



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 7 Sayı: 33 Volume: 7 Issue: 33

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

DENİZ ALANLARI VE ULAŞTIRMA KORİDORLARI ARASINDAKİ İLİŞKİYİ BELİRLEMENE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA: TÜRKİYE UYGULAMASI*

A RESEARCH TO IDENTIFY RELATIONSHIP BETWEEN MARITIME AREAS AND TRANSPORTATION CORRIDORS: AN APPLICATION OF TURKEY

Gökçe Çiçek CEYHUN**

Öz

Ekonomik değerlerin her geçen gün daha da önemli hale geldiği günümüzde denizler, kara parçaları gibi paylaşımın sona erdiği alanları değil, paylaşımın tamamlanmamış olduğu ve dolayısıyla yeni mücadelelere konu olan alanları teşkil etmektedir. Petrol, mineraller ve deniz canlıları gibi deniz altı kaynaklarının varlığından dolayı ve ulaşım, ticaret, güvenlik ve iletişim gibi stratejik önemi haiz alanlardan dolayı öncelikle kıyı ülkeleri olmak üzere tüm ülkelerin dikkatleri denizlere çevrilmiş durumdadır ve bu durum kıyı devletlerinin de bu alanları paylaşım çabalarını beraberinde getirmektedir.

Mevcut çalışmaların çoğunda deniz alanları genellikle politik, stratejik ve güvenlik yönleriyle ele alınırken, bu çalışma deniz alanları ile deniz ticareti ve dolayısıyla ulaştırma koridorları arasında bağlantı kurması bakımından önem arz etmektedir. Bu kapsamda uzman katılımcıların teyidi ile de desteklenen bu bağ, sırasıyla "deniz ticareti", "ekonomik kaynaklar ile bilimsel amaçlı araştırmalar", "münhasır ekonomik bölge" ve "güvenlik" açısından değerlendirilmiştir.

Deniz alanları ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişki Delphi tekniği ve teknik gereği görüşme metodu kullanılarak uzmanlardan elde edilen görüşler analiz edilerek değerlendirilmiş olup elde edilen bulguların ışığında deniz alanlarının ulaştırma koridorları üzerindeki etkileri belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Alanları, Münhasır Ekonomik Bölge, Güvenlik, Ulaştırma Koridorları, Deniz Ticareti.

Abstract

Nowadays, the economic value of maritime areas has become very important and land areas have already been shared by the nations while maritime areas are still in the period of to be shared. Therefore, maritime areas constitute new conflicts for territories. Especially attention of coastal states has been shifted to maritime areas by the virtue of having submarine resources such as petroleum, minerals, marine organisms and having strategically significant issues such as transportation, trade, security and communication. All of these factors bring sharing efforts of maritime areas by coastal states to light.

By taking into consideration of maritime areas' significance, this study has worked up a connection between transportation corridors - which constitute field of maritime trade- and maritime areas -that constitute field of maritime law-. Up until today maritime areas have been analyzed in terms of politic, strategic and security sides in most of the studies however this study surveyed maritime areas in terms of transportation corridors. Within this framework the relation which has been supported by the expert participants of this study have established in terms of "maritime trade", "economic sea resources and scientific researches", "exclusive economic zone" and "security".

The relationship between maritime areas and transportation corridors have been assessed with the opinion of the expert participants by in dept face to face interviews as required by Delphi method in this research. Thus, in the light of the findings by analyzing the opinions, the effects of maritime areas on transportation corridors have been determined.

Keywords: Maritime Areas, Exclusive Economic Zone, Security, Transportation Corridors, Maritime Trade.

* Bu çalışma yayınlanmamış doktora tezimizden üretilmiştir.

** Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Barbaros Denizcilik Yüksekokulu.

GİRİŞ

Ekonomik değerlerin her geçen gün daha da önemli hale geldiği günümüzde, deniz altı kaynakları, petrol, mineraller ve deniz canlılarının varlığından dolayı ve ulaşım, ticaret, güvenlik, iletişim gibi stratejik önemi haiz yönlerinden dolayı kıyı ülkelerinin dikkatleri denizlere çevrilmiş durumdadır. Denizlerin bu artan değeri, kıyıları karşılıklı ya da yan yana olan devletlerin bu alanları paylaşım çabalarını beraberinde getirmiştir. Bu yönüyle deniz alanları kara parçaları gibi paylaşımın sona erdiği alanları değil, iç sulardan itibaren kıyıdan uzaklaştıkça paylaşım sürecinin devam ettiği alanları teşkil etmektedir.

Uluslararası ticaret açısından da ehemmiyeti büyük olan deniz alanları ve bu alanlardan geçen ticaret rotaları yani ulaştırma koridorları ile bu deniz alanlarında uygulanan rejim arasındaki etkileşim son derece önemlidir. Ticarî gemiler için zararsız geçiş hakkı veya transit geçiş hakkının var olduğu bilinen bir gerçektir. Ancak bir baskı unsuru olarak denizler üzerindeki kıyı devletinin ticaret serbestliğine karşı yaptırımlarının ne olduğu ve ne olabileceği incelenmeye değerdir.

Bu çalışmanın amacı, deniz alanları ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişkinin varlığını bilimsel yöntemler kullanarak ortaya koymaktır. Deniz alanları ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişkinin varlığı sadece literatür yönüyle incelenmekle kalmamış, uzman görüşlerine başvurulmuş fiili durum ile de incelenmiştir. Bu çalışmanın temel hedefi, ulaştırma koridorlarının belirlenmesinde ve yönetilmesinde deniz alanlarının bölgenin coğrafi özelliğine göre az ya da çok etkisi olduğunun belirlenmesidir. Bu yönüyle çalışmanın en büyük önemi bugüne kadar çok az değinilen ya da hiç değinilmeyen yönleriyle, deniz alanları ile deniz ulaştırması ve deniz ticareti arasında bağlantı kurmasıdır.

Araştırma kapsamında deniz alanlarıyla ulaştırma koridorları arasındaki belirlemek için yedi değişken belirlenmiştir. Bunlar sırasıyla “deniz ticareti”, “ekonomik kaynaklar ile bilimsel amaçlı araştırmalar”, “münhasır ekonomik bölge” ve “güvenlik” olarak belirlenmiştir. Söz konusu ilişkinin kurulabilmesi için delphi tekniği ve bu teknik gereği konuyla ilgili uzmanların görüşlerini almaya yönelik olarak yüz yüze görüşme yöntemine başvurulmuştur. Çalışmada özellikle, deniz alanlarına ilişkin olarak geleceğe yönelik öngörülerin, konuyla ilgili uzmanların geçmiş deneyim ve tecrübelerinden faydalanılması suretiyle bu teknik kullanmış ve çalışma sonuçlandırılmıştır.

LİTERATÜR TARAMASI

1. Deniz Alanları ve Ulaştırma Koridorlarına İlişkin Temel Kavramlar

Genelde coğrafi açıdan fazla bir fark olmamakla birlikte, hukukî açıdan denizler ve deniz tabanları, nitelikleri ve tâbi oldukları rejimler itibarıyla çeşitli alanlara bölünmektedir. Doktrinde deniz alanları iki ana gruba ayrılmaktadır; millî yetkiye tâbi deniz kesimi (iç sular ve karasuları) ve millî yetki alanlarının ötesindeki deniz kesimi (bu kısım doktrinde ihtilâfıdır). Denizlerin hukuki rejiminin gösterdiği farklılıklara göre, denizlerdeki muhtelif alanlar aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir (Sur, 2006: 295):

- Ulusal sınırlar içinde kalanlar (iç sular, karasuları, takımada suları ve belli ölçülerde uluslararası boğazlar),
- Ulusal sınırlar dışında, kıyı devletinin ilanı ile belirli işlevsel münhasır yetkileri olan yerler (bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, münhasır balıkçılık alanları). Kıta sahanlığı ise ilana bağlı olarak oluşmayıp, ulusal sınırların dışına da uzanan geniş bir bölümü içerir.
- Hiçbir devletin yetkisinde bulunmayıp herkesin serbestçe girip yararlanabileceği açık deniz ise ayrı bir alandır.

Araştırma kapsamında önem arz eden unsurlardan biri olan iç sular; karasularının başladığı esas hattın kara tarafında kalan sular olarak tanımlanmakta ve iç sulara ilişkin olarak devletler hukukunda genel ilke, iç suların kıyasal devletin ülkesinin bir parçası oluşudur (İnan,

1976: 9; Baykal, 1998: 10; Özman, 2006: 247; Sur, 2006: 297). Devletin egemenliği altında olduğu kabul edilen bir diğer deniz alanı da karasularıdır. Karasuları, bir devletin kara ülkesini çevreleyen ve açık denize kadar uzanan deniz kuşağını belirtmek için kullanılan terimdir (İnan, 1976: 13; Çelik, 1977: 111; Pazarcı: 2003: 314). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'ne göre bir kıyı devletinin egemenliği, kara ülkesinin ve iç sularının ve bir takımada devleti olması halinde, takımada sularının ötesinde karasuları olarak tarif edilen kıyıya bitişik bir deniz kuşağını kapsar. Bu egemenlik, karasularının deniz yatağını ve toprak altını olduğu kadar karasularının üzerindeki hava sahasını da kapsar (Gündüz, 2009: 357).

Ulusal sınırlar dışındaki deniz alanları ele alındığında ise bu araştırma kapsamında en çok üzerinde durulan alan münhasır ekonomik bölgedir. Münhasır ekonomik bölge, kıyı devletine karasuları esas hattından başlayarak, 200 mil genişlikteki deniz alanında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun toprak altında münhasır ekonomik haklar ve yetkiler tanıyan deniz alanıdır (Toluner, 1996: 273; Sur, 2006: 333; Kuran, 2007: 215). Münhasır ekonomik bölgede egemenlik değil, işlevsel yetkiler söz konusudur. Devletler, bu alanda yetki kullanabilmek için münhasır ekonomik bölgeyi tesis eden kararlarını ilân etmek zorundadırlar. BMDHS'nin 55.Maddesine göre münhasır ekonomik bölge, karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup belirlenmiş olan özel hukukî rejime tâbidir ve rejim gereği sahildevletinin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri ilgili maddelerde düzenlenmiştir. (Toluner, 1996: 272; Gündüz, 2009: 374; Sur, 2006: 334; Pazarcı, 2010:287).

Bu araştırma kapsamında ele alınan temel kavramlardan biri de ulaştırma koridorlarıdır. UNESCAP (2001), uluslararası ulaştırma koridoru kavramını şu şekilde tanımlamaktadır: Tarafları birbirine bağlayan, kural olarak mal ve yolcuların özellikle en yoğun olduğu yönlerde uluslararası taşınmasını sağlayan çeşitli taşıma şekillerinin gerçekleştirilmesi için yeterli donanımına sahip bir ana ulaştırma sistemi (mevcut ve yapılacak) ağıdır. Ulaştırma planlama uygulamalarına göre koridor, bir ağın ya da ağların ulaştırma eksenini oluşturan belirli bir bölümü olarak tanımlanmaktadır. Bu noktada koridorun iki önemli özelliği vardır. Koridorlar öncelikli olarak bölgeler veya ülkeler arasında ana uluslararası değişim merkezleridir. Bu da şu demektir, koridor farklı güzergâhları aynı sistemin, bazen de yerel bir ağın parçası olarak birleştirir. İkinci olarak koridor, alternatif deniz ve hava yolu ulaştırma seçenekleri sunan, içerisinde intermodal değişim noktalarının olduğu (liman, havaalanı, intermodal merkezler) çok modlu bir eksendir (Kişi, 2005: 232).

2. Deniz Alanları ve Ulaştırma Koridorları Arasındaki İlişki

Deniz alanları ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişkiyi çeşitli kriterler açısından ele almak mümkündür. Bu çalışma kapsamında söz konusu kriterler sırasıyla “deniz ticareti”, “ekonomik kaynaklar ile bilimsel amaçlı araştırmalar”, “münhasır ekonomik bölge”, ve “güvenlik” olarak belirlenmiştir.

2.1. Deniz Ticareti

İlk unsur olan “deniz ticareti” açısından durum incelendiğinde, denizin statüsüne göre her ne kadar transit geçiş ve zararsız geçiş gibi rejimler öngörülse de, denizlerdeki aidiyet tartışmasının, bu geçişlerde kullanılan ticari rotaları da etkileyeceği düşünülmektedir. Özellikle bazı deniz alanlarında ticari gemilerin izleyeceği rotaların, geçiş rejimine bağlı olması, bu alanlardaki özgürlüğü etkileyeceğinden, sınırlandırma konusundaki kararların uluslararası ticarete etkide bulunması olasıdır. Bu anlamda söz konusu ilişkinin daha çok iç sular, karasuları ve gittikçe karasularının devamı niteliğini kazanmaya başlayan münhasır ekonomik bölge açısından kurulmasının mümkün olduğu değerlendirilmektedir.

