

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

DOKTORA PROGRAMI

TÜRK DENİZ YÖNETİMİ: EGE DENİZİ ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

Hasan YILMAZ

EYLÜL-2024

TRABZON

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

DOKTORA PROGRAMI

TÜRK DENİZ YÖNETİMİ: EGE DENİZİ ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ

Hasan YILMAZ

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Gökhan KOÇER

EYLÜL-2024

TRABZON

ONAY

Hasan YILMAZ tarafından hazırlanan “Türk Deniz Yönetimi: Ege Denizi Örneği” adlı bu Çalışma 10.12.2024 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oybirliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Doktora Programı’nda **doktora** tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyesi		Karar		İmza
Adı Soyadı	Görevi	Kabul	Ret	
Prof.Dr. Burak Samih GÜLBOY	Başkan	☐	☐	
Prof.Dr. Gökhan KOÇER	Üye	☐	☐	
Prof.Dr. Süleyman ERKAN	Üye	☐	☐	
Prof.Dr. Mustafa Çağatay OKUYAN	Üye	☐	☐	
Doç.Dr. Cenk ÖZGEN	Üye	☐	☐	

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylarım.

Prof. Dr. Haydar AKYAZI

Enstitü Müdürü

BİLDİRİM

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca KTÜ - Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu'na uygun olarak hazırlanan bu Çalışmada yararlanılan kaynakların tümüne eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her tür yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

Hasan YILMAZ

20.09.2024

ÖNSÖZ

Ulusal denizcilik gücünün ülkesinin çevresindeki denizlerini yönetme kapasite ve kabiliyetine odaklanan bu çalışmada Türkiye'nin, genel ve sektörel deniz yönetimine ilişkin bulgulara dayanarak, Ege Denizi açık deniz sularını “yönetme” potansiyeli sivil deniz kapasitesi ve sivil faaliyet seçenekleri üzerinden değerlendirilmeye alınmıştır. Araştırmanın amacı bu potansiyeli yapabilecekleri ile birlikte ortaya koymak ve bu sayede Ege Denizi'ne sivil işlevler üzerinden yoğunlaşma ihtimallerini araştırmaktır. Bütünleşik deniz yönetimi ve politikası ve denizel mekânsal planlama gibi deniz yönetiminde küresel anlamda başat aktörlerin son 40 senedir gündeminde olan kavram ve uygulamaların ilkesel olarak model alındığı özgün bir deniz yönetim çerçevesine giden sürece katkı yapmak çalışmanın önemli hedeflerinden biridir.

Eylül 2024

Hasan YILMAZ

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	IV
İÇİNDEKİLER	V
ÖZET.....	VIII
ABSTRACT	IXII
TABLOLAR LİSTESİ.....	XII
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XIV
HARİTALAR LİSTESİ.....	XII
GRAFİKLER LİSTESİ	XVII
KISALTMALAR LİSTESİ	XVI
GİRİŞ	1-15

BİRİNCİ BÖLÜM

1. BÜTÜNLEŞİK DENİZ POLİTİKASI, YÖNETİMİ VE ÖRNEKLERİ	16-82
1.1. Bütünleşik Deniz Politikası ve Yönetimi.....	16
1.2. Avrupa Birliği.....	26
1.3. Fransa	36
1.4. Kanada.....	45
1.5. Amerika Birleşik Devletleri.....	53
1.6. Birleşik Krallık	59
1.7. Çin Halk Cumhuriyeti.....	65
1.8. Rusya Federasyonu.....	72
1.9. Bölgesel Örgüt Vakası-ECOWAS Bütünleşik Deniz Stratejisi.....	81

İKİNCİ BÖLÜM

2. TÜRK DENİZ YÖNETİMİ	83-218
2.1. Türk Deniz Yönetimi Tarihçesi	85
2.2. Küresel Liderlik, Siyasi Etki, Yasal Uyum Vaatleri ve Uluslararası İlişkiler	98
2.3. Bilgi, Araştırma, İnovasyon, Eğitim ve Öğretim	110
2.4. Emniyet, Savunma, Güvenlik ve Gözetleme	134
2.5. Denizcilik ve Kıyısal Ekonomik Faaliyetlerin Kalkınması	151
2.6. Çevrenin, Kaynakların, Biyolojik ve Ekolojik Dengelerin Korunması, Kültürel ve Doğal Yerlerin Muhafazası	198
2.7. Potansiyel Açık Deniz Denizel Mekânsal Planlama Alanı	211

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. EGE DENİZİ ÖRNEĞİ	219-327
3.1. Türk Dış Politikasında Ege Denizi	219
3.2. Ege'deki Sorunlar ve Türk Deniz Yönetimi İlişkisi	244
3.3. Yunanistan'ın Deniz Yönetimi ve Ege Denizi'nde Faaliyetleri	253
3.4. Türkiye'nin Ege Denizi'nde Faaliyetleri	280
3.4.1. Bilimsel Araştırmalar	280
3.4.2. Balıkçılık ve Su Ürünleri	286
3.4.3. Çevre, Ekosistem, Biyoçeşitliliğin Korunması	292
3.4.4. Mavi Enerji Kaynakları	303
3.5. Türkiye'nin Ege Denizi'nde Alternatif Politikalar Potansiyeli	313
3.5.1. Müşterek Çalışma Modelleri	313
3.5.2. Deniz Koruyuculuğu, Denizde Devlet Eylemi ve Türkiye'nin Uygulayabilme Potansiyeli	318
SONUÇ	328

KAYNAKÇA.....	346
ÖZGEÇMİŞ.....	378



ÖZET

Gücünün ve kapasitesinin çapına göre denizlere hâkim olmak, onlardan istifade edebilmek, ayakları hem iç politika hem de dış politika sahasında yer alan, üzerinden bu iki tarafın sürekli etkileşimini gerçekleştiren bir köprü sürecidir. Bu tasavvur kapsamında Türkiye'nin deniz yönetim politikasını irdelemek yerinde olacaktır. İçeride kapasite olarak denizlerle alakalı etkin ve yetkin kadro ve yeteneklere sahip olsa da, Türkiye, bölgesel sistemik dinamiklere de bağlı olarak ikili ilişkiler çerçevesinde sadık kaldığı uluslararası siyasi ve hukuki ilkeler nedeniyle çevresinde Ege Denizi açık sularını yönetmek adına yeterli sivil inisiyatif alamamakta, ancak söylemde bir vizyon olarak Mavi Vatan'ı tutmaya devam etmektedir. Türkiye'nin Mavi Vatan şeklinde "ülkesel" vurgu yapması, güvenlikçi yaklaşım ve enstrümanları çağrıştırmakta, buna mukabil sivil yaklaşım ve enstrümanların devreye sokulmasıyla ortaya konulacak sivil politikaların fırsatları kaçırılmaktadır. Deniz yönetimi kurumsal yapı ve süreçlerini Türkiye uluslararası normlara uygun bir şekilde merkez ve taşra örgütlenmeleri üzerinden gerçekleştirebilmektedir. Fakat Türkiye bir vizyon ve ulusal hedef çerçevesinde bütünleşik bir ulusal deniz politikası geliştirip uygulama konusunda ve ulusal seviyede topyekün kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesini denizel mekânsal planlamayı merkezine koyduğu bütünleşik bir şekilde yönetim konusunda çok belirgin görünmemektedir. Bunu gerçekleştirebilecek kapasite ve yetenek var olsa da bu anlamda atılacak adımların önüne siyasi meselelerin set çektiği sonucuna ulaşmak eldeki verilerden hareketle yapılacak yanlış bir çıkarım olmayacaktır. Bütünleşik deniz politikası ve yönetimi anlamında gerekli tedbirlerin alınmasına olanak sağlayacak yasal ve kurumsal düzenlemeler ya tenzil edilmekte ya da askıda bekletilmektedir.

Ancak siyasi tercihe neden olan egemenlikle bağlantılı anlaşmazlık parametrelerinin aşılacak uluslararası ve bölgesel sözleşmeler çerçevesinde tamamen meşru bir zeminde bu denizlere ilişkin faaliyetlerde bulunmak olanak dâhilindedir. Yoğun olarak sivil enstrümanların devreye sokulacağı politika ve uygulamalarının hayata geçirilmesi gayet tabii ki mümkündür. Biyolojik çeşitliliğin korunması, balıkçılık rezervlerinin araştırılması, özel koruma alanlarının oluşturulması ve yönetilmesi, açık deniz yenilenebilir enerji potansiyelinin kullanımına ilişkin çalışmaların gerçekleştirilmesi gibi meşru zeminde çalışmaların yapılması, bilimsel araştırmalar yürütülmesi, bunların sivil deniz koruyuculuğu sistemi ile desteklenmesi ve hatta Yunanistan ile müşterek kalkınma bölgesi yaratılması gibi seçeneklerin böyle bir politika çerçevesinde ele alınması mümkündür.

