 Nisan 2010 tarihinde Romanya kıyılarında kalkan avcılı ı yapan iki Türk gemisine ate açmı ve el koymu tur. İlk olarak 14 mürettebatın bulunduğu Ukrayna bayra ı çekmi '*Karaca-2*' isimli tekneye operasyon düzenlenmi tir. Köstence sahilinin 70 mil açı ndaki bu tekneye 14 el ate açılarak durdurulmu ve 14 Türk mürettebat gözaltına alınmı tir. İkinci olay ise Köstence yakınlarındaki Tuzla limanının 66 mil açı nda gerçekleşmi , '*Kaptan Seyfullah O ulları*' isimli tekneye önce sesli uyarı yapılmı , ardından 15 el ate edilmi ve tekne durdurulmu tur. Teknede bulunan Türk uyruklu 6 balıkçı Köstence sahil güvenlik komutanlı na getirilmı ve tutuklanmı tir (URL 6, 2014).

Bulgaristan

Bu dönemde Bulgaristan ile ya anan ilk olay Rezve deresi açıklarında meydana gelmi tir. '*Ercan Karde ler*' teknesi 18 Nisan 2008 sabah 06:30 civarında Bulgaristan deniz sahasında avlanırken, Bulgar güvenlik güçleri tekneye yana mı ve tekneye çıkmı tir. Burada çıkan tartı ma sonucu güvenlik güçleri tarafından ate açılmı ve Yalçın Ercan isimli Türk balıkçı gö sünden aldı ı yara ile ya amını yitirmi tir (URL 7, 2014). Bu olayla ilgili Türk tarafı '*Avrupa nsan Hakları Mahkemesi*'ne ba vurmu tur. Konuyla ili kili dava halen

devam etmektedir (URL 8, 2014). İkinci olay ise aynı gün abla Burnu açıklarında gerçekleşmi tir. Bu olayda 10 balıkçı gözaltına alınmı tir (URL 7, 2014).

Ukrayna

6 Nisan 2010 tarihinde Ukrayna sahil güvenlik gemisi '*Pavel Derjavin*' rutin devriye-leri sırasında denize kalkan a ına rastlamı -lardır. Bu sırada radarlarında konum olarak Tarhankut burnuna 66 mil, Yılan Adasına ise 47 deniz mili uzaklıkta üpheli bir gemi belirmi tir. üpheli "*Muammer Reis*" isimli Türk balıkçı gemisi durdurulmu ve evrakları ibraz edilmesi istenmi tir. Ancak gemi mürettebatı evrak ibraz iste ini geri çevirmi tir. Bu sırada aynı sahil güvenlik gemisi radarında bulunan ba ka bir Türk gemisi olan '*Hasan*' isimli tekneyi durdurmu ve evrak ibraz iste ini bu gemide de tekrarlamı tir. Gemide bulunan 9 Türk mürettebat da bu iste i reddetmi tir. Her iki gemi aranmı ve balık av malzemeleri bulunmu tur. Gemilere Ukrayna el koymu ve Odesa Limanı'na götürmü tür. (URL 9, 2014)

Tartı ma

Ülkemiz denizlerine sınırı olan kom u ülkelerle balıkçılık alanında ya anılan sorunlara bakıldı nda, genellikle yasa dı ı avcılık yapmak üzere sınır ihlallerinin yapıldı ı dikkati çekmektedir. Olaylar sayı itibariyle incelendi inde, Karadeniz'de yo unla tı ı, bununda balıkçı tekne sayımızla paralellik gösterdi ini söyleyebiliriz. 2012 yılında ülkemizde bulunan 14314 adet balıkçı teknesinin 5113 adedi Karadeniz'de faaliyet göstermektedir (Anonim, 2013). Ülkelerle ya anan olayların sayısına bakıldı nda 9 olayla Romanya ve Ukrayna ilk sırada yer almaktadır. Bunun nedeni ise Karadeniz'de özellikle kalkan balı ının daha yo un bulundu u Romanya,