Oxman tarafından yapılan bir çalışma, özellikle karasularına ilişkin sınırlar ile ulaştırma rotaları arasındaki ilişki açısından önemli bilgiler içermektedir. Örneğin Ege Denizi'nde karasuları 3 mil iken Ege Denizi'nde azımsanamayacak kadar çok sayıda “açık deniz rotası” çizilebilirken karasuları 6 mile çıktığında bu açık deniz rotaları önemli ölçüde eksilmektedir. Ege Denizi'nde karasuları 12 mile çıktığında ise denizin çeşitli bölümlerindeki birçok önemli

operasyon sahası gibi açık deniz rotaları da tamamen kaybolmaktadır. Ege'de çok sayıda Yunan adası olduğu ve adaların da karasularının bulunduğu dikkate alındığında, Yunanistan'ın karasularını 12 mil olarak ilan etmesi durumunda, Ege Denizi'nin çok büyük bir kesimi Yunanistan'ın egemenliğine girmiş olacaktır. Ayrıca Ege Denizi'nin kuzey bölümü tam bir kapalı deniz konumuna dönüşecek ve dolayısıyla Akdeniz'den Karadeniz'e ve tersi yönündeki geçişlerde gemilerin Yunan karasularından geçme zorunluluğunda kalmaları, zararsız geçiş ilkesinin varlığına rağmen, başta Türkiye olmak üzere bu su yolunu kullanan bütün devletleri rahatsız edecektir (Oxman, 1999:26, Özman, 2006: 343).

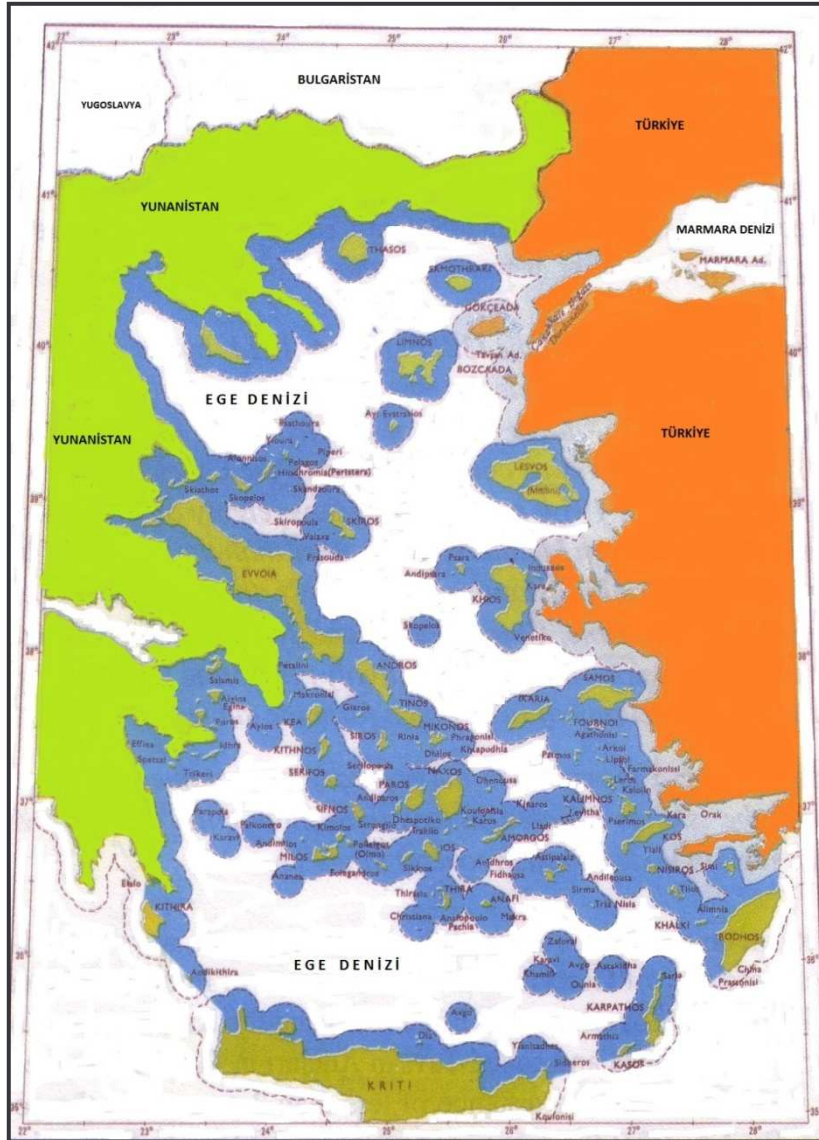
Mevcut konumu ile Ege Denizi'nde biri Yunanistan'ın güneyinden başlayarak Avrupa, Afrika ve Amerika'ya açılan, diğeri doğu Akdeniz'den başlayarak Süveyş Kanalı aracılığıyla Afrika, Asya ve Uzakdoğu'ya geçiş sağlayan iki önemli koridor mevcuttur (Şekil 1). Bu konumuyla Ege Denizi ulaştırma koridorlarını kullanan ticaret gemileri 6 mil karasuları sınırı mevcut iken çizilebilen açık deniz rotalarını kullanırken, açık denizlerden geçerken serbest geçiş hakkından faydalanmaktadırlar. Hiçbir devletin egemenliğine tabi olmadan, bütün milletlerin geçişine açık olan bu alanlardan seyrüseferden bütün devletler aynı şartlar altında faydalanabilmektedir. Diğer taraftan açık denizde gemilerin, uluslararası antlaşmalarla öngörülen istisnalar dışında, sadece uyrukluk bağı ile bağlı oldukları devletin idarî ve yargı yetkileri altında oluşunun, Ege Denizi'ni kullanan tüm diğer devletlerin de 6 mil karasularının uygulandığı bu mevcut konumu destekleyeceğini düşündürmektedir. Ancak Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarması durumunda, zararsız geçiş ilkesinin varlığına rağmen bu denizdeki birçok serbestinin kaybolacağı, yargı ve idare yetkisinin Yunanistan'a geçeceği düşünüldüğünde bu denizi kullanan hiçbir devlet gemisinin Yunan karasularından geçmek zorunda kalmayı tercih etmeyeceği aşikârdır.



Şekil 1: Ege Denizi Ulaştırma Koridorları
Kaynak: Yazar

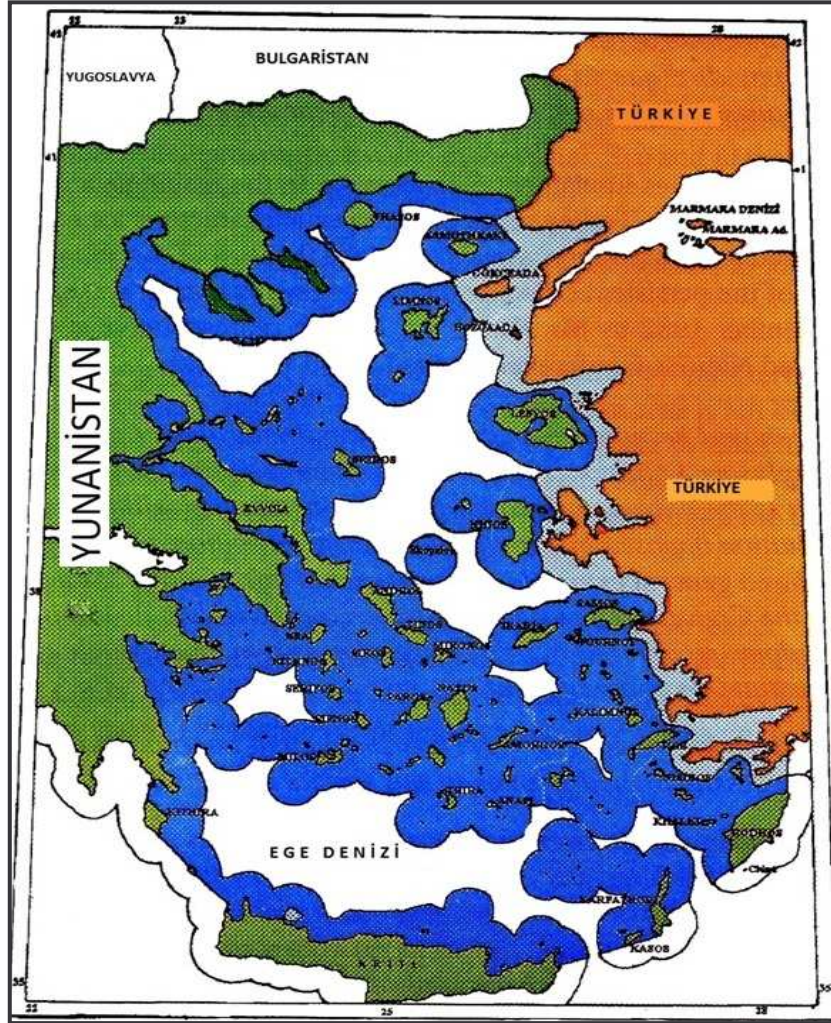
Nitekim İnan (1995: 38)'a göre de mevcut durumda Türkiye, %7,5 (14.332 km²), Yunanistan ise %41,7 (79.007 km²) karasularına sahiptir. Geriye kalan %51'lik alan açık denizleri oluşturmaktadır ve dar boğazlar için serbest ve engellenmemiş geçiş ve seyir sağlamaktadır. Herhangi bir kıyı devleti tarafından karasularının genişletilmesi, açık deniz alanlarını kesinlikle azaltacak, serbest ve engellenmemiş seyir ilkeleri ihlâl edilmiş olacaktır. Aynı zamanda kıyı devletinin açık denizlerden kara ve karasuları ile bağlantısı da kesilecektir. Bu durum sadece kıyı devletleri için yaşamsal olmakla kalmayıp, aynı zamanda bu denizi kullanan tüm ticaret gemilerinin serbest geçiş hakkını etkilediği için de önemli bir durumdur.

Şekil 2, Ege Denizi'nde karasuları sınırının 6 mil olduğu yani şu anki mevcut durumu göstermektedir. Bu haliyle açık denizlerdeki koridor, 6 millik yarım dairenin ötesinde kalmaktadır. Bu durum, Türk bayraklı ya da diğer bayrakları taşıyan tüm gemilere Yunan karasularından geçmeden, İzmir Limanı'na ya da Çanakkale'ye girme hakkı vermektedir (Scovazzi, 1995: 80).



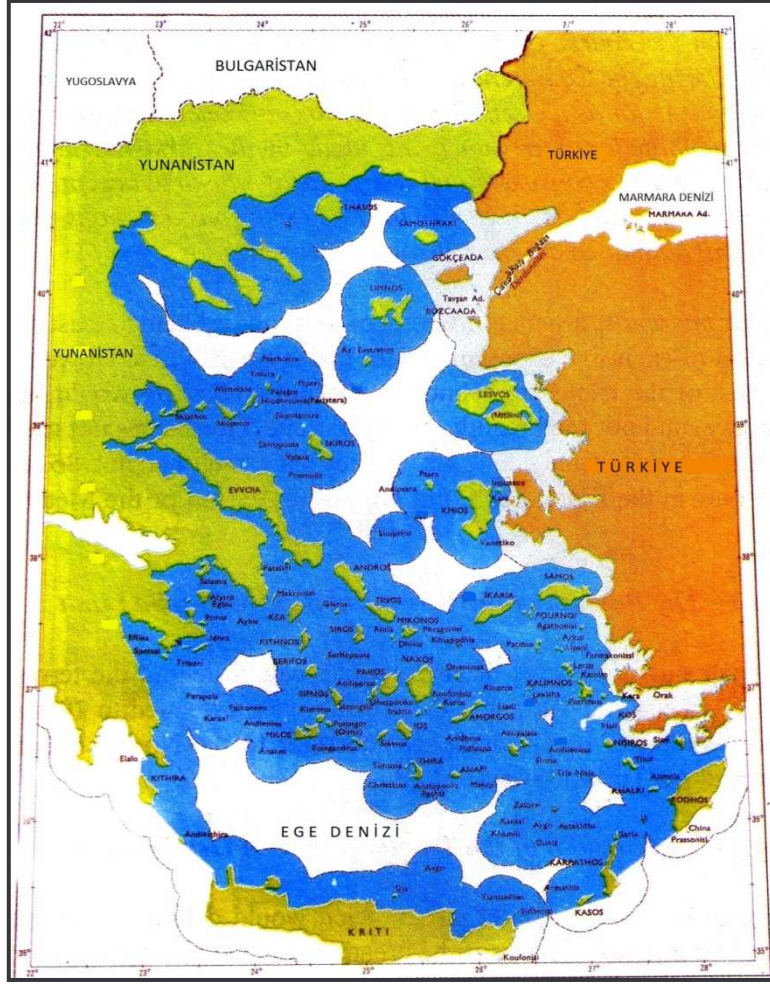
Şekil 2: Karasuları 6 Mil İken Ege Denizi'nde Mevcut Durum
Kaynak: Scovazzi, 1995: 80

Şekil 3 ise, Ege Denizi'nde karasularının 10 mile çıkarılması durumunda, Türkiye'nin kuzey kıyılarına ve Türk Boğazları'na ulaşabilmek için herhangi bir açık deniz koridorunun kalmayacağı durumu göstermektedir (Scovazzi, 1995: 84).