Anahtar sözcükler: bütünleşik deniz yönetimi, denizel mekânsal planlama, Ege Denizi, sivil politikalar, denizcilik gücü

ABSTRACT

Controlling the seas according to the scope of its power and capacity, being able to benefit from them, is a bridging process that takes place in both domestic and foreign policy arenas, where the continuous interaction of these two sides is realized. In this context, it would be appropriate to examine Turkey's maritime governance policy. Although Turkey has an effective and competent workforce and capabilities related to the seas in terms of capacity, it is unable to take sufficient civil initiative to manage the open waters of the Aegean Sea due to the international political and legal principles it adheres to within the framework of bilateral relations, which are also dependent on regional systemic dynamics. However, it continues to uphold the vision of the Blue Homeland as a discourse. Turkey's emphasis on the Blue Homeland as a "national" concept evokes a security-oriented approach and instruments, while the opportunities for civil policies that would emerge through the activation of civil approaches and instruments are being missed. Turkey can implement its maritime governance institutional structure and processes in accordance with international norms through central and local organizations. However, Turkey does not seem very clear in developing and implementing an integrated national maritime policy within the framework of a vision and national goals, and in managing its continental shelf and exclusive economic zone in an integrated manner centered on maritime spatial planning at the national level. Although there is capacity and capability to achieve this, it would not be a wrong inference based on the available data to conclude that political issues create barriers to the steps to be taken in this regard. Legal and institutional regulations that would allow for the necessary measures to be taken in terms of integrated maritime policy and management are either being reduced or are pending.

However, it is within the realm of possibility to engage in activities related to these seas on a completely legitimate basis by overcoming the parameters of disputes related to sovereignty that cause political preferences within the framework of international and regional agreements. It is, of course, possible to implement policies and practices where civil instruments will be intensively activated. Conducting legitimate activities such as the protection of biological diversity, researching fishing reserves, establishing and managing special protection areas, and carrying out studies related to the use of open sea renewable energy potential, conducting scientific research, supporting these with a civil marine conservation system, and even considering options such as creating a joint development area with Greece can be addressed within such a policy framework.

Keywords: integrated maritime governance, maritime spatial planning, Aegean Sea, civilian policies, maritime power.

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo Nr.	Tablo Adı	Sayfa Nr.
Tablo 1:	Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı.....	156
Tablo 2:	Avrupa Ülkeleri DRES Durumu.....	174
Tablo 3:	Dünyada 2020 Yılı Sonu İtibarı İle DRES Durumu	174
Tablo 4:	Dünya Çapındaki Mevcut Derin Deniz Maden Aramalarına Genel Bakış.....	190
Tablo 5:	Türk-Yunan İlişkileri Krizleri ve Deniz Yönetimi Gelişimi.....	246
Tablo 6:	Türkiye Yunanistan Avcı Balıkçılığı Mukayesesi.....	290
Tablo 7:	Türkiye Yunanistan Su Ürünleri Yetiştiriciliği Mukayesesi.....	290
Tablo 8:	Türkiye Yunanistan Kişi Başı Düşen Avlanan Balık Mukayesesi	290
Tablo 9:	Türkiye'nin Denize Yakın 46 Milyon Nüfusu Dikkate Alınarak Mukayese	291
Tablo 10:	Türkiye'nin Deniz Üzerinde Rüzgâr Enerji Potansiyeli.....	304

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil Nr.	Şekil Adı	Sayfa Nr
Şekil 1:	Denizcilik Genel Müdürlüğü Teşkilatı	99
Şekil 2:	Deniz Resminin Oluşturulması	143
Şekil 3:	Gaz Hidrat Oluşumu Ve Deniz Tabanı Sedimentinde Bulunuş Şekilleri	187
Şekil 4:	Gaz Hidrat Durağanlık Katmanının Kalınlığını Etkileyen Faktörler	187
Şekil 5:	Derin Deniz Madenciliğinden Kaynaklanan Potansiyel Etkiler	193

HARİTALAR LİSTESİ

Harita Nr.	Harita Adı	Sayfa Nr.
Harita 1:	NATURA 2000 Ege Denizi ve Akdeniz Biyolojik Çeşitlilik Koruma Alanları	27
Harita 2:	Avrupa Birliği'nin Üyesi Olduğu Bazı Bölgesel Balıkçılık Örgütleri.....	31
Harita 3:	Fransa'nın Deniz Yetki Alanları.....	36
Harita 4:	Metropol Fransa Dört Adet Deniz Havza Yönetim Bölgesi	40
Harita 5:	Metropol Fransa Deniz Üstü Rüzgâr Enerjisi Projeleri	44
Harita 6:	Kanada'nın Beş Büyük Okyanus Yönetim Alanı	48
Harita 7:	Kanada Balıkçılık ve Okyanuslar Bölge Müdürlükleri Sorumluluk Sahaları	49
Harita 8:	Kanada Sahil Güvenlik Bölge Komutanlıkları Sorumluluk Sahaları.....	50
Harita 9:	ABD Bölgesel Denizel Planlama Alanları	54
Harita 10:	İngiltere'de Denizel Planlama Sahaları.....	62
Harita 11:	Kuzey Deniz Rotası.....	79
Harita 12:	Türkiye Çevresinde Deniz Tabanı Ekstrem Habitat Alanları	124
Harita 13:	Barbaros Hayrettin Paşa, MTA Oruç Reis, TCG Çeşme ve TCG Çubuklu 2009-2018 Yılları Arası Faaliyet Alanları.....	127
Harita 14:	Koca Piri Reis 2009-2018 Dönemi Çalışma Sahaları	128
Harita 15:	Bilim-2 2009-2018 Yılları Arası Çalışma Sahaları.....	129
Harita 16:	TÜBİTAK Marmara 2013-2018 Yılları Arası Çalışma Sahaları	129
Harita 17:	AFAD Türkiye'nin (Deniz Kirliliğine Karşı) Ulusal ve Bölgesel Acil Müdahale Sınırları	142
Harita 18:	1989 Yılı Arama Kurtarma Sahaları	145
Harita 19:	1997 Yılı Arama Kurtarma Bölgeleri.....	145
Harita 20:	2001 Yılı Arama ve Kurtarma Bölgeleri.....	146
Harita 21:	Türkiye'nin Arama ve Kurtarma Sahaları	147
Harita 22:	Ege Denizi'nde Örtüşen Arama Kurtarma Sorumluluk Sahaları	149
Harita 23:	Dünyadaki Bölgesel Balıkçılık ve Su Ürünleri Örgütlenmeleri.....	153
Harita 24:	Türkiye Yıllık Ortalama Rüzgâr Güç Yoğunluğu Dağılımı -100m	171
Harita 25:	Türkiye Yıllık Ortalama Rüzgâr Hızı Dağılımı - 100m	171
Harita 26:	Türkiye Kapasite Faktör Dağılımı-100m	172
Harita 27:	Ege Denizi Dalga Boyları Haritası.....	176
Harita 28:	Asgari Dalga Seviyeleri	176
Harita 29:	Azami Dalga Seviyeleri	177

Harita 30: Türkiye'nin Dalga Enerjisi Potansiyeli Haritası	180
Harita 31: Türkiye'nin Dalga Enerjisi Potansiyeli Atlası	181
Harita 32: Dünyada Bilinen Veya Tahmin Edilen Gaz Hidrat Alanları.....	188
Harita 33: Derin Deniz Maden Yatakları Haritası.....	192
Harita 34: Hidrotermal Baca Sistemi Küresel Dağılımı.....	196
Harita 35: Finike Denizaltı Dağları Özel Koruma Bölgesi	212
Harita 36: Finike Denizaltı Dağları Özel Koruma Bölgesi	212
Harita 37: MSPMED Yunanistan Deniz Sınırları Gösterimi	213
Harita 38: SAYS Sisteminde Özel Çevre Koruma Bölgesi Gösterimi.....	214
Harita 39: Olimpi ve Anaximander Çamur Volkanlarının Yerleri (Kırmızı Diktörtgen)	216
Harita 40: Potansiyel Arama Hedefleri (Beyaz Çokgenler) ve Bu Hedef Alanlarda Delinmesi Önerilen Sondaj Kuyularının Konumları	217
Harita 41: 2019 Yılı Oruç Reis Araştırma Gemisi Sismik Çalışma Alanları.....	218
Harita 42: Ege Denizi Karasuları Gösterimi	219
Harita 43: Ege Denizi'nde Adaların Egemenlikleri Üzerinden Ülkesel Sınırları Gösteren 1/1000.000 ölçekli Eylül 1943 Tarihli İngiliz Haritası	222
Harita 44: Yunanistan Dışişleri Bakanlığı Genel Ağ Sayfasında Ege Denizi'nde İhtilafı Adaları Gösteren Harita	225
Harita 45: Mart 1987 Krizinde Türkiye'nin Ruhsat Vermiş Olduğu Petrol Arama Sahaları	231
Harita 46: Yunanistan'ın Ege Denizi Petrol Sahaları	234
Harita 47: Yunanistan 2019 yılı Kuzey Ege Mekânsal Planlama Haritası.....	255
Harita 48: MSPMED Yunanistan Deniz Sınırları Gösterimi	257
Harita 49: MARISCA Veri Toplama Noktaları ve Vasıtaları	260
Harita 50: MARISCA Ege Denizi Askeri Tatbikat Alanları Gösterimi.....	261
Harita 51: MARISCA Balıkçılık Yasak Alanları Gösterimi	262
Harita 52: Sınırışan Denizel Yönetişim ve Paydaşlar Makalesinde Ege Denizi'nde Gösterilen Çalışma Alanları.....	263
Harita 53: PROTOMEDEA Projesi Kapsamına Yunanistan Balıkçılık Koruma Sahaları Çalışma Alanı Gösterimi	264
Harita 54: GKRY Balıkçılık Koruma Sahası Çalışma Alanı	264
Harita 55: Avrupa Çevre Ajansı Ege Denizi Koruma Alanları Gösterimi	266
Harita 56: Semadirek Adasından Zürafa Adasına Uzatılan Koruma Alanı	268
Harita 57: Adaların Arasındaki Açık Deniz Alanlarının Koruma Alanı Kapsamına Alınması	268
Harita 58: Limni Adası'nın Karasularının Ötesine Koruma Alanının Uzatılması.....	268
Harita 59: 2012 Yılında Güncellenen "Sevilla" Haritası.....	269
Harita 60: THAL-CHOR CBS'de Ege Denizi Yunanistan sınırları.....	272
Harita 61: Marineregions CBS Sayfasında Türk Yunan Deniz Sınırı Gösterimi.....	273
Harita 62: FAO GFCM haritasında Yunan Balıkçılık Yasak Alanları.....	273
Harita 63: Kiklat Adalarına Yönelik Mevcut Su Altı Elektrik Şebekeleri.....	275