Ukrayna ve Bulgaristan kıyılarına balıkçılarımız izinsiz olarak avcılık yapmak üzere girmeleri gösterilebilir. Gürcistan ile yaşanan olaylara bakıldığında hamsi avcılığı yapan Türk gemilerinin izinsiz olarak Gürcistan sularında bulunmalarına rağmen, ülkenin sahil güvenlik tekilatı bu gemilere yaptırım uygulamıdır. Resmi olay sayısı Tablo 1'de 1 adet iken Sahil Güvenlik komutanlığı kayıtlarına geçmeyen 1 olay daha bulunmaktadır. Diğer olay balıkçı gemisi Gürcistan'da limanda bulunan iken gerçekleştirildiği için kayıtlara geçmemiştir. Kayıtlara geçmeyen olay 'Ergün Karde ler' isimli gemiye yasal izni olduğu halde izinsiz ve kurallara aykırı avlandı ve gerekçesiyle el konulmasıdır. Gemi limanda demirli iken sahil güvenlik personeli gemiye el koymuş, mürettebatı gözaltına almış ve gemiye 6 milyon dolar ceza kesmiştir. Gemi Türk Dışişleri Bakanlığının 1 haftalık yasa dışı faaliyeti ile herhangi bir bedel ödenmeden serbest bırakılmıştır (URL 101, 2014).

Bu tür durumların tekrarlanmaması, bilinçli avlanmanın yaygınlaştırılması sürdürülebilir balıkçılığın sağlanması için bazı tedbirlerin alınması önem arz etmektedir. Bu tedbirler balıkçılar, ülkemiz ve devletlerarası seviyede mümkün görünmektedir. Balıkçılar açısından uygulanabilecek tedbirler; otomatik tanımlama sistemi (AIS) kullanımının yaygınlaştırılması ve bu cihazların limandan çıkarken açma zorunluluğu, gemilerde uzman personel çalıştırma zorunluluğu ve balıkçı gemilerine operasyonel izleme kamerası zorunluluğu olarak sıralanabilir.

Ülkemiz açısından uygulanabilecek tedbirler; gemi, uçak ve helikopterlerin operasyonel maliyetleri göz önüne alındığında, Sahil Güvenlik Tekilatında insansız hava aracı kullanımına başlanması olarak önerilebilir. Hâlihazırda ABD Sahil Güvenlik Tekilatı kara konulu Predator (URL 11, 2014) tipi insansız hava araçlarını bu amaçla kullanmakta, gemi

konulu ScanEagle tipi insansız hava araçlarının denemelerine devam etmektedir (URL 12, 2014).

Devletlerarası seviyede uygulama farklılıkları balıkçılık açısından en temel sorunlardan biridir. Karadeniz'de birçok ortak balık türü için minimum avlama boyu ülkelere göre farklılık göstermektedir. Bazı türlerde ise yasal olarak minimum avlama boyu bulunmaması dikkati çekmektedir. Örneğin Türkiye'de hamsi için minimum avlama boyu 9 cm olarak uygulanırken (URL 13, 2014) Gürcistan ve Romanya'da 7 cm olarak uygulanmaktadır (Anonim, 2010). Bu durum balıkçılık yönetimi ve balıkçılar açısından karışıklık yaratmaktadır. Bu açıdan bakıldığında uygulanabilecek tedbirler açısından balıkların minimum avlama boyu, av araçlarının algı göz açıklıkları ve materyalleri, derinlik, zaman ve mil yasakları gibi ortak denetim standartlarının oluşturulması ilk sırada yer almalıdır.

Devletlerarası seviyede uygulanabilecek diğer bir tedbir ise komşu ülkelerle ikili ilişkilerin geliştirilmesidir. Bunun için 2000 yılında başlatılmış olan 'Karadeniz'e Sahildar Devletler Sınır/Sahil Güvenlik Birliği Forumu (BSCF)' süreklilik arz eden ve otomatik bilgi paylaşım sistemi (AIES) ile belirli olgunluk ulaşıldıkça birlikteliği çabası olarak karımızda durmaktadır. Bu forumunda eksikliği hissedilen tam zamanlı ve açık kaynak olarak radar görüntüsü paylaşımı, birlikteliği altyapısını daha da güçlendirerek sürdürülebilirliğine katkı sağlayabilir olarak değerlendirilmektedir.

Bu konuda; NATO üyesi ülkelerin hava koridorlarını üye ülkelere açtıkları "Açık Semalar" programı örnek alınabilir. Bununla beraber uluslararası politik tercih ve tutumların sorunlar üzerindeki etkisi gözetilerek, dışişleri bakanlığı nezdinde de sürdürülebilir bir balıkçılık yönetimi altyapısının oluşturulması son derece önemlidir.