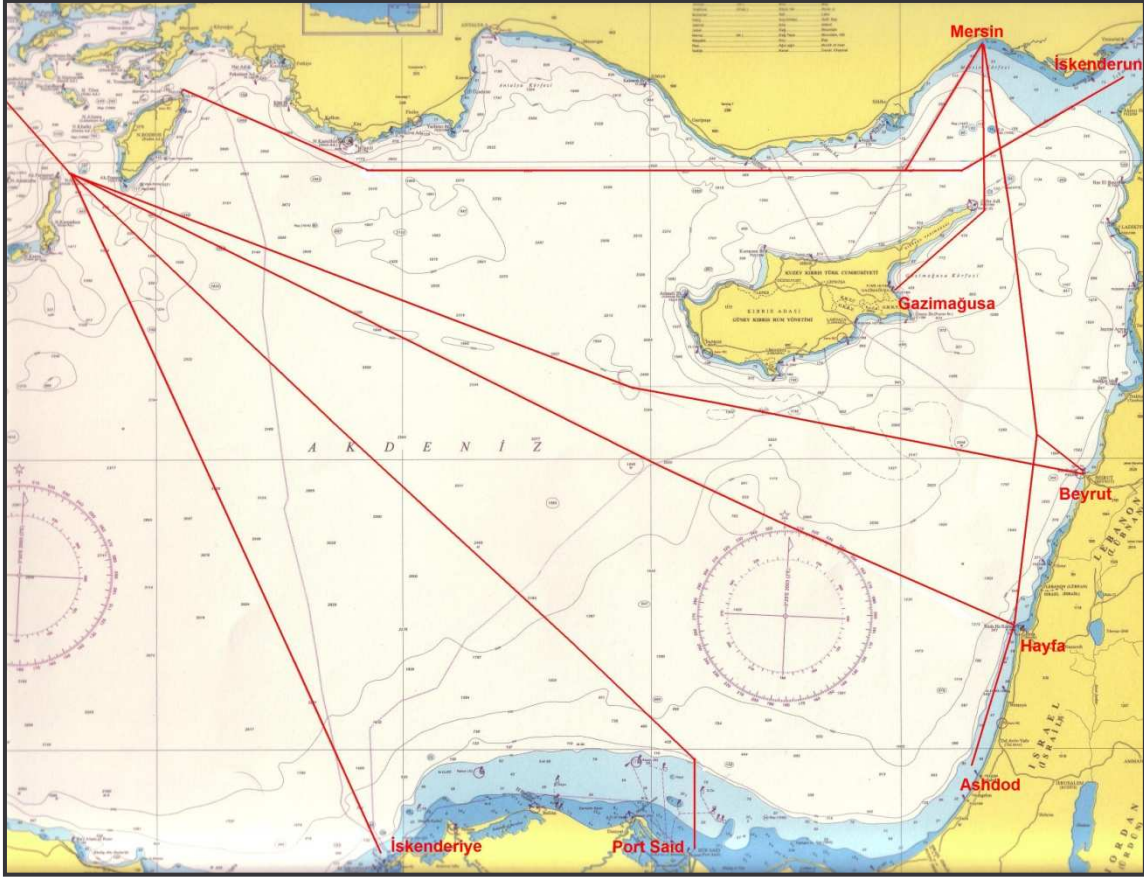
Şekil 3: Karasularının 10 Mil Olması Durumunda Ege Denizi'ndeki Durum
Kaynak: Scovazzi, 1995: 84.

Son olarak Şekil 4, Ege Denizi'nde karasuları sınırının 12 mil olması durumunu göstermektedir (Scovazzi, 1995: 86). Görüldüğü gibi bu haliyle Ege Denizi, tam bir Yunan Denizi'ne dönüşmektedir.



Şekil 4: Karasularının 12 Mil Olması Durumunda Ege Denizi'ndeki Durum
Kaynak: Scovazzi, 1995: 86.

Türkiye'nin Afrika, Asya ve Uzakdoğu'ya açılan kapısı konumundaki Doğu Akdeniz'den geçen rotalar (Şekil 5) açısından da bu durum önemlidir. Bu anlamda özellikle Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)'nin münhasır ekonomik bölgeye ilişkin faaliyetleri ve girişimleri düşünüldüğünde Doğu Akdeniz'de daha fazla hak sahibi olmanın, buradan geçen ulaştırma koridorlarında da etkinlik göstermeyi sağlayacağı değerlendirilmektedir. Çünkü münhasır ekonomik bölgede canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi, korunması ve yönetimi konusunda egemen hakları, denizde bilimsel araştırmayı düzenleme ve yürütme yetkisi kullanmak, gemilerden kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesine yönelik yaptırımlarda bulunmak gibi birçok konuda yetki sahibi olan sahildevletinin sahip olduğu tüm bu yetkilerin bölgedeki deniz ulaşımını da etkileyeceği düşünülmektedir.



Şekil 5: Doğu Akdeniz'den Geçen Ulaştırma Koridorları
Kaynak: Yazar

Son olarak Karadeniz açısından değerlendirildiğinde ise bugün bu bölgedeki ticari faaliyetler çok ciddi problemlerle karşılaşılmeden yürütülebiliyorsa, bu duruma bölgede barışçıl ortamın katkısının büyük olduğunu söylemek mümkündür. Şekil 6'da görüldüğü gibi Karadeniz'den geçen ulaştırma koridorları, uluslararası ticaret açısından bu denizi kullanan tüm diğer devletler için oldukça kritik ve önemlidir. Özellikle ilerleyen dönemlerde Karadeniz'de paylaşma konu olabilecek her türlü deniz alanının doğrudan ya da dolaylı olarak uluslararası ticarete etki edebileceği değerlendirilmektedir. Nitekim günümüzde ekonomik olarak değerlendirilmeye başlanmamasına rağmen, petrole alternatif olarak gösterilen geleceğin önemli enerji kaynağı olan gaz hidratlara ilişkin Karadeniz'de 5 alanın tespit edilmesi, bu alanlarda yeni güvenlik bölgeleri oluşmasına neden olabilir ve uluslararası ticaret rotalarının da bu yeni oluşumlardan etkilenmesi beklenebilir.



Şekil 6: Karadeniz'den Geçen Doğu – Batı ve Kuzey – Güney Yönlü Rotalar
Kaynak: Yazar

2. Ekonomik Kaynaklar ve Bilimsel Amaçlı Araştırmalar

Deniz alanları ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişkide önemli bir faktör de “ekonomik kaynaklar ve bilimsel amaçlı araştırmalar” dır. Bir deniz alanında petrolün keşfi, bir yandan dikkatlerin bu alana yönelmesine neden olurken, bir yandan da petrolün sevkiyatını gündeme getirecektir. Bu durum, özellikle doğu – batı ve kuzey – güney ekseninde önemli bir transfer alanını teşkil eden ülkemiz denizlerinin öneminin daha da artması anlamına gelmektedir. Ekonomik kaynaklar açısından değerlendirildiğinde özellikle Ceyhan’da trafiğin artmış olduğu bir gerçektir. Bu gösterge, petrolün keşfiyle deniz ticareti arasındaki ilişki açısından önem arz etmektedir. Nitekim doğu Akdeniz’de var olduğu söylenen ve çeşitli bilimsel araştırmalara konu olan petrolün ilerleyen süreçlerde keşfi ile bu alanda sevkiyat ve deniz ticaretine bağlı olarak gemi trafiğinin de yoğunlaşması mümkündür. Böylelikle buradan geçen ulaştırma koridorlarının kullanımında artış olacak ve bu koridorları belirleyen faktörler daha da önem kazanacaktır.

Öte yandan Kaya’ya göre Doğu Akdeniz, dünyanın en önemli “Doğu-Batı-Kuzey-Güney Enerji Koridoru” haline gelmiş ve birçok asimetrik risk ve tehditlere karşı hassas bir bölge niteliğine bürünmüştür. Bölgede yaşanan bu gelişmeler, Doğu Akdeniz’de güvenliği de ön plana çıkarmakta ve bu anlamda Türkiye Cumhuriyeti’ni Doğu Akdeniz’de güvenliğin sağlanması hususunda inisiyatif almaya zorlamaktadır (Kaya, 2007: 14).

Diğer taraftan, yeraltı kaynaklarının keşfi ve bilimsel amaçlı araştırmalar da dolaylı olarak deniz ticaret rotalarına etki eder. Çünkü belli bir bölgede araştırma yapan gemilerin bulunması ya da bu bölgede çalışma yapılacağına ilanı, ticaret gemilerinin rotalarını değiştirmelerine ya da bazı bölgelerden geçiş yapmalarının engellenmesine neden olabilir.

3. Münhasır Ekonomik Bölge

Ulusal sınırlar içindeki genellikle paylaşılmış olan deniz alanlarına göre, henüz paylaşım süreci devam etmekte olan “münhasır ekonomik bölge” kavramı denizlerde yeni bir

sahiplenme mücadelesi için de önemli bir alan teşkil etmekte ve deniz alanları ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişkiyi belirlemek için önem arz etmektedir. Gelişen teknolojiler vasıtasıyla, ekonomik değeri yüksek olan maden, petrol gibi deniz dibi kaynaklarının keşfi ve değerli canlı kaynakların da karadan 200 deniz mili ötede yoğunlukta olması, dikkatlerin münhasır ekonomik bölge kavramına yönelmesine neden olmuştur. Tüm bu nedenlerden dolayı, sınırı belirlenmemiş deniz alanlarında kıyı devletleri arasında münhasır ekonomik bölge sınırlandırma anlaşmaları imzalanmaya başlanmıştır. Ancak münhasır ekonomik bölge olarak değerlendirilebilecek bir deniz alanının birden fazla kıyıdaş ülke tarafından paylaşılmak istenmesi, bu alanlara ilişkin sorunları da beraberinde getirmiştir. Çünkü özellikle deniz dibinin değerli olduğu bir bölgede münhasır ekonomik bölge ilan etmek ve bu alanlarda dolaylı da olsa denetim yetkisine sahip olmak, ekonomik değerlerin kazanımı dışında bu alanlardaki ticarete de canlandırıcı etkide bulunma potansiyelini beraberinde getirecektir. Örneğin önemli düzeyde petrol bulunan bir alana uluslararası ticaretin kayması ve bölgedeki ticari faaliyetlerin artış göstermesi kaçınılmaz olacaktır. Diğer taraftan BMDHS'nin 60.Maddesinde belirtildiği gibi kıyı devletinin münhasır ekonomik bölgede bilimsel amaçlı araştırmaların yapılması, deniz kirliliğinin önlenmesi gibi nedenlerle güvenlik bölgeleri kurma hakkının bulunması ve bu vesileyle bu bölgeden geçen ulaştırma koridorlarını etkileme potansiyelinde olması münhasır ekonomik bölge ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişkinin belirlenmesi yönünden dikkat çekicidir.

4. Güvenlik

Ulaştırma koridorlarının oluşumunda süre, maliyet, tarihi güzergâhlar, yasal ve idari şartlar gibi birçok faktörün yanı sıra en önemli ve öncelikli konulardan biri koridorun geçiş güzergâhının güvenliğidir. Zira ticarete konu malların salimen alıcısına teslim edilmesi ticaretin ilk şartıdır.

Ulaştırma koridoru, gerçekleştirilen binlerce sefer sonucu oluşan bir güzergâhtır. Bir geminin veya taşıma aracının izlediği rota, koridoru oluşturmadığı gibi gerçekleştirilen tüm seferlerde yaşanan güvenlik sorunları coğrafi olarak çok elverişli birçok rotayı veya kara güzergâhının koridora dönüşmesine engel olmuştur. Savaş ve korsanlık gibi faaliyetler gemilerin sigorta primlerini yükseltmekte kimi zaman da doğrudan gemileri sigorta dışı bırakmaktadır. Riske bağlı oluşan yüksek navlunlar, koridor olabilecek önemli geçiş güzergâhlarını devre dışı bırakmaktadır. Ulaştırma koridorlarının oluşumunda etkinlik teşkil eden güvenlik kavramı, aynı zamanda deniz alanları ile de yakından ilişkilidir. Önemli bir egemenlik göstergesi olan karasularının ilanında, güvenlik unsuru sadece karasularını ilan eden ülkeyi değil, kıyıdaş ülkeleri de etkilediğinden, bu husus dikkatle incelenmeye değerdir.