Harita 64: Yunanistan'ın Boğazönü, Saruhan ve Menteşe Adalarını Yunanistan Elektrik Şebekesine Bağlama Projesi	276
Harita 65: Yunanistan Ege Denizi Rüzgâr Enerji Potansiyeli.....	278
Harita 66: DRES'e Yönelik Yunan Bilimsel Çalışmalarında MEB gösterimi.....	279
Harita 67: Ege Açık Denizinde Örnekleme Yapılan MARPOL İstasyonları.....	281
Harita 68: 1985 Yılı K.Piri Reis Araştırma Gemisi Ege Denizi Örnekleme İstasyonları	282
Harita 69: YUNUS-S 2007 Seferi Rotası.....	283
Harita 70: YUNUS-S 2008 Seferi Rotaları	284
Harita 71: Ege Denizi Karasuları Haritası.....	289
Harita 72: Akdeniz Genelinde Biyolojik Çeşitlilik Tehdit Eden Unsurların Dağılımı	293
Harita 73: Akdenizde Dağılım Yapan Yabancı Türün, Yerli Türe Sayısal Oranı.....	293
Harita 74: Ege Denizi'nde Öztürk'ün Önerdiği Açık Deniz Koruma Sahaları	296
Harita 75: Akdeniz'de Öztürk'ün Önerdiği Açık Deniz Koruma Sahaları	297
Harita 76: Özel Koruma Alanları İçin Bölgesel Faaliyet Merkezince Mapamed'e Yüklenmiş Koruma Alanı Haritaları.....	298
Harita 77: ACCOBAMS Genel Ağ Sayfasında Koruma Alanları Gösteren Harita.....	299
Harita 78: Ekolojik ve Biyolojik Önemli Denizel AlanlarI	299
Harita 79: Ege Denizi'nden 2014-2019 Yılları 24 Su Yönetim Biriminde 3 Deniz Değerlendirme Birimi İle Ölçüm Ve Örnek Yapılan Alan Sınırları	301
Harita 80: Dünya Bankası Enerji Destek Yönetim Programı Raporunda Yer Alan Türkiye'nin Rüzgâr Enerji Potansiyeli Haritası	305
Harita 81: Türkiye Rüzgâr Hızı Haritası	307
Harita 82: Ege Denizi Ortalama Rüzgâr Gücü Yoğunluğu Haritası	307
Harita 83: Türkiye ve Libya Deniz Yetki Alanları Haritası	308
Harita 84: Denizüstü Rüzgâr Tribünlerinin Kurulması İçin Uygunluk Haritası	309
Harita 85: Deniz Üstü RES İçin Aday YEKA'lar.	311

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik Nr.	Grafik Adı	Sayfa Nr.
Grafik 1:	Dünya Su Ürünleri Üretimi Ülkelere Dağılımı.....	152
Grafik 2:	Türkiye'nin Yıllara Göre Avcılık Ve Yetiştiricilik Oranları	156
Grafik 3:	2020 Yılına Göre 2040 Yılında Madenlere Olacak Talep Artışı	191
Grafik 4:	İki ülkenin Ege Denizi'ndeki Balık Avlama Oranları	287
Grafik 5:	Ege Denizinde İki Ülkenin Balıkçı Tekne Sayısı	287
Grafik 6:	Taksonomik Gruplara Ait Tür Sayılarının Akdeniz Geneline ve Türkiye Sınırları Dahilinde Karşılaştırılması.....	294

KISALTMALAR LİSTESİ

ACCOBAMS	: Deniz Memelilerini Koruma Bölgeleri İhdası Projesi
AAKKM	: Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi
AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AEP	: Akdeniz Eylem Planı
AFAD	: Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
AKSAM	: Akdeniz Su Ürünleri Araştırma, Üretme ve Eğitim Enstitüsü Müdürlüğü
A/K	: Arama ve Kurtarma
BBNJ	: Ulusal Yetki Alanları Ötesinde Biyoçeşitliliği Koruma ve Sürdürülebilir Sözleşmesi
BEPA	: Türkiye Biyokütle Enerjisi Potansiyeli Atlası
BKAY	: Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BDP	: bütünleşik deniz politikası
BYKP	: Beş Yıllık Kalkınma Planı
CMTS	: ABD Denizel Ulaşım Sistemi Komitesi
COMRA	: Çin Okyanus Mineralleri Araştırma ve Geliştirme Derneği
COP	: Taraflar Konferansı
COPERNICUS	: AB Yerküre Gözlem Programı
ÇDG	: Çin Deniz Gözetim birimi
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti
ÇŞİDB	: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı
ÇŞİD ÇYGM	: Çevre Yönetim Genel Müdürlüğü
ÇŞİD MPM	: Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü
DEHUKAM	: Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi
DEMBİR	: Deniz Ürünleri Avcıları Üreticiliği Merkez Birliği
DMP	: Denizel mekânsal planlama
DOİ	: Devlet Okyanus İdaresi
DRES	: Deniz üstü rüzgâr enerji santrali
DSF	: Havza strateji belgesi
EBSA	: Ekolojik ve Biyolojik Denizel Önemli Alanlar
ECOWAS	: Batı Afrika Ülkeleri Ekonomik Topluluğu
EGAYDAAK	: Egemenliği Anlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada Adacık Kayalıklar

EMSA	: Avrupa Deniz Emniyeti Kurumu
ETKB	: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
EUROSUR	: Avrupa Sınır Gözetleme Sistemi
FRONTEX	: AB Üye Ülkelerinin Dış Sınırlarının Yönetimi için Operasyonel İş Birliği Ajansı
GÇD	: Güney Çin Denizi
GEF	: Küresel Çevre Fonu
GFMC	: Akdeniz için Genel Balıkçılık Komisyonu
GWEC	: Küresel Rüzgâr Enerjisi Konseyi
FAO	: BM Gıda ve Ziraat Örgütü
IALA	: Uluslararası Deniz Seyir, Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği
IAMSAR	: Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzu
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
ICCAT	: Uluslararası Atlantik Orkinosunu Koruma Komisyonu
ICFO	: Dünya Balıkçılık Kooperatifleri Örgütü
IOC	: Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
IMO-MSA	: Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Emniyeti Komitesi
IPA	: Katılım Öncesi için Mali Enstrüman
KAY-TMK	: Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
KUDENFOR	: Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu
ISA	: Uluslararası Deniz Yatağı Otoritesi
INFO/RAC	: Bilgi ve İletişim için Bölgesel Faaliyet Merkezi
İMEAK DTO	: İstanbul, Marmara, Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz Deniz Ticaret Odaları
MAP	: Mediterranean Action Plan
MAPAMED	: Akdenizde Denizel Koruma Alanları
MARAD	: ABD Denizcilik İdaresi
MARE	: Avrupa Komisyonu Denizcilik İşleri ve Balıkçılık Genel Müdürlüğü
MARISCA	: Ege Denizinde Bioçeşitliliği Muhafaza Etmek ve Korumak İçin Denizel Mekânsal Planlama
MARPOL	: deniz kirliliği
MED POL	: Akdeniz Kirlilik Değerlendirme ve Kontrol Programı
MKB	: müşterek kalkınma bölgeleri
MSP	: maritime spatial planning
MTAGM	: Maden Tetkik ve Araştırma Genel Müdürlüğü
NATO	: Kuzey Atlantik Anlaşması Örgütü
NMFS	: Ulusal Balıkçılık Hizmeti
NOAA	: The National Oceanic and Atmospheric Administration