Kaynaklar

Aktürk, . 2013. “Türk-Rus li kilerinin Realist Bir De erlendirmesi, 2002-2012: Zirveden Dibe mi?” Hazar Raporu Bahar 2013: 67-70

Anonim, 1982. Third United Nations Conference On the Law of the Sea; A/CONF- 62/122, UN New York 1982

Anonim, 2010. Annual report of the Black Sea Commission Advisory Group on Fisheries and Other Marine Living Resources. Publications of the Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution (BSC), 2010-5, Istanbul, Turkey, 101 pp.

Anonim, 2011. Türkiye ve Yunanistan: Ege'deki Anlaşmazlığı Çözmenin Zamani Kriz Grubu Avrupa Brifingi No 64, 19 Temmuz 2011:11-13

Anonim, 2013. Su Ürünleri istatistikleri 2012.

Durukan, M. 2007. Kıyı Alanları Konusunda Ulusal Mevzuat ve dari Yapı, Türkiye' nin Kıyı ve Deniz Alanları 1. Ulusal Konferansı, 24-27 Haziran 1997, Ankara, Türkiye Kıyıları 97 Konferansı Bildiriler Kitabı, 59-68.

Güne , . A. 2007. Birle mi Milletler Deniz Hukuku Sözle mesi ve Deniz Çevresinin Korunması. AÜHF Dergisi, 56(2): 17

Karagül, S. ve Çiçekçi, C. 2011. Türkiye – Yunanistan li kilerinde Güvenlik Söylemi: Tarihsel Parado- kstan Alternatif Söylemlere Çıkarımlar. IV. Uluslararası Balkan Kongresi Nisan 2011, Kocaeli: 16

URL 1, 2014.
http://tr.wikipedia.org/wiki/Sahil_guvenlik (giri 15.04.2014)

URL 2, 2014.
http://tr.wikipedia.org/wiki/Sahil_Guvenlik_Te kilatı_(Türkiye) (giri 15.04.2014)

URL 3, 2014.
http://www.tudav.org/index.p-hp?option = com_ content&view=article&id=206%3Akaradeniz- muehasr-ekonomik-boelge-emb &catid=40%3 Amuenhasr - ekonomik-boelge & Itemid = 54 & lang=tr (giri 15.04.2014)

URL 4, 2014.
http://www.denizhaber.com/HABER/20898/1/k arahasanoglu-balikcilik.html (giri 16.04.2014)

URL 5, 2014.

http://www.denizhaber.com.tr/guncel/23822/pot i-limani-turk-balikci-karahasanoglu-batum-ha- msi-gurcu-av-romorkor-konsolos.html (giri 16.04.2014)

URL 6, 2014.

http://www.zaman.com.tr/dunya_romanya-kara- sularinda-avlanan-20-turk-balikci-gozaltina- alindi_969550.html (giri 16.04.2014)

URL 7, 2014.

http://www.kircaalihaber.com/?pid=3&id_news =4810 (giri 16.04.2014)

URL 8, 2014.

Http://www.euractiv.com.tr/yazici-sayfasi / article /aihm-turk-balikcilar-icin-bulgaristandan- savunma-istedi-024625 (giri 16.04.2014)

URL 9, 2014.

http://qha.com.ua/ukrayna-2-turk-balikci- teknesine-el-koydu-68516tr.html (giri 16. 04. 2014)

URL 10, 2014.

http://www.denizhaber.com.tr/guncel/34284/tur k-balikci-tekne-gurcistan-ergun-kardesler-el- konuldu-gurcu-yetkili.html (giri 16.04.2014)

URL 11, 2014.

http://www.uscg.mil/acquisition/uas/default.asp (giri 20.12.2014)

URL 12, 2014.

http://defense-update.com/20130813_uavs-in- the-u-s-coast-guard.html#.VJati14gY (giri 20.12.2014)

URL 13, 2014.

Http://www.tarim.gov.tr/BSGM/Sayfalar/Detay. aspx?OgeId=3 & Liste=Kutu Menu (giri : 20. 12.2014)

URL 14, 2013.

Yazılı görü me, Sahil Güvenlik Komutanlı ı, Bilgi Edinme Birimi, Ankara, www.sgk.tsk.tr 07.11.2012

Sezgin, M. 2007. Deniz Kirlili ine Neden Olabilecek Deniz Kazalarında Sahil Güvenlik Birimlerini Koordinatör Rolü Ve Kriz Yönetimi, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, zmir, 194 s.

Turgay, M. 1984. Deniz Hukuku ve Denizlerdeki Mineral Kaynakları, Madencilik Dergisi, 23(2): 46