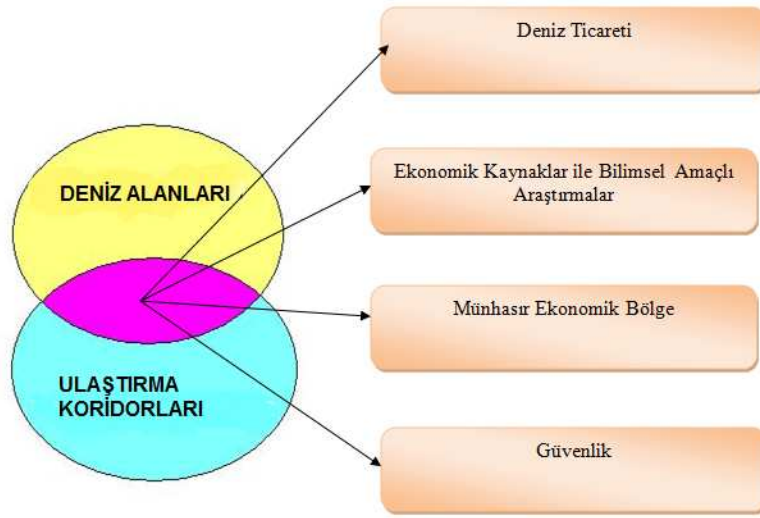
ARAŞTIRMANIN AMACI, MODELİ VE YÖNTEMİ

1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye'nin deniz alanlarıyla ulaştırma koridorları arasındaki ilişkiyi tespit etmektir. Bu doğrultuda; paylaşım süreci henüz tamamlanmamış olan deniz alanlarının önemine değinilerek konuyla ilişkili kavramlara yer verilmiş ve ulaştırma koridorlarının da önemi vurgulanarak, biri daha çok hukukî, diğeri ise daha çok ticari anlamlar içeren iki konu arasında bağ kurulmaya çalışılmıştır

2. Araştırmanın Modeli

Temel hedefi Türkiye'nin deniz alanlarıyla ulaştırma koridorları arasındaki ilişkinin belirlenmesi olan bu çalışmada öncelikle deniz alanları ve ulaştırma koridorlarına ilişkin literatür taramasına yer verilmiş olup, ardından Delphi tekniği gereği uzmanların görüşlerine başvurulmuştur. Söz konusu ilişkinin tespiti için literatürden ve uzmanlardan elde edilen bilgilerin ışığı altında dört öge tespit edilmiştir. Bu dört değişken; "deniz ticareti", "ekonomik kaynaklar ile bilimsel amaçlı araştırmalar", "münhasır ekonomik bölge", ve "güvenlik" olarak belirlenmiş ve araştırmanın modeli Şekil 7'deki gibi oluşturulmuştur.



Şekil 7: Araştırmanın Modeli

3. Araştırmanın Yöntemi

Araştırma kapsamında Türkiye'nin deniz alanlarıyla ulaştırma koridorları arasındaki ilişkinin tespiti için delphi tekniği ve yöntem gereği yüz yüze görüşme metodu kullanılmıştır. Bu bilgilerden hareketle çalışmada özellikle, deniz alanlarına ilişkin olarak geleceğe yönelik öngörülerin, konuyla ilgili uzmanların geçmiş deneyim ve tecrübelerinden faydalanılarak geliştirilmesi gereğinden dolayı delphi tekniğinin kullanımı uygun görülmüş ve araştırma süreci bu doğrultuda geliştirilmiştir. Konulara ilişkin olarak gerek literatürün gerekse de uzman sayısının azlığı, yöntem olarak tamamen katılımcı uzmanların geçmiş deneyimlerine, birikimlerine ve bunlardan elde ettiği çıkarımlara yönelmeyi gerektirmiştir. Çalışmanın, nitel bir araştırma süreci olma özelliğinden hareketle elde edilen verilerin tamamen uzman görüşlerine dayanıyor olması, varılan sonuçların mutlak ve kesin değerlendirmeler olduğu anlamına gelmemekle birlikte, özellikle konsensüs sağlanan ifadelerle ilişkin olarak elde edilen öngörülerin, gerçekçi olduğunu söylemek mümkündür.

Delphi tekniği kapsamında gerekli değerlendirme ve araştırma sürecinin ardından konularla ilgili olarak bu araştırmaya katılması talep edilecek uzmanların listesi ortaya konulmuştur. Akademisyenler, deniz hukukçuları, emekli ve çalışan TSK mensupları, emekli ve çalışan bürokratlar ve siyasetçileri içeren uzmanların listesi 60 kişiden oluşmuştur.

3.1. Birinci Aşama Delphi Uygulaması

Araştırmanın birinci aşama delphi uygulamasına başlayabilmek için öncelikle, konuyla ilgili çalışmaların ardından uzmanlara sorulacak açık uçlu soruların yer aldığı 1.Tur soru formu oluşturulmuştur. Tüm katılımcılar tarafından aynı şekilde anlaşılacak biçimde ifade edilen sorulardan oluşan form, araştırmaya katılmayı kabul eden katılımcılardan seçilen 5 kişilik ön test grubuna sunulmuştur. Ön test grubunun yorumlarına göre yeniden şekillendirilen forma, son hali EK – 1'deki gibi verilmiştir.

Birinci tur soru formları, katılımcı grubuna e-posta, mektup ve faks yolu ile gönderilmiştir. Ancak, formun uzun cevap isteyen sorulardan oluşması ve yazarak cevaplandırmanın sonuçları geciktireceği düşüncesinden hareketle, kısa süre içinde cevap alınamayan katılımcılardan randevu talep edilmiş ve yüz yüze görüşme yolu ile sorulara ayrıntılı cevapların alınması sağlanmıştır. Belirlenen bu uzman grubundan araştırmanın ilk turuna katılmayı kabul edenlerin sayısı 23 olmuştur. İlk tura katılmayı kabul eden uzmanların profili Şekil 8'de gösterilmiştir. Buna göre katılımcıların %48'i akademisyenler, %35'i bürokratlar ve siyasetçiler, %17'si ise askerlerden oluşmaktadır.

UZMAN GRUBU	KİŞİ SAYISI	AÇIKLAMA	ORAN (%)
AKADEMİSYEN	11	7 ULUSLARARASI HUKUK UZMANI 1 ULUSLARARASI İLİŞKİLER UZMANI 1 SU ÜRÜNLERİ UZMANI 1 DENİZ BİLİMLERİ VE MÜHENDİSLİĞİ UZMANI 1 DENİZ JEOLJİSİ VE JEOFİZİĞİ UZMANI	48
BÜROKRAT VE SİYASETÇİ	8	1 DIŞ İŞLERİ BAKANLIĞI MENSUBU 1 DIŞ İŞLERİ ESKİ BAKANI 2 EMEKLİ BÜYÜKELÇİ 1 ENERJİ VE TABİ KAYNAKLAR ESKİ BAKANI 1 SİYASİ PARTİ BAŞKANI 1 MİLLETVEKİLİ 1 EMEKLİ DENİZ ULAŞTIRMASI GENEL MÜDÜRÜ	35
ASKER	4	3 DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI MENSUBU 1 EMEKLİ KURMAY ALBAY	17
TOPLAM	23		100

Şekil 8: Birinci Tura Katılmayı Kabul Eden Uzmanların Profili

3.2. İkinci Aşama Delphi Uygulaması

İlk tur soru formlarında elde edilen cevaplardan yola çıkılarak ikinci tur soru formu oluşturulmuştur. İkinci tur soru formunda amaç, katılımcıların birbirlerinden bağımsız olarak belirtmiş olduğu ifadeler üzerinde konsensüs sağlanmasıdır. Bu amaçla, uzmanlar tarafından birinci tur soru formunda yer alan sorulara verilen cevaplar yapılandırılmış ve katılımcıların fikirlerini belirtmiş oldukları ifadelerde değişiklik yapılmadan, görüşlerinin olduğu gibi alınması yoluyla 46 ifadeden oluşan ikinci tur soru formu oluşturulmuştur (Ek- 2).

İkinci tur soru formu, birinci aşamaya katılmayanlar da dâhil olmak üzere ilk etapta belirlenmiş olan toplam 60 kişiye gönderilmiştir. İlk aşamada açık uçlu sorulara cevap vermeyi zor bulan ya da açık uçlu soruları cevaplandırmaya zaman ayırmak istemeyen katılımcılardan da, doldurulması daha pratik olan ikinci tur soru formunu doldurmaları beklenmiştir. Beklendiği gibi ilk aşamaya katılım göstermeyen bazı uzmanlar, ikincisine katılım göstermiştir. Öte yandan, ilk aşamaya katılmayı kabul eden uzmanların bazıları da ikinci aşamaya katılmamıştır. Bu nedenle ikinci aşamada katılımcı sayısı 25 kişi olmuş ve katılımcı profilinde Şekil 9'daki gibi bir değişim söz konusu olmuştur.

UZMAN GRUBU	KİŞİ SAYISI	AÇIKLAMA	ORAN (%)
AKADEMİSYEN	15	8 ULUSLARARASI HUKUK UZMANI 4 ULUSLARARASI İLİŞKİLER UZMANI 1 DENİZ BİLİMLERİ VE MÜHENDİSLİĞİ UZMANI 2 DENİZ JEOLJİSİ VE JEOFİZİĞİ UZMANI	60
BÜROKRAT VE SİYASETÇİ	7	1 DIŞ İŞLERİ ESKİ BAKANI 2 EMEKLİ BÜYÜKELÇİ 1 ENERJİ VE TABİ KAYNAKLAR ESKİ BAKANI 1 SİYASİ PARTİ BAŞKANI 1 MİLLETVEKİLİ 1 DENİZ ULAŞTIRMASI GENEL MÜDÜRÜ	28
ASKER	3	2 DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI MENSUBU 1 EMEKLİ KURMAY ALBAY	12
TOPLAM	25		100

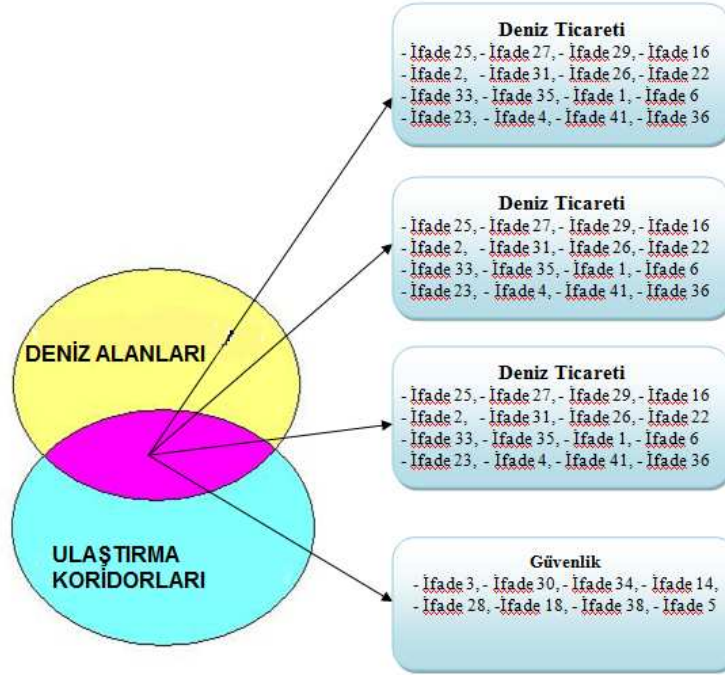
Şekil 9: İkinci Tura Katılmayı Kabul Eden Uzmanların Profili

İkinci aşamada araştırmaya katılmayı kabul eden uzmanların bir kısmı, ülkemiz için son derece büyük önem arz eden bu konular ile ilgili olarak verilecek cevapların, “Katılıyorum”, “Katılmıyorum” gibi ifadeler ile belirtilmesini yeterli bulmadıklarını bildirmişler ve yüz yüze görüşmenin daha sağlıklı olacağını iletmişlerdir. Bu nedenle ikinci turdaki değerlendirmeler sadece Delphi metodu kullanılarak kantitatif sonuçlar elde etmeye yönelik olmayıp, aynı zamanda ifadeler ile ilgili görüşlerin de belirtildiği kalitatif sonuçları da içermektedir.

ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Araştırma bulgularının değerlendirilmesine yönelik olarak temel alınan parametreler, aritmetik ortalama ve standart sapma değerleridir. “Aritmetik ortalama” değeri, belirli bir önermeye atfedilen önemin şiddetini göstermesi açısından önemlidir. Varyansın karekökü olan “standart sapma” değeri de, belirli bir önermeye ilişkin elde edilen aritmetik ortalama değerinin tutarlılığının bir göstergesi olarak ele alınabilir. Konsensüsün ortaya konulması için özellikle standart sapma değeri önemlidir, uzlaşmanın yoğunluğunu gösterir (Yavuz, 2007: 859).

Likert puanlama sistemi göz önüne alındığında, “1- Tamamen katılıyorum” puanı ile “2- Katılıyorum” ortalama puanlarının ağırlıklı olduğu ifadeler, üzerinde uzlaşma sağlanan ifadeler olarak belirlemektedir. İkinci tur soru formuna verilen cevaplar sonucu elde edilen puanların ortalaması alındığında 2 puana eşit ya da bunun altında kalan puanların ifadeleri katılımın olduğu ifadeler olarak sınıflandırılmıştır. Araştırmanın modeli çerçevesinde katılımın sağlandığı ifadeler dikkate alındığında bulguların değerlendirilmesi sonucu ortaya çıkan modelin özeti şekil 10’daki gibidir.



Şekil 10: Araştırma Bulgularının Değerlendirilmesi

“1- Tamamen katılıyorum” puanı ile “2- Katılıyorum” puanlarının altında kalan ifadelerin ayrıntıları EK - 3’te belirtilmiştir. Üzerinde daha fazla yoğunlaşılan ifadeleri ortaya koymak amacıyla belirlenen, yani ortalama katılım puanının 2’nin altında olduğu ifadelerin Pareto Diyagramı Ek - 4’te gösterilmiştir. 1 ve 1’e yakın puanlar, “Tamamen katılıyorum” seçeneğine ilişkin olduğundan özellikle; puanı 1’e en yakın olan 2, 3, 14, 21, 25, 30, 33 ve 38 numaralı ifadeler katılım en üst düzeydedir.

Bu ifadelere göre katılımcılar “Yunanistan’ın Ege Denizi’nde karasularını 12 mile çıkarması durumunda, daha önce açık deniz kesimi olan deniz alanları, Yunanistan’ın egemenliğine girecek ve bu alanlardan geçiş; serbest geçiş rejiminden çıkıp, zararsız veya transit geçiş rejimine tabi olacaktır. Bu durum, Yunanistan’a bu denizi ve ulaşımı kontrol konusunda büyük ölçüde üstünlük sağlayacaktır.” ifadesinde uzlaşmışlardır. Yine, “Yunanistan’ın Ege Denizi’nde karasularını 12 mile çıkarması durumunda, Ege Denizi’nden açık deniz serbest geçişlerinin bu rejiminden çıkarak, zararsız veya yeni bir rejim türü olan transit geçiş rejimine tabi olunması, askerî gemilerin geçişlerinin bundan böyle bu alanlardan transit veya zararsız geçiş hakkında yararlanmalarına neden olacak ve askerî gemilerin bu alanlardaki faaliyetleri kısıtlanacaktır.” ifadesi katılımcılar tarafından kabul edilmiştir.

Katılım düzeyinin yüksek olduğu bir diğer önemli görüş “Ege ve Doğu Akdeniz’de deniz alanlarımızın Türkiye’nin tezleri doğrultusunda belirlenmesi ve ilanı sadece deniz ulaşımı ve ulaştırma koridorları açısından değil, yer altı ve deniz içi kaynaklarının kullanımı, sağlık, göç, polis, kolluk, gibi alanlarda da Türkiye’ye avantaj ve haklar sağlayacaktır.” ifadesidir.

Kıbrıs’a ilişkin olarak; “Kıbrıs’ın statüsündeki değişiklik, Türkiye’nin Akdeniz’deki deniz alanlarını önemli ölçüde etkileyecektir.” ifadesi de uzmanlar tarafından önemli düzeyde kabul edilmiştir.

Ulaştırma koridorlarına ilişkin olarak “Denizlerimizden geçen uluslararası ulaştırma koridorlarının ülkemize ticari üstünlük sağlayabilmesi için denizcilik teşvik edilmeli ve ticaret filomuz güçlü hale getirilmelidir.” ifadesi yine katılımcılar tarafından yüksek düzeyde kabul edilmiştir.

Denizlerdeki genel uygulamalarla ilgili olan “Denizleri sahiplenici egemenlik uygulamalarında bulunmak, ileride karşılaşılabilecek olası sorunlarda ülkemize avantaj sağlayacaktır.” ifadesine de uzmanların hemen hemen tamamı tamamen katıldıklarını belirtmişlerdir.

Araştırma açısından büyük önem taşımakta olan, ulaştırma koridorları ile deniz alanlarının ilişkilendirildiği 33. İfade olan “Deniz ulaştırma yolları hangi ülkelerin deniz alanlarından geçiyorsa, o ülkeye bazı sorumluluklar getirmekte ve bazı avantajlar sağlamaktadır.” düşüncesi de katılımcılar tarafından tamamen kabul edilen ifadelerden biridir.

Son olarak “Deniz alanlarımızın belirlenmesine ilişkin olarak, AB’ye giriş sürecinde Türkiye’ye AB tarafından dayatılan hususlar ulusal güvenliğimizin, politik ve ekonomik çıkarlarımızın korunması açısından millî politikalar çerçevesinde değerlendirilmelidir.” ifadesine de uzmanlar tamamen katıldıklarını belirtmişlerdir.

ARAŞTIRMANIN KISITLARI, ÖNERİLER VE SONUÇ

1. Araştırmanın Kısıtları

Bu çalışmanın en büyük kısıtı, uzman sayısının azlığı ve var olan uzmanların çalışmaya katılmaktan kaçınmaları olmuştur. Deniz alanları konusundaki uzmanlar, bu alanla ilgili yaptıkları çalışmalar kapsamında akademisyenler, bürokratlar, siyasetçiler ve askerler arasından seçilmiştir. Bölgesindeki stratejik güç odağı olmasını sağlayan çok önemli denizlerle çevrili ülkemizde deniz alanlarıyla ilgili çalışmaların ve bu konularla ilintili olarak araştırma yapanların sayısının azlığı oldukça dikkat çekicidir.

Araştırmanın bir diğer önemli kısıtı zaman konusunda olmuştur. Araştırma sürecine katılmayı kabul eden uzmanların şehir dışında oluşları ve birbirine yakın mekânlarda bulunan uzmanlardan dahi aynı gün randevu alabilmenin güçlüğü ve yüz yüze görüşmeler için devamlı bir seyahat etme sürecinin yaşanması, Delphi tekniğini uygularken hedeflenen zamanın uzamasına neden olmuştur.

Araştırmanın kısıtlarından biri de konuyla ilgili var olan kaynak sayısının azlığıdır. Deniz alanları, kıyı ülkeleriyle oluşan sınırlandırma problemleri, bu problemlerin ekonomik ve ticari konularla ilişkileri ve bunların çözümüne ilişkin olarak dünyada çok çeşitli çalışmalar bulunmakla birlikte, Türkiye'deki literatür incelendiğinde mevcut çalışmaların yetersiz olduğu gözlemlenmiştir. Oysa hem ulusal güvenlik, politik ve stratejik boyutu, hem de ticari ve ekonomik boyutları ile uluslararası ilişkiler ve uluslararası hukuk alanının en önemli konularından birini oluşturan bu alandaki çalışmalar başka ülkeler tarafından sürekli gündemde tutulurken, ülkemizde bu konulara yeterince önem verilmediği ve bilgi eksikliği nedeniyle konulara ilişkin yeterli kamuoyunun oluşturulamadığı düşünülmektedir. Öyle ki; konuları hem hukukî, hem siyasî, hem de ticari ve ekonomik boyutlarıyla değerlendirmek oldukça güç olmakla birlikte söz konusu ilişkileri yorumlayabilmek için de bu konular ile ilgili çok daha fazla akademik yayının var olması gerektiği değerlendirilmektedir.

2. Gelecek Araştırmalar İçin Öneriler

Uygulamaya katılım gösteren uzmanların görüşleriyle ilerleyen bu çalışmanın, ileriki aşamalarda ya da bundan sonraki araştırmalar kapsamında daha fazla uzman katılımı ile daha farklı yorum ve değerlendirmeler çerçevesinde şekilleneceği düşünülmektedir. Mevcut haliyle bu çalışma, deniz alanları ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişkinin belirlenmesinde konuyla ilgili uzman sayısının azlığından dolayı ilk turda 23, ikinci turda ise 25 kişinin değerlendirmeleriyle son halini almıştır. Ancak tamamen uzmanların şahsi görüşlerine dayalı böyle bir çalışmada daha farklı ve daha fazla sayıda uzman grubunun katılımının olması halinde daha fazla alternatif fikir üretilebileceği ve sorunlar üzerine daha farklı çözüm önerilerinin getirilebileceği değerlendirilmektedir.

Öte yandan üzerinde uzlaşma sağlanamayan ifadelerle ilişkin olarak daha derinlemesine çalışmalar yapılarak veya tur sayısı artırılarak uzlaşamayan konuların tamamında ya da belli bir kısmında ortak fikir birliğine varılabilir. Özellikle fikirlerin çok keskin çizgilerle birbirinden ayrıldığı ifadelerle ilişkin olarak katılımcıların bir araya gelmesi sağlanabilir ve böylelikle sorun alanlarına karşı alternatif çözümler üretme şansı doğabilir. Ayrıca ileriki çalışmalarda katılımcıların daha fazla zaman ayırması sağlanabilirse, elde edilen cevapların daha ayrıntılı ve verimli olacağı değerlendirilmektedir. Çünkü uzun cevaplar isteyen sorulara zaman azlığı nedeniyle bazen çok kısa cevaplar verilmesi araştırma sürecine hız katarken, yaratıcı fikirlerin ortaya konulmasına engel teşkil etmektedir.

Sonuç olarak Delphi tekniğinin uygulandığı bu çalışmada elde edilen görüşler ve sorunlara yönelik olarak dile getirilen stratejiler, tamamen birer tahmin niteliğinde olduğundan mutlak ve kesin doğruları teşkil etmemekle birlikte şahsi yorumlara dayandığından bu fikirlerin doğrulanması ancak gelecekte ya da olaylar yaşandıkça mümkün olabilecektir. Yine de yapılan bu değerlendirmelerin olayları yaşayan, tecrübe edinen ve bu konular üzerine derinlemesine çalışmaları olan kişiler tarafından dile getirilmiş olması, geleceğe ışık tutması açısından önemlidir. Çünkü olayları yaşayan, belli dönemlere tanıklık eden, birçok kararın alındığı toplantılara katılan ya da uluslararası platformlarda ülkemizi üst düzeyde temsil eden bu kişilerin görüşleri, tecrübelerin getirdiği birikim ile geleceğe ayna tutmaktadır. Şüphesiz ki; geçmişini iyi bilen, değerlendiren ve yorumlayan uzmanlar, gelecek hakkında da gerçeğe yakın öngörülerde bulunmaktadır.

3. Sonuç

Temel hedefi Türkiye'nin deniz alanlarıyla ulaştırma koridorları arasındaki ilişkiyi tespit etmek olan bu çalışmada, amaca yönelik olarak gerek deniz alanlarının gerekse ulaştırma koridorlarına ilişkin bilgiler incelenmiş ve birbiriyle ilişkilendirilmiştir.

Türkiye'nin üzerinden ve yakın çevresinden geçen, ticari anlamda büyük önem teşkil eden ulaştırma koridorları ile daha çok deniz hukuku ve uluslararası ilişkiler gibi alanların inceleme sahasına giren deniz alanları ilk bakışta birbirinden uzak konular gibi görünse de bu çalışma ile iki konu arasındaki sıkı bağ uzmanlar tarafından da doğrulanarak kurulmuştur. Bu

yönüyle araştırma, hukukî bir konu olan deniz alanları ile ticari bir konu olan ulaştırma koridorlarını ülkesel menfaatler doğrultusunda irdelerken, söz konusu iki alan arasında yakınlık kurması açısından da büyük bir önem taşımaktadır. Diğer taraftan bu çalışmanın en belirgin özelliği, deniz alanlarına ilişkin sorunların, çoğu çalışmada belirtildiği gibi sadece güvenliği içeren hukuksal, askerî ve stratejik sahiplenme sorunlarından ibaret olmadığını, olayın bir de ticari boyutunun bulunduğu ve bu boyutun da ticaret rotalarıyla yani ulaştırma koridorlarıyla ilişkilendirilebileceğini göstermiş olmasıdır.