NOS	: Ulusal Okyanus Hizmeti
OMRN	: Okyanus Yönetimi Araştırma Ağı
OREAC	: Okyanus Yenilenebilir Enerji Eylem Koalisyonu
ÖÇKB	: Özel Çevre Koruma Bölgesi
PB/RAC	: Mavi Plan Bölgesel Faaliyet Merkezi
REMPEC	: Bölgesel Denizel Kirlilik Acil Mukabele Merkezi
SAR	: Arama Kurtarma
SHO	: Seyir, Hidrografi ve Oşinografi
SHOD	: Seyir, Hidrografi ve Oşinografi
SPA/RAC	: Özel Koruma Alanları Bölgesel Faaliyet Merkezi
SCP/RAC-MED Waves	: Sürdürülebilir Tüketim ve Üretim Bölgesel Faaliyet Merkezi
SUMAE	: Su Ürünleri Merkez Araştırma Enstitüsü Müdürlüğü
SÜR-KOOP	: Su Ürünleri Kooperatifleri Merkez Birliği
TAGEM	: Tarım Araştırmalar ve Politikalar Genel Müdürlüğü
TDİ	: Türk Deniz İşletmeleri
TOB	: Tarım ve Orman Bakanlığı
TOB BSGM	: Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü
TPAO	: Türk Petrolleri Anonim Ortaklığı
TPIC	: Turkish Petroleum International Anonim Şirketi
TUDAP	: Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Programı
TUDAS	: Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Stratejisi
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜBİTAK MAM	: Marmara Araştırma Merkezi
TÜDAV	: Türkiye Deniz Araştırmaları Vakfı
TVKGM	: Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü
UAB	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
UAB DGM	: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü
UAD	: Uluslararası Adalet Divanı
UDEM	: Ulusal Deniz Emniyeti Merkezi
UMREK	: Ulusal Maden Kaynak ve Rezerv Raporlama Komisyonu
UNESCO	: Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı
UNEP	: Birleşmiş Milletler Çevre Programı
UNEP MAP	: BM Çevre Programı Akdeniz Eylem Planı
UOK	: Ulusal Okyanus Komisyonu
USCG	: ABD Sahil Güvenlik
YDİK	: Yüksek Düzeyli İşbirliği Konseyi
YEKA	: Yenilenebilir Enerji Kaynağı Alanı

GİRİŞ

Türkçe uluslararası ilişkiler, uluslararası güvenlik ve siyaset bilimi alan yazınında Türkiye'nin 21.yy.'daki deniz gücü stratejisine ilişkin kıymetli bilimsel çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışmalar genel anlamda jeopolitik değerlendirme kapsamında odağına mevcut ve gelişmekte olan donanma kabiliyetlerini alarak Türkiye'nin bölgesindeki güç dengelerini daha çok askeri anlamda etkileme potansiyeline işaret etmektedir. Bunun dışında denizciliğin sivil boyutlarına değinen diğer çalışmalar daha çok gemi taşımacılığı ve liman faaliyetleri gibi lojistik potansiyeli ve, yine jeopolitik kapsamına da giren, denizde hidrokarbon enerji potansiyeli konularını sıkça ele almaktadır. Türkiye'de genel deniz yönetimi ve onun özelinde de denizde alan yönetimi ile alakalı faaliyet alanlarının incelendiği çalışmalar henüz uluslararası ilişkiler, uluslararası güvenlik ve siyaset bilimi alan yazınlarında rastlanılan konular arasında yer almamaktadır. Oysa deniz yönetimi ve denizde alan yönetimi işlevleri günümüzün öncü küresel aktörlerinin gayretlerini yoğunlaştırdığı hususlar olarak gündemdedir ve bu işlevler dış politikayı ve uluslararası ilişkileri etkileme potansiyeline sahiptir. Üç kıtanın birleşim yerindeki üç özel deniz ile çevrili ve aynı zamanda dünyanın en önemli su yollarından biri olan Türk Boğazları ve Marmara Denizi'ne sahip Türkiye'den etkin bir deniz yönetim sistemi ve politikası ile denizlerin potansiyelinin gerçekleştirilmesinde yüksek verimliliğe sahip olması beklenmelidir.

Mevcut çalışma bu minvalde denizle alakalı tüm sektörlerin koordine edildiği bir "ulusal deniz politikası", onun çerçevesinde oluşturulan bir "ulusal deniz yönetimi" ve bunun içerisinde "denizde alan yönetimi" sağlayan ve sağlaması muhtemel deniz yönetimi bileşenlerine odaklanarak yeni bir perspektif sunmayı hedeflemektedir. Bu haliyle uluslararası ilişkiler, uluslararası güvenlik ve siyaset bilimi alan yazınında çok fazla gündem olmayan ve genellikle ilgili sektörün alan yazınıyla sınırlı kalmış "denizde var olma"nın diğer boyutlarına ışık tutmayı amaç edinmektedir. Devletin ülkesinin içerisinde deniz yönetimiyle alakalı güç oluşturma dinamik ve potansiyelinin anlaşılması amacıyla bahse konu boyutların bu disiplinler açısından değerlendirilme ve anlaşılma ihtiyacı bulunmaktadır. Açık denizde özel çevre koruma bölgeleri, balıkçılık yasak ve kısıt alanları, yetiştiricilik alanları, yenilenebilir enerji alanları, deniz dibi madenciliği, deniz mikroorganizmaları, arama kurtarma ve kirliliğe müdahale sahaları, denizel kültürel miras alanları gibi alansal yönetim faaliyetlerine hariciye politikalarında hak ettiği özenin gösterilmesi için böyle bir perspektifin sunulması gerektiği değerlendirilmektedir.

Ulusal deniz politikası için devletin deniz politikasının etkinliğine işaret eden "bütünleşik deniz politikası" kavramı esas alınmıştır. Ulusal deniz yönetimi için denizlerin ekosistem temelli sürdürülebilir kullanımına yönelik ilkelere işaret eden "bütünleşik okyanus/deniz yönetimi"

kavram olarak temel alınmıştır. Denizde alan yönetimi için ise denizin farklı kullanımlarının çatışmasız ve koruma ve kullanma dengesi içerisinde mekânsal düzenlemesini konu edinen “denizel saha/mekânsal planması” yine diğer bir kavram olarak esas alınmıştır.

Bütünleşik deniz politikası devlet içerisinde denizle ilgili tüm işlevlerin ve ekonomik sektörlerin ülkenin mevcut ve gelecek nesillere yönelik ihtiyaçları çerçevesinde oluşturulan bir mavi vizyon, plan ve ortak hedefler doğrultusunda birbirini güçlendirecek şekilde uyumlu ve senkron hale getirilmesi sürecidir. Sürecin sonucunda bir ulusal deniz politikası sinerjisinin yakalanması ve sürdürülmesi ve bu çerçevede bir döngünün oluşturulması esastır. Bu şekilde kaynakların israfı, duplikasyon, zaman kaybı ve çevresel kötüye gidişin engellenmesi söz konusudur. Vizyon, hedefler ve plandan müteşekkil bütünleşik deniz politikasının kendi yerel ve/veya bölgesel bağlamına yerleşik coğrafi, siyasi, ekonomik ve sosyal özellikler göstermesi doğaldır. Dolayısı ile izlenen bütünleşik politika yaklaşımlarının evrensel bir standardı bulunmamaktadır. Yine de vizyonun genel olarak kullanıcı ve etkilenen toplumlar ve sektörlerin alttan itibaren dahil edildiği bir süreç ile planın ise çatışmaları en aza indirecek şekilde yukarıdan itibaren yapıldığı bir süreç ile gerçekleştirilmesi genel kabul gören normlardır. Ülkeler coğrafi, siyasi, ekonomik ve sosyal yerleşik durumlarına göre dengeli kullanımın öncelendiği yumuşak sürdürülebilirlik ile korumanın öncelendiği sert sürdürülebilirlik arasında kendi politikalarını belirlemektedirler. Yine de küresel anlamda bir eğilim olarak denizle ilgili politikaların birleşiminin kendisini küresel liderlik, siyasi etki, yasal uyum vaatleri ve uluslararası ilişkiler; emniyet, savunma, güvenlik ve gözetleme; bilgi araştırma, inovasyon, eğitim ve öğretim; denizcilik ve kıyısız ekonomik kalkınma; çevre, kaynak, ekolojik denge ve kültürel ve doğal mirasın korunması sütunları ile göstermektedir.

Mavi vizyon, ulusal hedefler ve bir master plan ulusal deniz politikası çerçevesini sağlarken, bu politikanın hayata geçirilmesine yönelik yönetim mimarisinin de kadro ve bütçesiyle oluşturulması gerekmektedir. Yine bu anlamda da oluşmuş bir evrensel standart bulunmamaktadır. Ancak bütünleşik deniz politikasının strateji ve eylem planlarını oluşturacak ve yönlendirecek bir siyasi-stratejik seviye yapılanmanın yokluğu durumunda ulusal deniz politikası çerçevesi kâğıt üzerinde bir iyi niyet ifadesinden öteye geçememektedir. Devletler deniz yönetim mimarisi kapsamında böyle bir üst seviye yapıyı kurul, komite, bakanlık, müsteşarlık gibi değişik modellerle kurmaktadır. Ayrıca bu yapılanmanın deniz politikası alt bileşenleri ile de organik bağının kurulması, bir zorunluluk olmasa da, bütünleşik deniz politikasının etkinliği açısından öncelik verilmesi gereken bir koşuldur. Bu organik bağın daha ziyade bir bütünleşik deniz yönetişimi çerçevesinde güçlü bir şekilde kurulması ise deniz politikalarının uygulamalarını hem güçlendirmekte hem de verimini artırmaktadır. Tüm bunlara ilave olarak bütünleşik deniz politikasına hayat verecek ve ideal olarak da bir bütünleşik deniz yönetimi çerçevesinde kurgulanmış teşkillerin görev ve hizmetlerinin yeniden düzenlenmesini sağlayacak mevzuat çerçevesinde de gerekli esnekliğin oluşturulabilmesi için yeniden yorumlama, ilave hükümler ekleme, birleştirme gibi değişik yaklaşımların izlenmesi söz konusudur.

Bütünleşik deniz yönetimi ile denizel mekansal planlama ise genel olarak genel deniz alanının ve onun içerisinde bölgesel ve yerel ölçekte havzaların oluşturularak bir plan dahilinde yönetilmesi işlevidir. İşlevin merkezinde ilkesel olarak deniz ekosisteminin korunması yer almaktadır. Ekosistem temelli bu yaklaşım sayesinde biyoçeşitliliğin korunması ve denizel çevresel kötüleşmeye mani olarak dengeli ve sürdürülebilir bir kullanım hedeflenmektedir. Bu amaçla bölgesel ve yerel havza yönetim teşkili ve planları yapılırken, bu planların yapılması ve yönetilmesinde ise denizel mekansal planlama yöntemi temel araç kullanılır. Bütünleşik deniz yönetiminde genel olarak kurumsal kapasite düzenleyici sorumluluklar, örtüşme alanları ve eksiklikler açısından analiz edilir, bölge deniz alanının çevre ve ekosistem durumu ve eğilimleri değerlendirilir, bilimsel izleme programları başlatılır, insan faaliyetlerinin etkileri değerlendirilir ve tüm bu süreçlere kullanıcı grupların dahil olması sağlanır. Denizel mekansal planlama ise bu ilkeler çerçevesinde sürdürülebilirliği önde tutarak farklı kullanım alanları arasındaki çatışmayı azaltan ve kullanım ve koruma dengesini önceleyen jeo-mekansal planlama ve yönetim faaliyetidir. Bu haliyle bütünleşik deniz yönetiminin kalbi ve merkezidir. Bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekansal planlama kavramları ve rehber ilkelerinin geliştirilmesinde öncü uluslararası kurum Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO) Hükümetler Arası Oşinografi Komisyonu (IOC) bu anlamdaki çalışmalarını 2006 yılında başlatıp ilk rehber dökümanını 2009 yılında yeni rehber dökümanını ise Avrupa Birliği (AB)'nin de ortaklığı ile 2021 yılında yayımlamıştır.

Küresel anlamda bütünleşik deniz politikası ve bütünleşik deniz yönetimi 1980'lerden itibaren başlayan, 2000'li yıllardan itibaren ana ilkeleri oluşmaya başlayan ve 2000'li yılların sonundan itibaren etkin bir şekilde uygulanmaya başlayan kavramlardır. Dünyanın en büyük münhasır ekonomik bölgesine sahip Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ulusal anlamda topyekün bir deniz politikası ile 1969'ta ilgilenmeye başlamıştır. 2004 yılında yayımlanan "21.yy. İçin Okyanus Yol Haritası" raporu içerdiği okyanusların bilimsel temelli çalışmalarla kullanım ve muhafazasının güçlendirilmesine yönelik 200'e yakın tavsiyesi ile hala geçerliğini koruyan bir rehber doküman durumundadır. Başkan Bush ve Obama dönemlerinde başkanlık emirleri çerçevesinde sırasıyla Okyanus Politikası Üzerine Komite ve Ulusal Okyanus Konseyi üzerinden yönetilen ulusal deniz politikası nihayet Trump döneminde çıkarılan bir kanun ile kurulan Okyanus Politikası Komitesi üzerinden daimi bir yapı ile yönetilmeye başlanmıştır. Başkan Trump döneminde ilk defa Okyanus Politikası kavramı resmi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Komite ilgili tüm bakanlık ve kurumların dahil olduğu bir yapıya sahiptir ve alt komiteleri ile bir çok faaliyet yürütmektedir. ABD'de yürütme organları içerisinde denizlerle ilgili yaklaşık 15 kurumun sorumlulukları bulunmakla birlikte, 6 milyar ABD doları civarı bütçesi ve birçok alt kuruma sahip Ulusal Okyanus ve Atmosferik İdaresi yürütme içerisinde denizel yönetiminde en önde gelen kurumdur. ABD'nin topraklarının çevresindeki deniz alanlarına ilişkin havza planlamaları ise 2010 yılında Başkan Obama döneminde başlamış ve halen devam etmektedir.

Dünyanın ikinci büyük münhasır ekonomik bölgesine sahip Fransa ise, 1981 yılından itibaren bütünleşik deniz politikası uygulamaktadır. Dönem dönem bakanlık dönem dönem ise müsteşarlık seviyesinde yönetilmekte olan ulusal deniz politikası halen Başbakan'a bağlı Deniz Müsteşarlığı ve onun koordine ettiği Bakanlıklar Arası Komite ile idare edilmektedir. Müsteşarın bakanlıkların denizle ilgili kurumları üzerinde bakan ile aynı derecede yetkisi bulunmaktadır. Örneğin Müsteşara Komite'nin sekreteryası işlerini yürütme sorumluluğu ile bağlı olan Tarım ve Gıda Egemenliği Bakanlığı Denizcilik işleri, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü bu sorumluluğu kapsamında Müsteşarın direktifleri doğrultusunda ulusal deniz ve kıyı stratejisini geliştirmek ve uygulamakla sorumludur. Fransa'nın denizlere yönelik bütünleşik yönetiminin temelini 2010 Çevre Yasası ile 2016 Biyoçeşitlilik İyileştirme Yasası'nın birleştirilmesinden oluşan Fransa Çevre Yasası'nda "denizel çevresel politikaya" ayrılan özel bölüm oluşturmaktadır. Çevresel ve mekânsal yaklaşımı arasındaki sentezi yansıtan bu kanunun uygulanmasına yönelik 2017 yılında Ulusal Deniz ve Kıyı Stratejisi yayımlanmıştır. Stratejinin, ekolojik geçiş; mavi ekonomi; iyi çevresel durum; ve Fransa'nın etkisi şeklinde tanımlanan bileşenleri, strateji kapsamında üretilen tüm deniz havza planlarına tahvil edilmiştir. Fransa'nın Avrupa ve tüm deniz aşırı topraklarında uygulanan bu Strateji'nin 2030 yılı için güncellenme çalışmaları devam etmektedir.

Dünyanın en uzun kıyılarına sahip Kanada'da okyanus yönetişimi 01 Ocak 1997'de yürürlüğe Okyanuslar Yasası ile başlamıştır. Yasanın birinci bölümünde Kanada'nın deniz yetki alanları ve bu alanlarla ilgili koruma ve yönetim sorumlulukları tanımlanmıştır. İkinci bölümünde, Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığı'na okyanus yönetimi uygulamasına ilişkin sorumluluk ve görevler ve bu kapsamda da denizel koruma alanları, denizel çevresel kalite ve bütünleşik yönetim planları programlarını içeren bir Okyanus Stratejisi oluşturulması görevi tevdi edilmiştir. Bu minvalde 2002 yılında 'Kanada'nın Okyanuslar Stratejisi ile Bütünleşik Yönetim ve Operasyonel Çerçeve Belgesi' yayımlanmıştır. Stratejiye ait Okyanus Eylem Planı kapsamında 2009 yılında beş coğrafi bölgede bütünleşik okyanus planları üretilmiştir. Kanada'nın Okyanuslar Stratejisini sürekli güncel tutmak üzere (federal ve eyalet seviyelerinde) Kanada Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Bakanları Konseyi gözetiminde bir Okyanuslar Görev Grubu çalışmalarını devam ettirmekte ve halen okyanus yönetimi üzerine federal-eyalet seviye meseleleri için forum olarak hizmet vermektedir. Ayrıca, federal hükümet içerisinde koordinasyona yardımcı olmak ve okyanus politikası oluşturulmasına girdi sağlamak üzere bakan yardımcılıkları, müsteşarlıklar ve programlar seviyesinde bir "departmanlar arası komiteler sistemi" kurulmuştur. Buna ilave olarak Okyanus Eylem Planının temel direkleri olacak dört sütun (uluslararası liderlik, egemenlik ve güvenlik; sürdürülebilir kalkınma için bütünleşik okyanus yönetimi; okyanusların sağlığı; ve okyanus bilimleri ve teknoloji) üzerine departmanlar arası çalışma grupları faaliyetlerine devam etmektedir. Halen Kanada, yerel halkların güçlü bir şekilde dahil edildiği, uzun istişare süreçleri yürüterek bir Mavi Ekonomi Stratejisi oluşturma sürecindedir.