Özellikle Ege Denizi'ne ilişkin karasuları meselesinin gündemini ve hayati derecedeki önemini koruduğu görülmektedir. Bu anlamda uzmanların da üzerinde uzlaşmaya vardıkları görüşlerin başında, "Ege Denizi'nde Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkarmasının sonucunun, uluslararası ticaretin dengesinin değişmesi ve askerî gemilerin faaliyetlerinin kısıtlanması sonucunu doğuracağı" gelmektedir. Bu görüş, deniz alanları ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişkinin tespiti adına önemli bir değerlendirmeyi teşkil etmektedir. Çünkü karasuları 3 mil iken, Ege Denizi'nde sayısız açık deniz rotası çizilebilirken, sınır 6 mil olduğunda bu sayı azımsanamayacak ölçüde düşmekte ve daha önce açık deniz alanı olarak değerlendirilen deniz kesimleri Yunanistan'ın karasuları haline dönüşmektedir. Aynı şekilde sınırın 12 mile çıkması durumunda ise, birçok açık deniz rotası tamamen kaybolacak, Ege Denizi bir Yunan denizi haline gelecek ve daha önce açık denizde serbest geçiş hakkı kullanan gemiler, artık bu alanlardan zararsız geçiş yapabilecekler ve bu gemiler üzerindeki yargı yetkisi de büyük ölçüde Yunanistan'a geçecektir. Bu noktada, bu durumdan etkilenen tek ülke Türkiye olmayacak ve bu denizi kullanan tüm devletlerin gemileri etkilenecektir. Ege Denizi'ndeki karasuları sınırlarına ilişkin olarak gelişmelerden sadece Türkiye'nin değil, diğer ticaret yapan ülkelerin de etkileneceği göz önünde bulundurulduğunda uzmanlar, karasularının 6 milden 12 mile çıkarılmasının sadece Türkiye tarafından değil, Rusya gibi bu denizi her anlamda sıkça kullanan ve bu denize önem veren diğer devletler tarafından da istenmeyen bir durum olacağını öngörmektedirler.

Akdeniz'e ilişkin olarak ise katılımcıların çoğunluğu tarafından dile getirilen görüş Kıbrıs'ın statüsündeki değişikliğin Türkiye'nin Akdeniz'deki deniz alanlarını önemli ölçüde etkileyebileceğidir. Özellikle İskenderun Körfezi'nin yeni boru hatları için terminal noktası olarak potansiyel kazandığı da düşünüldüğünde Kıbrıs Adası'nın konumunun boru hatları anlamında da ticari bir güvenlik boyutunun ortaya çıktığı görülmektedir. Çünkü Kıbrıs'ı kontrol eden, hem Akdeniz'in hem de Süveyş'in ticaret akışını ve güvenliğini kontrol edecektir. Gerek güvenlik, gerekse ticaret anlamında büyük önemi olan Kıbrıs, Türkiye için çok önemli bir değerdir ve bu nedenle Türkiye, dünyanın temel enerji terminallerinden biri olan Ceyhan – İskenderun ve Kıbrıs üçgeninde gerekli güvenlik tedbirlerini almakla yükümlüdür.

Deniz alanları ile ulaştırma koridorları arasındaki ilişkinin belirgin bir şekilde ortaya çıkmasına aracı olan bir diğer konu da münhasır ekonomik bölge kavramıdır. Özellikle deniz dibinin değerli olduğu bir bölgede münhasır ekonomik bölge ilan etmek ve bu alanlarda dolaylı da olsa denetim yetkisine sahip olmak, ekonomik değerlerin kazanımı dışında bu alanlardaki ticarete de canlandırıcı etkide bulunma potansiyelini beraberinde getirecektir. Örneğin önemli düzeyde petrol bulunan bir alana uluslararası ticaretin kayması ve bölgedeki ticari faaliyetlerin artış göstermesi kaçınılmaz olacaktır. Öte yandan gerek deniz altı kaynaklarını korumak, gerekse çevre kirliliğinin önlenmesi ve azaltılması için gerekli tedbirleri almakla yükümlü olan kıyı devleti, gerek gördüğü takdirde deniz kaynaklarını korumak için ulaştırma koridorlarının geçtiği güzergâhları değiştirebilir. Kıyı devletine ulaştırma koridorlarını tespit etme hakkı veren bu durumlar dolaylı da olsa, zaman zaman uluslararası ticaretin aksamasına, bazen de gecikmelere yol açabilir. Özellikle denizcilik sektörü gibi gemilerin yükleme ve tahliye limanlarına zamanında yetişmesinin bu denli önemli olduğu, hatta sözleşmelerdeki yükümlülükleri tam olarak yerine getirebilmenin saatlerle ölçüldüğü düşünüldüğünde, kıyı devleti tarafından ulaştırma koridorlarını etkileyebilecek en ufak bir değişikliğin ticarete etki etmesi muhtemeldir.

Uzmanlar tarafından önemli ölçüde dile getirilen bir diğer önemli konu da denizleri sahiplenici faaliyetlerde bulunmanın ülke lehine doğuracağı haklardır. Özellikle tartışmalı bölgelerde oluşan deniz kazalarındaki personelin veya kazaya uğrayan geminin kurtarılması kıyıdaş ülkeler arasında zaman zaman sorun olmaktadır. Deniz alanları belirlenmemiş sularda oluşan deniz kazalarına tek bir ülke tarafından sürekli müdahale edilmesi, diğer kıyıdaş ülkelerin ise müdahalede gecikmesi veya müdahale etmemesi gelecekte söz konusu alanın deniz alanlarının belirlenmesinde müdahaleyi yapan ülke lehine önemli bir kanıt oluşturabilecektir. Benzer şekilde aidiyeti belirsiz adalarda ve sularda seyir güvenliğinin sağlanması açısından yapılan fenerler ve seyir yardımcıları, bu alanların gelecekte sahiplenileceğinin bir kanıtıdır. Bu etkenlerden dolayı arama kurtarma faaliyetlerinin genişletilmesi, bu konuda gelişmiş teknoloji ve müdahale yöntemlerinin kullanılması ve bunun kıyıdaş ülkelere anlatılması, tartışmalı bölgelerde gücümüzü artırmak ve güvenliğimiz açısından menfaatimize olacaktır. Birtakım uzmanlara göre; denizlerde seyir yardımcıları, fenerler ve trafik geçiş düzenleri tesis etmenin amacı her ne kadar öncelikle ulaşımın güvenliğini sağlamak olsa da, bu düzenlemeleri tesis etmek, deniz trafiğinde söz sahibi olmayı ve ticari rotaları belirlemede kontrol gücünü elinde bulundurmaya da beraberinde getirir. Bu anlamda belirleyici olmayı başarabilen bir ülke, olası sorunlarda daha güçlü bir konumda olabilecek ve bu güç, söz konusu ülkeye itibar getirebilecektir.

Arama Kurtarma (AK) faaliyetlerinin bir önemi de belirsizlik sürecini avantaja dönüştürme potansiyelini barındırmasıdır. Bir ülkenin herhangi bir denizde hak iddia etmesi için bulunmaz fırsatlardan biri olan AK faaliyetleri, ileride oluşacak sorunlarda AK faaliyetlerini yürüten ülke lehine sonuçlar doğurabilecek ve hak iddia edilmesini sağlayabilecektir. Bu nedenle, deniz alanlarındaki belirsizlik dönemini faydaya çevirmek için bu süreçte yetenekleri güçlendirmek; helikopter, teçhizat, sahil güvenlik, navteks yayın kalitesi, bilimsel araştırmalar gibi konularda güçlendirmeye gitmek önemlidir.

Deniz ulaştırma rotaları, üzerinden geçen deniz alanı sahibi ülkelere bazı sorumluluklar getirmekte ve avantajlar sağlamaktadır, görüşü de çalışmanın temel amacına yönelik olarak önemli bir değerlendirmeyi teşkil etmektedir. Bu değerlendirme ile ulaştırma koridorlarının, bir ülkenin deniz alanlarından geçmesinin kıyı devletine önemli üstünlükler ve haklar sağlayacağı belirtilmiştir. Öte yandan, ulaştırma koridorlarını faydaya çevirmenin yolu ise denizciliğin teşvik edilmesinden ve ticaret filomuzun güçlü hale getirilmesinden geçmekte olduğu açıktır. Bu amaçla, bölgesel deniz çalışma grupları kurulmalı ve bu gruplar konuları; coğrafi, askerî, siyasî, hukukî ve denizcilik boyutları ile değerlendirebilecek düzeyde konusunda uzman kişilerden oluşmalıdır. Bu kapsamda çalışmalarda süreklilik sağlandığı takdirde, hem mevcut sorunlara anında müdahale edebilmek hem de gelecekte oluşabilecek önemli sorun alanları için bugünden strateji geliştirmek mümkün olacaktır. Ancak denizcilik konusunda geliştirilen stratejiler, devamlı ve kuvvetli devlet uygulamalarıyla desteklenmediği sürece önemini yitirir. Devlet uygulamaları ne kadar devamlı ve kuvvetli olursa, hukuksal bir sorun yaşandığında devlet o denli güç kazanır. Bu anlamda en önemli konu, denizcilik stratejisinin oluşturulması ve bu stratejinin tutarlı ve istikrarlı olmasıdır. İnisiatifin gerçekçi bir şekilde kullanıldığı bir denizcilik strateji belgesi ile hem günümüzde neler yapılabileceği ortaya konulmalı, hem de geleceğe yönelik öngörüler belirlenmelidir.

Sonuç olarak, teknolojik gelişmeler ile birlikte denizlerde daha fazla alanda araştırma yapma olanağının bulunması, denizlerin cazip birer ekonomik kaynak olarak gündeme gelmesine neden olmuş ve bu durum da yeni mücadele sahalarının doğmasını beraberinde getirmiştir. Gerek Akdeniz gerekse Ege Denizi'nde deniz alanlarına ilişkin sınırlandırma sorunları bir yandan ulusal güvenliğimizi tehlikeye atarken diğer yandan da meydana gelen her yeni olguya karşı yeni stratejiler ve tepkiler geliştirmemizi gerektirmektedir. Bu konuda atılacak en önemli adımlardan biri bilimsel çalışmalara ağırlık verilmesidir. Çünkü doğru stratejileri geliştirerek doğru tepkiler vermek ancak bu konularla ilgili bilgilerin sağlam bir zemine oturtulması ile mümkün olacaktır.

Deniz alanları, kıyı ülkeleriyle oluşan sınırlandırma problemleri ve bunların çözümüne ilişkin olarak dünyada çok çeşitli çalışmalar bulunmakla birlikte, Türkiye'deki literatür incelendiğinde mevcut çalışmaların yetersiz olduğu gözlemlenmiştir. Oysaki hem ulusal güvenlik boyutu, hem ticari boyutu hem de ekonomik boyutları ile uluslararası denizcilik alanının en önemli konularından birini oluşturan bu alandaki çalışmalar başka ülkeler tarafından sürekli gündemde tutulurken, ülkemizde bu konulara yeterince önem verilmediği ve bilgi eksikliği nedeniyle konulara ilişkin yeterli kamuoyunun oluşturulamadığı düşünülmektedir. Bu nedenle, deniz alanları konusunda daha fazla akademik çalışma yapılmalı, bilim çevreleri, özel sektör ve tüm kişiler mümkün olduğunca bilgilendirilmeli ve ülkesel hak ve menfaatlerimize yönelik kamuoyu oluşturulabilecek platformlar geliştirilmelidir.

KAYNAKÇA

- BAYKAL, Ferit H.(1998). *Deniz Hukuku Çalışmaları*, Alfa Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, 1998.
- ÇELİK, Edip F (1977). *Milletlerarası Hukuk Cilt II/1*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Fakülteler Matbaası, İstanbul.
- GÜNDÜZ, Aslan (2009). *Milletlerarası Hukuk, Temel Belgeler- Örnek Kararlar*, Beta, İstanbul.
- İNAN, Yüksel (1976). *Devletler Hukuku Bakımından Kıyı Suları Balıkçılığı ve Sorunları*, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, No: 96.
- İNAN, Yüksel (1995).The Effects of The Entry Into Force of The 1982 Law of The Sea Convention on 12 Miles Territorial Sea Limit, *Aegean Issues: Problems – Legal and Political Matrix Conference Papers*, Foreign Policy Institute, Ankara.
- KAYA, Şenay (2007). *Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz Sorunları*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- KİŞİ HAKKI, ÖNCE Günel, ERSOY Ahmet G (2005). "Uluslararası Taşıma Koridorları Kapsamında Doğu Karadeniz Limanlarının Transit Ticaretteki Rolünün Bölge Ekonomisine Etkileri", *Doğu Karadeniz Bölgesi Kalkınma Sempozyumu*, Artvin, Rize, Trabzon, Gümüşhane, Giresun, Ordu, Sorunlar, Analizler ve Politikalar, Karadeniz Teknik Üniversitesi, 50. Kuruluş Yılı Etkinlikleri, iktisadi ve idari Bilimler Fakültesi.
- KURAN, Selami (2007). *Uluslararası Deniz Hukuku*. Arıkan Basım Yayın, İstanbul.
- OXMAN, H.Bernard (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.
- ÖZMAN, Aydoğan (2006). *Deniz Hukuku 1*, Turhan Kitabevi, Ankara.
- PAZARCI, Hüseyin (2003). *Uluslararası Hukuk Dersleri II. Kitap*, Turhan Kitabevi, Ankara.
- PAZARCI, Hüseyin (2010). *Uluslararası Hukuk*, Turhan Kitabevi, Ankara.
- SCOVAZZI, Tullio (1995). Maritime Limits and Boundaries in The Aegean: Some Maps with Legal Commentaries, *Aegean Issues: Problems – Legal and Political Matrix Conference Papers*, Foreign Policy Institute, Ankara.
- SUR, Melda (2006). *Uluslararası Hukukun Esasları*, Beta, İzmir.
- TOLUNER, Sevin (1996). *Milletlerarası Hukuk Dersleri*, Beta, İstanbul.