Uzun bir denizcilik geçmişi ile “güneş batmayan imparatorluk”un bugünkü bakiyesi olan Birleşik Krallık’ta resmi anlamda bütünleşik deniz politikası 2009 yılında yürürlüğe giren Deniz ve Kıyılara Erişim Yasası ile başlamıştır. Yasa ile Çevre, Gıda ve Kırsal İşler Bakanlığı bir Denizel Yönetim Teşkilatı kurulmuş ve denizcilikle ilgili tüm ruhsatlama (gemi, koruma alanı, yenilenebilir enerji vb.) işlevleri, yasal düzenlemeler yapma, direktifler ve rehber kurallar koyma işlevleri bu kuruma tevdi edilmiştir. Doğa korunması, içsu balıkçılığı, balıkçılık ve su ürünleri, yasanın uygulanmasını sağlama (kolluk), kıyılara erişim konuları gibi diğer işlevlerin Teşkilat adına Çevre Kurumu, Natural England kurumu, herhangi bir kıyısal balıkçılık ve koruma otoritesi, herhangi bir yerel balıkçılık komitesi gibi ilgili kurumlara da yaptırılmasına olanak sağlanmıştır. Teşkilatın denizdeki yetki alanları İngiltere içerisindeki ve kıyılarından karasuları sınırına kadar olan su alanları, münhasır ekonomik bölge, Yenilenebilir Enerji Bölgeleri ve kıta sahanlığı olarak belirtilmiştir. Yasa gereği İngiltere, İskoçya, Galler ve Kuzey İrlanda kıyı içi ve kıyı ötesi deniz bölgelerinde denizel planlama yapılmasına rehber olacak doküman Denizel Politika Açıklaması 2011 yılında yayımlanmıştır. 2014 yılından itibaren deniz havza planları hayata geçirilmeye başlanmıştır. Deniz aşırı 14 topografin deniz planlamaları ise 2017 yılından itibaren oluşturulmaya başlanmıştır.

Dünyanın en büyük ikinci deniz gücü olan Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC)’nin bütünleşik sayılabilecek deniz yönetimi 2002 yılında "Deniz Alanlarının İdaresi Yasası"nın yürürlüğe girmesiyle başlamıştır. Yasa ile ülkesel denizlerin yüzeyi, içerisi ve yatağında devlet sahipliği getirilmiş buralardaki hakların kullanım hakkı Devlet Konseyine, gözetimi ve yönetimi Devlet Okyanus İdaresine (DOİ)’ye verilmiştir. Bütünleşik deniz politikası sayılabilecek yaklaşım ise 2007 11. Beş Yıllık Kalkınma Planı (BYKP)’ndan itibaren deniz ve okyanusların kullanımının ayrı bir başlık ile yer almasıyla başlamış, sonraki planlarda da çevre dahil deniz kullanımı ile ilgili tüm bileşenler kapsam ve ölçek olarak genişleyerek yer almaya başlamıştır. 2013 yılında denizle ilgili yapıların çoğu DOİ altında görevlendirilmiş, DOİ’nin yetkileri güçlendirilmiş ve DOİ’ye siyasi bir üst makam olarak Ulusal Okyanus Komisyonu (UOK) kurulmuştur. 2018 yılına gelindiğinde denizcilik işlerinin DOİ ve UOK merkezinde sıkıca koordine edildiği yapıya son verilmiş ve denizcilikle ilgili yapılar ilgili bakanlıklara devredilmiştir. 14. BKYP’den itibaren ÇHC okyanuslardaki faaliyetlerini ölçek olarak büyütmeyi ve açık denizlerin küresel yönetiminde söz sahibi olmayı ve onlardan faydalanmayı hedefleri arasına koymuştur. ÇHC’de denizlerin yönetiminde havza bazında deniz stratejileri ve planlarını denizel mekânsal planlama çerçevesinde gerçekleştirecek kapasite henüz bulunmamakta, daha ziyade bütünleşik kıyı yönetim planlamaları şeklinde denizel planlama faaliyetleri yürütülmektedir.

Dünya’nın en büyük kara ülkesi ve en uzun Arktik kıyısına sahip ülkesi durumunda olan Rusya Federasyonu denizlere ilişkin politika hedeflerini Denizcilik Doktrini ve Denizcilik Faaliyetlerinin Gelişimi Stratejisi kapsamında hem işlevsel hem de coğrafi vektörler üzerinden önceliklendirmektedir. “Dünya Okyanusu” ibaresinin denizcilik belgelerinde sık sık geçtiği Rusya Federasyonu’nun denizcilik politika ve faaliyetleri halen, 2000’li yıllardan itibaren varlığı söz

konusu olan ve en son 14 Ağustos 2024 tarihinde yeni şekliyle kurulan “Rusya Federasyonu Denizcilik Kurulu” ile yönetilmektedir. Bu yapının ayrıca federasyon bölgelerinde “Denizcilik Konseyi” olarak karşılığı bulunmaktadır. 2024 Haziran ayında kurulan Rusya Başkanlık Yürütme Ofisi "Ulusal Denizcilik Politikası Müdürlüğü" hem bu Kurul’un sekretaryasını yapmakla hem de ulusal deniz politikası oluşturulması ve uygulanması, denizcilik yeteneklerinin, denizcilik faaliyetlerinin ve gemi inşasının geliştirilmesine yönelik öneriler geliştirmekle görevlendirilmiştir. 2019 yılında yayımlanmış “2030 Yılına Kadar Rusya Federasyonun Denizcilik Faaliyetlerinin Geliştirilmesi Stratejisi”nde ilgili tüm bakanlıklara, kurumlara ve bölge hükümetlerine yönelik politika hedefleri içeren bir eylem planı yayımlanmıştır. Denizel mekânsal planlama, Rusya’nın Mekânsal Planlama Stratejisi 2025 kapsamında yeni (Arktik ve Kırım) ve eski (Kuril Adaları, Uzak Doğu, Kaliningrad bölgesi) jeostratejik öncelik bölgelerini desteklemeye yönelik değişik tedbirlerin geliştirilmesi çerçevesinde kısmi olarak yer almaktadır. Yerel, bölgesel ve havza seviyelerinde bütünlük bir yaklaşımla tüm denizel sektör faaliyetlerinin değerlendirmeye alındığı ve çatışmaların minimize edildiği planlamalar için rehber belge ve kurumsal kapasite bulunmamaktadır.

AB ise bütünlük deniz yönetimi ve denizal mekansal planlamayı kavramda ve pratikte en sofistike şekilde ele alan öncü aktörlerden biridir. 2007 yılında başlatılan "Avrupa Birliği için Bir Bütünlük Denizcilik Politikası" (IMP) denizlerin sürdürülebilir kullanımını azamileştirmek; deniz biyolojisi ve araştırması için strateji ve deniz politikası için inovasyon ve bilgi tabanı inşa etmek; kıyı bölge turizmini ve ekonomisini kaldırmak; küresel okyanus yönetiminde ortaklık ve bölgesel anlamda Komşuluk politikası ile liderlik şekline ana politika hedeflerini ortaya koymuştur. AB 2008 ve 2014 yıllarında yayımladığı Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi ile ekosistem temelli sürdürülebilir deniz kullanımı için denizel mekansal planma rehber ilkelerini ortaya koyarak üye devletlerin havza bazında bütünlük deniz yönetimi ve denizel mekansal planlamalar gerçekleştirmelerini bir zorunluluk haline getirmiştir. IMP’nin bir parçası olarak AB 2012 yılında Mavi Büyüme Stratejisini yürürlüğe koymuştur. AB’nin bütünlük deniz politikasına ilişkin tüm faaliyetleri Avrupa Komisyonu Denizcilik İşleri ve Balıkçılık Genel Müdürlüğü tarafından yönetilmektedir. Avrupa Balıkçılık ve Kontrol Kurumu, Avrupa Denizcilik Emniyet Kurumu, Avrupa Sınır ve Sahil Güvenlik Kurumu ise Birliğe ve üye ülkelere denizcilik faaliyetlerinde destek olmaktadır. AB çevresindeki denizler için 2007 yılında Karadeniz, 2009 yılında Baltık Denizi, 2011 yılında Atlantik, 2014 yılında Adriyatik ve İyonya, 2016 yılında Arktik, 2017 yılında uzak bölgeler (adalar) ve 2009 ve 2017 yıllarında Akdeniz havzası stratejilerini geliştirmiştir. Akdeniz için AB bu politikasını halen Akdeniz İçin Birlik, Batı Akdeniz Girişimi ve yukarıda bahse konu olan Adriyatik ve İyonya Bölgesi için AB Stratejisi olmak üzere üç farklı forumda yürütmeye çalışmaktadır. Karadeniz için ise AB benzer politikayı Komşuluk Politikası çerçevesinde başlattığı Karadeniz Sinerjisi girişimi kapsamında yürütmektedir. Bu hareket tarzı ile AB üyesi olmayan ülkelerle yakın iş birliği kurarak IMP norm ve ilkelerini bölgesinde yerleşik hale getirmeye uğraşmaktadır.

AB Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi doğrultusunda 2018 yılında çıkarılan bir kanun Yunanistan Ulusal Denizel Alan Stratejisi ve Denizel Mekânsal Planlarına olanak sağlayan ulusal hukuki çerçeveyi oluşturmaktadır. 2020 yılında çıkarılan bir kanun ile Çevre ve Enerji Bakanlığı'na denizel mekânsal planlama görevi tevdi edilmiş, 2022 yılında yayımlanan Denizel Mekan için Ulusal Planlama Stratejisi ile de bölgesel, alt-bölgesel ve bölgeler arası mekânsal ölçek ve seviyeler belirlenmiştir. 2021 yılında çıkarılan bir yasa ile Denizcilik İşleri ve Adalar Politikası Bakanlığı'na "Denizcilik Politikası Ulusal Stratejisi" sorumluluğu verilmiş ve "Adalar Ülkesi için Bütünleşik Denizcilik Politikası"na rehber ilkeler tanımlanmıştır. Ege Denizi özelinde Yunanistan her ne kadar resmi bir kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesine sahip olmasa da AB bünyesinde denizel çevre ve denizel mekansal planlamaya yönelik haritalarda kendi tezi doğrultusunda deniz yetki alanları göstermeye muvaffak olmaktadır. Aynı husus diğer bazı uluslararası örgüt haritalarında da söz konusudur. Haritalarda Yunan tezleri teorik sınırlar olarak gösterilse de, Türkiye'nin teorik deniz yetki alanları gösterimi aynı haritalarda yer almamaktadır. Son dönemde AB bünyesinde gerçekleştirilen denizel mekansal planlama ve deniz çevresi koruma sahaları gösterimlerinde hem tüm Ege Denizi açık deniz alanları Yunan deniz yetki alanları olarak gösterilmekte hem de egemenliği anlaşmalarla devredilmemiş ada ve adacıkların çevresindeki sular da Yunan karasuları olarak gösterilmektedir. AB Direktifinin hükmüne rağmen Yunanistan Ege Denizi'ne yönelik mekansal planlama projelerine Türkiye'yi davet etmemekte, özel çevresel koruma bölgesi kisvesiyle kendine münhasır deniz alanları yaratma gayretine devam etmektedir.

Türkiye'nin bütünleşik deniz politikası küresel liderlik, siyasi etki, yasal uyum vaatleri ve uluslararası ilişkiler sütunu üzerinden bir takım eksiklikler göstermektedir. Bütünleşik deniz politikasını yöneten bir siyasi kurumsal bir merkezin veya yapının olmaması nedeniyle dışa dönük siyasi etki yaratılması anlamındaki görev ve sorumluluklar dağıtık bir şekilde yerine getirilmektedir. Daha da önemlisi böyle bir siyasi yapının varlığı veya yokluğu denizel politika bileşenlerinin etkin olarak koordinesi ve bir vizyon çerçevesinde belli başlı hedefler doğrultusunda yönlendirilmesiyle yaratılabilecek sinerjiyle yakından ilişkilidir. Türkiye'de genel deniz yönetimi "deniz" değil, daha çok "denizcilik" perspektifinin merkeze konduğu bir anlayışla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü koordinesinde "yönlendirilmekte", deniz politikası bileşenleri kendi sektörel alanlarında "yönetilmekte"dir. 1981-1983 yıllarında, bünyesinde Deniz Müsteşarlığı ve Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Kurulu bulunan Başbakanlık Deniz Teşkilatı ile bütünleşik deniz politikası anlamında ilk adımını atmış olan Türkiye, sonraki yıllarda diğer siyasi öncelikler nedeniyle bu tarz bir yapılanmayı devam ettirememiştir. Halen Denizcilik Genel Müdürlüğü başkanlığında senede iki kez toplanarak faaliyet gösteren daimi bir yapısı bulunmayan Denizcilik Koordinasyon Komisyonu ile bürokratik seviyede alınan kararların ilgili kurumlara tavsiye şeklinde iletildiği bir sistem ile genel deniz yönetiminin koordinasyonu sağlanmaya çalışılmaktadır. Bütünleşik deniz politikası ve bütünleşik deniz yönetimi uygulanmasına olanak sağlayacak ulusal bir yasa henüz bulunmamaktadır. Türkiye, Ege Denizi'nde yaşanan yetki alanları sorunu nedeniyle, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olmamakta, bu sözleşmenin 3. (Karasularının Genişliği),

33. (Bitişik Bölge) ve 121. (Adaların Rejimi) maddelerindeki hükümler haricindeki diğer hükümlerini yapılageliş hukuku olarak kabul etmektedir. Karasuları Kanunu ile sadece karasuları tanımı ve ilan yetkisini tanımlayan Türkiye'nin kıta sahanlığı, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, ulusal deniz politikası, bütünleşik deniz politikası, bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekânsal planlamaya çerçeve oluşturabilecek bir yasal mevzuatı bulunmamaktadır. Sık sık gündeme gelen Mavi Vatan bir doktrin olarak gündemde tutulmakta ve haritadaki gösterimi Türk deniz arama ve kurtarma sahası olarak gösterilen koordinatları esas almaktadır. 2018-2020 yılları arasında hazırlanmış Türk Deniz Egemenlik ve Deniz Yetki Alanları Kanun Taslağı'nın TBMM'ye gönderilmesine ilişkin siyasi iradenin oluşması beklenmektedir. 2023 yılında Türkiye Yüzyılı Vizyonu kapsamında ortaya konan "Sürdürülebilir Mavi Ekonomi Eylem Planı (Mavi Plan)" vizyonu çerçevesinde 2030 yılına kadar ekosistem temelli denizel mekânsal planlamanın tüm denizlerimizde yaygınlaştırılması hedeflenmektedir. 2024 yılı içerisinde çalışmaları yürütülen mavi ekonomi rehber ilkelerini içerecek bir yasal çerçevenin yakın gelecekte son halini alması beklenmektedir. Denizel mekânsal planlama kapsamında 2013 yılında itibaren başlanan ve 2023 yılında tamamlanan Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi planları mekânsal planlama sorumluluğu olan Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü tarafından Türkiye'nin denize yönelik gerçekleştirdiği çok bileşenli ilk mekânsal yönetim uygulamasıdır.

Emniyet, güvenlik, savunma ve gözetleme; bilgi araştırma, inovasyon, eğitim ve öğretim; denizcilik ve kıyısız ekonomik kalkınma; çevre, kaynak, ekolojik denge ve kültürel ve doğal mirasın korunması sütunlarına yönelik Türk devletinin yasal mevzuatı, kurumsal yapılanması ve sivil toplum örgütlenmeleri mevcuttur ve etkin bir şekilde faaliyet göstermektedirler. Emniyet, güvenlik, savunma ve gözetleme sütununda, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Deniz Polisi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Ulusal Deniz Emniyeti Merkezi gibi tüzel kurumlar ve yapılanmalar bu ana politika alanındaki işlevlerini etkin bir şekilde yerine getirmektedirler. Bilgi araştırma, inovasyon, eğitim ve öğretim denizcilik ve kıyısız ekonomik kalkınma sütununda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi başkanlığında yönetilen Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Planlama Kurulu, Cumhurbaşkanlığınca onaylanan Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Stratejisi, Türkiye Ulusal Deniz Araştırmalar Programı ve Kurul Kararları ile öncelikle denizel bilimsel araştırmalara yön vermekte, ayrıca genel yönetim dâhil tüm diğer alanlara ilişkin önemli ve güncel hususları tavsiye olarak gündeme getirerek öne çıkmaktadır. Denizcilik ve kıyısız ekonomik kalkınma sütununda, tersaneler, gemi inşası, gemi taşımacılığı, liman işletmeleri alanları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından, balıkçılık ve su ürünleri alanları Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü tarafından, hidrokarbon ve yeşil enerji kaynakları faaliyetleri sırasıyla Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Maden ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, Maden Tetkik ve Araştırma Genel Müdürlüğü ve Enerji İşleri Genel Müdürlüğü tarafından yönetilmektedir. Çevre, kaynak, ekolojik denge ve kültürel ve doğal mirasın korunması sütunundaki hususlar Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Çevre Yönetim Genel

Müdürlüğü, Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü, Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü ile Doğal Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü tarafından yönetilmektedir. Deniz emniyeti, mavi ekonomi ve çevre ve ekolojik denge ile ilgili denizel politika hedefleri beş yıllık kalkınma planları ve kurumların stratejik planlarında ilgili sektörün alt başlıklarında içerik olarak belirtilmektedir. Bu belgelerde denizlerle alakalı özel herhangi bir başlık bulunmamaktadır.