Ek - 1: Birinci Tur Anket Formu

Türkiye'nin Deniz Alanları ile Ulaştırma Koridorları Arasındaki İlişkinin Belirlenmesine Yönelik Bir İnceleme kapsamında oluşturulan araştırma soruları:

1. Deniz Alanlarımızın belirlenmesi aşamasında, söz konusu sınırların geçiş güzergahları (konumları) deniz ulaşımı ve ulaştırma koridorları açısından ülkemizi nasıl etkiler?
2. Doğu Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de, mevcut ve belirlenecek deniz alanlarının uluslararası ticaretin şekillenmesi üzerindeki etkileri nelerdir?
3. Denizlerimizden geçen uluslararası ulaştırma koridorlarının ülkemize ticari üstünlük sağlayabilmesi ve Türkiye'nin bu konuda inisiyatif alabilmesi için, deniz alanları konusunda izlenebilecek siyasi ve hukuki stratejileri belirtiniz.
4. Türkiye'nin Deniz alanlarındaki problemleri bölgelerin çözüme kavuşturulması, ülkemizin yakın çevresinden geçen uluslararası ulaştırma koridorlarının kullanılmasına ne tür katkılar sağlar?
5. Deniz alanlarının belirlenmesi aşamasında doğacak bir anlaşmazlık sonucu, konunun Uluslararası Adalet Divanına gitmesi durumunda, anlaşmazlık konusu alandaki deniz ticaretimizin ve limanlarımızın etkinliği Divan kararını nasıl etkiler?

Not: Soruları cevaplandırırken hangi tür Deniz Alanına (ulusal sınırlar içindeki deniz alanları ve uluslararası denizler) ilişkin görüşlerinizi vurgulamak istediğinizi belirtiniz. Cevaplamak istemediğiniz veya uzmanlık alanınıza girmeyen soruları boş bırakabilirsiniz.

Ek 2: İkinci Tur Anket Formu

	Birinci Aşama Sonucunda Elde Edilen Görüşler	TAMAMEN KATILYORUM	KATILYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM	KESİNLİKLE KATILMIYORUM
1	Ege Denizi'nde karasuları genişliğinin 12 m'ile çıkarılması halinde, uluslararası ticaretin ve Ege Denizi'nden geçen ulaştırma koridorlarının kontrolü Yunanistan'a geçecektir.					
2	Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasularını 12 m'ile çıkarması durumunda, daha önce açık deniz kesimi olan alanlardan geçiş; serbest geçiş rejiminden çıkıp, zararsız veya transit geçiş rejimine tabi olacaktır. Bu durum, Yunanistan'a bu denizi ve ulaşımı kontrol konusunda büyük ölçüde üstünlük sağlayacaktır.					
3	Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasularını 12 m'ile çıkarması durumunda, Ege Denizi'nden açık deniz serbest geçişlerinin bu rejiminden çıkarak, zararsız veya yeni bir rejim turu olan transit geçiş rejimine tabi olunması, askerî gemilerin geçişlerinin bundan böyle bu alanlardan transit veya zararsız geçiş hakkından yararlanmalarına neden olacak ve askerî gemilerin bu alanlardaki faaliyetleri kısıtlanacaktır.					
4	Rusya, temelde sıcak denizlere açılmak üzere bir politikaya sahip olmasından dolayı Ege Denizi'ni kuzeyden güneye kat edecek bir rotayı destekleyecektir.					
5	Rusya dahil Ege Denizi'ni kullanan tüm devletler, deniz ticareti için önemli bir geçiş koridoru olan Ege Denizi'nin tek bir ülkenin denetiminde olmasını istemeyecektir.					
6	Yunanistan'ın iddialarına göre karasularını genişletmesi, açık denize açılma hakkımızı azaltacaktır ve yeni oluşacak rotalardan geçerken Yunanistan'ın karasularından geçmemize neden olacaktır. Bu durum, milletlerarası deniz ulaşımını ticari yönde de etkileyecektir.					
7	Akdeniz'de Yunanistan ve Mısır arasında deniz alanları sınırlandırılması yapılırsa Akdeniz, Türkiye'ye kapanacaktır ve bu durumun bir etkisi de uluslararası ticaretin dengesinin değişmesi yönünde olacaktır.					
8	Doğu Akdeniz'de GÜRT, Yunanistan ve Avrupa Birliği'ni yanına alarak, dünya denizciliklerinden aldığı payın da etkisi ile bir uluslararası petrol ve enerji terminali olarak Iskenderun Körfezi'ndeki deniz trafiğinden pay almak istemektedir.					
9	Doğu Akdeniz'de, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge üzerine yaşanan anlaşmazlıklar ve sürtüşmeler Doğu Akdeniz'deki ticari ulaşımı olumsuz yönde etkilemektedir ve bunun Türkiye'ye siyasi açıdan da olumsuz yansımaları olmaktadır.					
10	Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığı ve MEB alanlarına ilişkin sınır sorunlarının çözümü Türkiye'ye fayda sağlayacaktır.					
11	Doğu Akdeniz'de önemli bir miktarda petrolün bulunması veya üretimin başlaması halinde, petrol taşımacılığına yatırımın da yapılması, uluslararası ticaretin de bu bölgeye kaymasına neden olacaktır.					
12	Doğu Akdeniz'deki petrol rezervlerine sahip olmak, bölge ülkelerine yapılacak yatırım ile birlikte uluslararası ticaretin de bu bölgeye kaymasını beraberinde getirecektir.					
13	GÜRT'nin Doğu Akdeniz'e ilişkin olarak komşu ülkeler ile yaptığı sınırlandırma anlaşmaları, petrol arama ve çıkarma platformları çevrelerinde güvenlik bölgelerinin kurulmasına neden olarak, ulaşımın bu bölge dışından geçmesine ve ticaret rotalarının değişmesine neden olacaktır.					
14	Ege ve Doğu Akdeniz'de deniz alanlarımızın Türkiye'nin tezleri doğrultusunda belirlenmesi ve ilanı sadece deniz ulaşımı ve ulaştırma koridorları açısından değil, yer altı ve deniz içi kaynaklarının kullanımı, sağlık, göç, polis, kolluk, gibi alanlarda da Türkiye'ye avantaj ve haklar sağlayacaktır.					
15	Akdeniz'de münhasır ekonomik bölge sınırı çizilirse, seyir suları koridorları da bundan etkilenecektir. Çünkü sınır çizildiğinde, açık denizin kıyı devletinin belir konularda yetkisine alınması söz konusu olacaktır.					
16	Ege ve Doğu Akdeniz'de Deniz Alanlarının hakkaniyetle belirlenmesi, söz konusu sınırların geçiş güzergahları (konumları), deniz ulaşımı ve ulaştırma koridorları açısından ülkemizi politik, ekonomik ve ticari yönden hayati önemde olumlu etkileyecektir.					

		TAMAMEN KATILYORUM	KATILYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM	KESINLIKLE KATILMIYORUM
	Birinci Aşama Sonucunda Elde Edilen Görüşler					
17	Ege ve Doğu Akdeniz'deki deniz alanlarının belirlenmemiş olması ülkemizin, kıyılarının yakınından geçen deniz ticaret yolları üzerindeki siyasi irade, ekonomik ve politik çıkarlarını olumsuz yönde etkilemektedir.					
18	Özellikle Ege ve Doğu Akdeniz deniz alanlarının belirlenmesinde A.B. için konuya taraf olarak müdahil olması, Türkiye için süreci zorlaştırmıştır.					
19	Karadeniz'de belirlenmiş MEB için; o bölgedeki ticari menfaatlerimizi koruyarak (deniz canlılarının rezervlerinin korunması, balıkçılık faaliyetlerinin sürdürülmesine engel olabilecek hususlar ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili sorumluluklarımızın ötesinde) ulaştırma koridorlarının ülkesel menfaatlere göre belirlenmesi doğru olacaktır.					
20	Karadeniz, Akdeniz ve Ege'de, mevcut ve belirlenecek deniz alanları, uluslararası ticarete doğrudan negatif ya da pozitif etkide bulunmamaktadır. Ancak Türkiye lehine belirlenen sınırlar, ülkemize ekonomik avantajlar sağlayacaktır.					
21	Kıbrıs'ın statüsündeki değişiklik, Türkiye'nin Akdeniz'deki deniz alanlarını önemli ölçüde etkileyecektir.					
22	Türkiye'nin içsular ve karasuları sınırları, deniz ulaşımı üzerine doğrudan etki yapmaktadır.					
23	Deniz alanlarına ilişkin problemler ve surluşmeler uluslararası ticari ulaşım açısından caydırıcı etki yaratmaktadır ve bu nedenle sorunların çözümünün ticarete olumlu katkıları olacaktır.					
24	Karasuları, tamamı ile ulaşım ve güvenlikle ilişkilendirilen bir deniz alanıdır. Bu nedenle Uluslararası Adalet Divanı, bir anlaşmazlık sonucunda hakkaniyet kurallarını uygularken mutlaka ulaşım ve güvenlik unsurlarını dikkate alacaktır.					
25	Denizlerimizden geçen uluslararası ulaştırma koridorlarının ülkemize ticari üstünlük sağlayabilmesi için denizcilik teşvik edilmeli ve ticaret filomuz güçlü hale getirilmelidir.					
26	Denizlerimizde bize ait tenehler ve işaretler belirleyerek bunları tescil ettirmek, bu alanlarda ticareti kontrol altında tutup güzergah belirlenmesine katkı sağlayacaktır.					
27	Bir ülke için seyir yardımcıları, tenehler ve trafik geçiş düzenleri gibi alanlarda düzenleme yapıp bunlara uyulmasını sağlamak, hem prestij hem de bir güç göstergesidir.					
28	Denizlerimizin sınırlarına ilişkin belirsizlik sürecini taydalı hale getirebilmek için helikopter, tezhizat, sahil güvenlik ve navteks yayın kalitesi gibi konulardaki yeteneklerimizi güçlendirmemiz gerekmektedir.					
29	İhtilafli bölgelerde, denizlerin daha fazla kullanımı, o alanları shiplendiğimiz bir göstergesidir ve o alana ilişkin olası sorunlarda daha çok hak iddia etmemizi sağlayacaktır.					
30	Denizleri sahiplenici egemenlik uygulamalarında bulunmak, ileride karşılaşılabilecek olası sorunlarda ülkemize avantaj sağlayacaktır.					
31	Denizlere ilişkin olarak devamlı ve kuvvetli devlet uygulamaları, hukusal sorunlar karşısında ülkeye güç kazandıracaktır.					
32	Petrol araştırması yapabilecek araştırma gemileri ile birlikte donanımlı kadro geliştirilerek bilimsel çalışmalara ağırlık verilmesi, denizleri sahiplenmemiz açısından önem arz etmektedir.					
33	Deniz ulaşım yolları hangi ülkelerin deniz alanlarından geçiyorsa, o ülkeye bazı sorumluluklar getirmekte ve bazı avantajlar sağlamaktadır.					
34	Denize ve denizcilığe ilişkin kanunlardaki denetim ve uygulama gücü, ulaştırma koridorlarına hakim olmayı da beraberinde getirmektedir.					
35	Geçiş konusuna ilişkin olarak, ticari gemiler için zararsız geçiş ongorulise dahi, kıyı devleti trafik ayrımlarını düzenlemeye yetkili olduğu için ulaştırma koridorlarının belirlenmesinde de etkin olabilecektir.					
36	Ulaştırma koridorlarında etkili olabilmenin yollarından biri, Avrupa Birliği tarafından belirlenen projelerde yer almaktır.					
37	Doğu Akdeniz'de tüm kıyı ülkelerinin ortaklığında gerekli araştırma işlemlerinin birlikte finanse edilerek kıta sahanlığı ve MEB sınırlarının belirlenmesi gerekmektedir.					
38	Deniz alanlarımızın belirlenmesine ilişkin olarak, AB'ye giriş sürecinde Türkiye'ye AB tarafından dayatılan hususlar ulusal güvenliğimizin, politik ve ekonomik çıkarlarımızın korunması açısından millî politikalar çerçevesinde değerlendirilmelidir.					

		TAMAMEN KATILYORUM	KATILYORUM	KARARSIZIM	KATILMIYORUM	KESİNLİKLE KATILMIYORUM
	Birinci Aşama Sonucunda Elde Edilen Görüşler					
39	Türkiye'nin Deniz alanlarındaki problemlerin çözüme kavuşturulması, ülkemizin yakın çevresinden geçen uluslararası ulaştırma koridorlarının kullanılmasına herhangi bir etkide bulunmayacaktır.					
40	Kıyı devleti, MEB ilanı ile; canlı ve canlı olmayan doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, korunması, idaresi, dalga, deniz akıntıları ve rüzgardan enerji üretimi gibi ekonomik araştırma ve işletme faaliyeti gibi konularda ticari üstünlük kazanmaktadır. Bu haklar, uluslararası deniz ulaştırmasındaki serbestiyi etkilemediğinden, Türkiye ekonomisine bir katkıda bulunurken, deniz ticaret ulaştırmamıza önemli bir etkide bulunmamaktadır.					
41	Açık denizler rejimine tabi deniz alanlarında devletin hükümrânlığı dışı doğru gidildikçe azalmaktadır. Bu alanlara sahip olan devletlere tanınan yetkiler ulaştırma koridorlarının belirlenmesinde o devletin lehine bazı kriterlerin oluşmasını sağlayacaktır.					
42	Türkiye, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf olmadığı için, deniz alanı ilan etmesinin hukuki dayanağı bulunmamaktadır.					
43	Avrupa Birliği'nin çevre konusunda Münhasır Ekonomik Bölge çerçevesinde uygulamaya koyduğu önlemler, bazı gemi türleri için (kirletici, tehlikeli madde taşıyan vb.) seyrüseferin engellenmesi anlamına geldiğinden, denizlerde belirlenecek sınırlar, uluslararası ticarete dolaylı olarak etkide bulunacaktır.					
44	Deniz alanlarının belirlenmesi ile ilgili bir anlaşmazlık sonucunda konunun uluslararası Adalet Divanı'na gitmesi durumunda, Türkiye'nin haklılığını savunacak yeterli sayıda tezi mevcuttur.					
45	Türkiye'nin Deniz alanlarının belirlenmesi ile ilgili bir anlaşmazlık sonucunda konunun uluslararası Adalet Divanına gitmesi durumunda Adalet Divanı'nın bugüne kadar verdiği kararlar Türkiye'nin tezleri ile örtüşmektedir.					
46	Türkiye, deniz alanlarının belirlenmesi konusunda bugüne kadar bir politika üretmemiştir.					

EK-3: 2. Turda Ortalama Katılım Puanının Yüksek Olduğu İfadeler

	2.Turda Ortalama Katılım Puanının Yüksek Olduğu İfadeler	Ortalama Katılım Puanı	Standart Sapma
1	Ifade 3: Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasularını 12 mile çıkarması durumunda, Ege Denizi'nden açık deniz serbest geçişlerinin bu rejiminden çıkarak, zararsız veya yeni bir rejim türü olan transit geçiş rejimine tabi olmasını, askeri gemilerin geçişlerinin bundan böyle bu alanlardan transit veya zararsız geçiş habbinden yararlanmalarına neden olarak ve askeri gemilerin bu alanlardaki faaliyetleri kısıtlanacaktır.	1,04	0,37
2	Ifade 21: Kıbrıs'ın statusundeki değişiklik, Türkiye'nin Akdeniz'deki deniz alanlarını önemli ölçüde etkileyecektir.	1,08	0,70
3	Ifade 25: Denizlerimizden geçen uluslararası ulaştırma koridorlarının ülkemize ticari üstünlük sağlayabilmesi için denizcilik teşvik edilmeli ve ticaret filomuz güçlü hale getirilmelidir.	1,12	0,50
4	Ifade 14: Ege ve Doğu Akdeniz'de deniz alanlarımızın Türkiye'nin tezleri doğrultusunda belirlenmesi ve ilanı sadece deniz ulaşımı ve ulaştırma koridorları açısından değil, yer altı ve deniz içi kaynaklarımızın kullanımı, sağlık, göç, polis, kolluk, gibi alanlarda da Türkiye'ye avantaj ve haklar sağlayacaktır.	1,16	0,44
5	Ifade 38: Deniz alanlarımızın belirlenmesine ilişkin olarak, AB'ye giriş sürecinde Türkiye'ye AB tarafından dayatılan hususlar ulusal güvenliğimizin, politik ve ekonomik çıkarlarımızın korunması açısından millî politikalar çerçevesinde değerlendirilmelidir.	1,16	0,52
6	Ifade 2: Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasularını 12 mile çıkarması durumunda, daha önce açık deniz kesimi olan deniz alanları, Yunanistan'ın egemenliğine girecek ve bu alanlardan geçiş; serbest geçiş rejiminden çıkıp, zararsız veya transit geçiş rejimine tabi olacaktır. Bu durum, Yunanistan'a bu denizi ve ulaşımı kontrol konusunda büyük ölçüde üstünlük sağlayacaktır.	1,20	0,68
7	Ifade 30: Denizleri sahiplenici egemenlik uygulamalarında bulunmak, ileride karşılaşılabilecek olası sorunlarda ülkemize avantaj sağlayacaktır.	1,28	0,49
8	Ifade 33: Deniz ulaştırma yolları hangi ülkelerin deniz alanlarından geçiyorsa, o ülkeye bazı sorumluluklar getirmekte ve bazı avantajlar sağlamaktadır.	1,28	0,51
9	Ifade 27: Bir ülke için seyir yardımcıları, fenerler ve trafik geçiş düzenleri gibi alanlarda düzenleme yapıp bunlara uyulmasını sağlamak, hem prestij hem de bir güç göstergesidir.	1,36	0,77
10	Ifade 32: Petrol araştırması yapabilecek araştırma gemileri ile birlikte donanımlı kadro geliştirilerek bilimsel çalışmalara ağırlık verilmesi, denizleri sahiplenmemiz açısından önem arz etmektedir.	1,36	0,77
11	Ifade 28: Denizlerimiz sınırlarına ilişkin belirsizlik sürecini faydalı hale getirebilmek için helikopter, teçhizat, sahil güvenlik ve uçak yayın kalitesi gibi komulardaki yeteneklerimizi güçlendirmemiz gerekmektedir.	1,40	0,65
12	Ifade 31: Denizlere ilişkin olarak devamlı ve kuvvetli devlet uygulamaları, hukuksal sorunlar karşısında ülkeye güç kazandıracaktır.	1,40	0,71
13	Ifade 35: Geçiş komusuna ilişkin olarak, ticari gemiler için zararsız geçiş öngörülse dahi, kıyı devleti trafik ayrımlarını düzenlemeye yetkili olduğu için ulaştırma koridorlarının belirlenmesinde de etkin olabilecektir.	1,44	0,87
14	Ifade 29: İhtilafli bölgelerde, denizlerin daha fazla kullanımı, o alanları sahiplendiğimiz bir göstergesidir ve o alana ilişkin olası sorunlarda daha çok hak iddia etmemizi sağlayacaktır.	1,44	0,92
15	Ifade 20: Karadeniz, Akdeniz ve Ege'de, mevcut ve belirlenecek deniz alanları, uluslararası ticarete doğrudan negatif ya da pozitif etkide bulunmamaktadır. Ancak Türkiye lehine belirlenen sınırlar, ülkemize ekonomik avantajlar sağlayacaktır.	1,48	0,71
16	Ifade 26: Denizlerimizde bize ait fenerler ve işaretler belirleyerek bunları tescil ettirmek, bu alanlarda ticareti kontrol altında tutup güç belirlenmesine katkı sağlayacaktır.	1,48	0,77
17	Ifade 1: Ege Denizi'nde karasuları genişliğinin 12 mile çıkarılması halinde, uluslararası ticaretin ve Ege Denizi'nden geçen ulaştırma koridorlarının kontrolü Yunanistan'a geçecektir.	1,52	0,91

18	Ifade 5: Rusya (dış) Ege Denizi'ni kullanan tüm devletler, deniz ticareti için önemli bir geçiş koridoru olan Ege Denizi'nin tek bir ülkenin denetiminde olmasını istemeyecektir.	1,52	1,03
19	Ifade 19: Karadeniz'de belirlenmiş MEB için; o bölgedeki ticari menfaatlerimizi koruyarak (deniz canlılarının rezervlerinin korunması, balıkçılık faaliyetlerinin sürdürülmesine engel oluşturacak hususlar ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili sorumluluklarımızın ötesinde) ulaştırma koridorlarının ulkesel menfaatlere göre belirlenmesi doğru olacaktır.	1,56	0,80
20	Ifade 10: Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığı ve MEB alanlarına ilişkin sınır sorunlarının çözümü Türkiye'ye fayda sağlayacaktır.	1,60	0,87
21	Ifade 16: Ege ve Doğu Akdeniz'de deniz alanlarının haklarıyla belirlenmesi, söz konusu sınırların geçiş güzergahları (komunları), deniz ulaşımı ve ulaşım koridorları açısından ülkemizi; politik, ekonomik ve ticari yönden hayati önemde olumlu etkileyecektir.	1,60	0,88
22	Ifade 34: Denize ve denizcilığe ilişkin kanunlardaki denetim ve uygulama gücü, ulaştırma koridorlarına hakim olmayı da beraberinde getirmektedir.	1,60	0,99
23	Ifade 18: Özellikle Ege ve Doğu Akdeniz deniz alanlarının belirlenmesinde AB'nin konuya taraf olarak müdahil olması, Türkiye için süreci zorlaştırmıştır.	1,60	1,11
24	Ifade 43: Avrupa Birliği'nin çevre konusunda Münhasır Ekonomik Bölge çerçevesinde uygulamaya koyduğu önlemler, bazı gemi türleri için (kirlenici, tehlikeli madde taşıyan vb.) seyrisferin engellenmesi anlamına geldiğinden, denizlerde belirlenecek sınırlar, uluslararası ticarete dolaylı olarak etkide bulunacaktır.	1,64	0,76
25	Ifade 22: Türkiye'nin iç sular ve karasuları sınırları, deniz ulaşımı üzerine doğrudan etki yapmaktadır.	1,64	1,06
26	Ifade 11: Doğu Akdeniz'de önemli miktarda petrolün bulunması veya üretimin başlaması halinde, petrol taşımacılığına yatırımın da yapılması, uluslararası ticaretin de bu bölgeye kaymasına neden olacaktır.	1,72	0,75
27	Ifade 12: Doğu Akdeniz'deki petrol rezervlerine sahip olmak, bölge ülkelerine yapılacak yatırım ile birlikte uluslararası ticaretin de bu bölgeye kaymasını beraberinde getirecektir.	1,72	0,80
28	Ifade 6: Yunanistan'ın iddialarına göre karasularını genişletmesi, açık denize açılma hakkımızı azaltacaktır ve yeni oluşacak rotalarda geçerken Yunanistan'ın karasularından geçmemize neden olacaktır. Bu durum, milletlerarası deniz ulaşımını ticari yönde de etkileyecektir.	1,76	1,05
29	Ifade 23: Deniz alanlarına ilişkin problemler ve sürtüşmeler uluslararası ticari ulaşım açısından caydırıcı etki yaratmaktadır ve bu nedenle sorunların çözümünün ticarete olumlu katkıları olacaktır.	1,84	1,14
30	Ifade 4: Rusya, temelde sıcak denizlere açılmak üzere bir politikaya sahip olmasından dolayı Ege Denizi'ni kuzeyden güneye kat edecek bir rotayı destekleyecektir.	1,96	1,07
31	Ifade 41: Açık denizler rejimine tabi deniz alanlarında devletin hükümranlığı dışı doğru gidildikçe azalmaktadır. Bu alanlara sahip olan devletlere tanınan yetkiler ulaştırma koridorlarının belirlenmesinde o devletin lehine bazı kriterlerin oluşmasını sağlayacaktır.	2	1,05
32	Ifade 36: Ulaştırma koridorlarında etkili olabilmenin yollarından biri, Avrupa Birliği tarafından belirlenen projelerde yer almaktır.	2,04	0,84

EK- 4: Ortalama Katılım Puanı 2'nin Altında Olan İfadelerin Pareto Diyagramı