Deniz alan yönetimi gerektiren balıkçılık av sahaları kısıtlamaları ve yasak alanları Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nce yayımlanan "Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığının Düzenlenmesi Hakkında Tebliğ" ile yönetilmekte, çevre korunması ve ekolojik dengenin sağlanmasına yönelik belirlenen deniz sahaları ise Bakanlar Kurulu Kararları ile ilan edilmiş Özel Çevre Koruma Bölge (ÖÇKB)'leri ve onlara ilişkin yönetim planları üzerinden yönetilmektedir. Türkiye'nin biri hariç tüm balıkçılık yasak alanları ve ÖÇKB'leri karasuları içerisinde yer almakta, 2013 yılında ilan edilen Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB bu anlamdaki istisnayı oluşturmaktadır. Ancak aynı anda gaz hidrat ve doğal gaz yataklarına sahip bu alanın bir yönetim planı da bulunmamaktadır. Deniz üstü rüzgar enerji kaynakları için ise 2024 yılında yayımlanmış Yenilenebilir Enerji Kaynakları Alanları da halen karasuları içerisinde yer almaktadır. Türkiye'nin Karadeniz'de münhasır ekonomik bölgesi içerisinde kalan doğal gaz rezerv alanları hariç diğer denizlerde karasularının ötesinde fiilen yönettiği bir açık deniz alanı bulunmamaktadır.

Ege Denizi halen çözümsüzlüğün hâkim olduğu, adaları çok olan, yarı kapalı deniz yapısından dolayı özel bir hukuki rejime ihtiyacı olan, Akdeniz ve Karadeniz'i Marmara Denizi üzerinden birbirine bağlaması nedeniyle biyolojik çeşitliliğin zengin olduğu ama insan faaliyetleri nedeniyle risk altında olan özel bir denizdir. Bu denizin üzerinde Türkiye ve Yunanistan'ın devam eden siyasi mücadelesi iki ülke ilişkilerinin tarihinde önemli yer tutmaktadır. İkili ilişkiler çerçevesinde deniz yetki alanlarının siyasi olarak çözülmesinden yana olan politikasını değiştirmeyen Türkiye 1976 Bern Mutabakatı çerçevesinde tek taraflı eylemlerde bulunmama ilkesine, Yunanistan aksini uygulasa da, sadık kalmaya devam etmektedir. Ege Denizi, Türk deniz yönetiminin sivil anlamda açık denizde alan yönetimine yönelik neler yapabileceğini gösterebileceği bir test alanı olarak değerlendirilebilir. Zira, Ege Denizi siyaseti Türkiye'nin genel deniz yönetimi üzerine direkt olarak tesiri olmuş bir mücadele alanıdır. Gerginlik dönemlerinde Türk genel deniz yönetimi gelişim itibarıyla bir ivme kazanırken, gerginlik sonrası yumuşama ve normalleşme dönemlerinde Türk deniz yönetiminin eski önceliğini kaybettiğine ilişkin bir olgunun varlığı söz konusudur.

Türkiye'nin jeopolitik ortamı çevresindeki denizleri kullanmayı, bunlar üzerindeki adalarda kısmi veya tam hâkimiyeti, ana kara ve adalar vasıtasıyla denizlerde bir derece de olsa hâkimiyeti tesis etmeyi gerektirmektedir. Aksi halde, öncelikle ekonomik ve ticari anlamda, sonra da siyasi ve askeri anlamda kuşatılmışlık durumuna düşülmüş olacaktır. Bu jeopolitik gerçeklik kendini Türkler Anadolu ve Trakya'ya ayak bastığından beri dikte etmektedir. Büyük stratejisi içerisinde doğal olanı

Türkiye'nin çevresindeki denizlerde varlığını hissettirmesi, çıkarları için mücadele etmesi, kurabildiği ölçüde lehine dengeler oluşturması ve bu dengeleri koruyacak hegemonyayı tesis etmesidir. Kendi kıyıları arasında çevresindeki su yollarını kullanarak irtibatını ve neticede siyasi ve ekonomik birliğini sağlaması ve güçlendirmesi için bunu gerçekleştirmesi elzemdir. Nitekim Osmanlı İmparatorluğu'ndan bu yana yerleşmiş olan bu devlet politikası Türkiye'nin de tereddütsüz refleksi olarak kendini, ilk olarak Türk Boğazları'nda tam hâkimiyeti sağlayan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, İskenderun Körfezi hâkimiyetini sağlayacak Hatay meselesinin halli ve Süveyş Kanalı ile Türk Boğazları arasındaki su yollarının emniyeti için Doğu Akdeniz'de hâkimiyeti sağlayan Kıbrıs harekâtı ile göstermiştir. Ortadaki bu şablona göre Ege Denizi'nde üstünlük tesis etme, bu edilmese bile mevcut çatışmasızlık sürecinde denizlerde serbest olabilmeyi garanti altına almak bu büyük stratejinin eksik bir bacağı olarak değerlendirilebilir. Mevcut jeopolitik dengeler altında çatışmasız bir şekilde Ege Denizi'nde varlığı güçlendirmek ve sürekli kılmak esastır. Askeri güç kullanımı haricinde devletin ve kamunun sivil organları vasıtasıyla bu siyaseti hayata geçirecek adımların atılması olanak dâhilindedir.

Türkiye'nin Ege Denizi'nde Yunanistan ile yaşamış olduğu gerginliklerin bir noktada çatışmaya dönüşme potansiyeli azımsanmayacak derecededir. İki ülkenin gittikçe şahinleşen milliyetçi muhafazakar çizgisi silahlı kuvvetlerinin son dönemde edindiği kuvvet çarpanı savunma yetenekleri bu potansiyeli güçlendirmektedir. Türkiye'nin Yunanistan'a yönelik bariz bir saldırgan bir tutumu olmamakla birlikte Türkiye'nin tehdit oluşturduğu algısını canlı tutmak Yunanistan'ın AB'yi ve NATO'nun başat ülkelerini inandırmak için uyguladığı geleneksel bir siyaset haline gelmiştir. Tam aksine, Yunanistan, 2004 yılından beri Ege Denizi'nde Türkiye aleyhine yoğun bir yayılmacı siyaset takip etmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri modernizasyon kapsamında sahip olmaya başladığı ağırlıklı yerli savunma yetenekleri ile bu yayılmacı siyaseti engelleyecek deniz egemenliği mücadelesine girecek kabiliyettedir. Ancak Türkiye'nin Ege Denizi'ne ve Yunanistan'a yönelik fiili bir saldırgan siyaseti ve eylem planı olmamasına rağmen Türkiye'yi sürekli AB'ye ve ABD'ye şikâyet eden, Ege Denizi'nde ve hava sahasında Türk Hava Kuvvetleri, Türk Sahil Güvenlik ve Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarını tacizi daimi bir siyaset haline getirmiş bir Yunanistan varken Türkiye'nin sert gücünü devreye sokması muhtemelen sonu savaş eşiğine varan bir kriz sürecini başlatacaktır. Oysa Türkiye'nin Ege Denizi sularında ve adalarında egemenlik hakları gasp edilmiştir ve bunu geriye almaya yönelik baskı yaratmak için savaşa varmayacak denizde güçlü varlık gösterme yöntemlerini ve stratejilerini uygulayabileceği unsur ve vasıtalarla ihtiyacı vardır. Öyle ki, gösterilen varlık karşısında Yunanistan ne silaha başvurabilir, ne tacizlerinde başarılı olabilir, ne de istikşafî görüşmelerde Türkiye'nin ileri sürdüğü çözümlere karşı çıkabilir. Yani Türkiye çatışmasız bir şekilde Yunanistan'ı isteklerini kabule ikna edebilir. Elbette ki böyle bir strateji ve yöntem sivil maksatlar edinmiş uzun soluklu ve sabırlı bir uygulamayı ve bu sayede bir nevi bölgesel norm oluşturmayı hedeflemelidir.

Böyle bir "denizde varlık" siyaseti için ihtiyaç duyulan unsur ve vasıtaların oluşturulmasına yönelik Türkiye oldukça iyi bir potansiyele sahiptir. En başında Türkiye deniz vasıtaları üretimi konusunda bölgesinin ileri gelen ülkelerinden biridir. Hem devlet hem de özel sektör eliyle gövdesi güçlü gemi üretebilecek donanımlı, birikimli ve teknoloji de üretebilen tersanelere sahiptir. Bunun yanında, Türk ticaret filolarının sayısı son dönemlerde giderek büyümekte ve bu kapsamda tecrübeli "denizci" sayısı giderek artmaktadır. Ayrıca son dönemde özel tersanelerce hatırı sayılır sayıda ve özellikle birçok maksat için kullanılabilecek insansız deniz araçları üretilmeye başlanmıştır. Güçlü ve öldürücü olmayan denizde varlık siyaseti çift kullanımlı malzeme, vasıta, araç, strateji şeklinde rahatlıkla tasarlanarak hem görünürde hem de gerçekte sivil maksatları öne çıkaran bilimsel, ticari, çevre ve sağlık gibi kamuyla alakalı deniz ve denizcilik faaliyetlerinden müteşekkil bir seri uygulamayla Türkiye denizde sürekli, yoğun ve yasal bir biçimde bulunmayı öncelik olarak benimsemelidir. Bir başka deyişle, Türkiye, "meydanı (denizi) boş bırakmamayı" prensip edinmeli, AB'nin koordine edilmiş deniz varlığı siyasetinin benzerini sivil bileşenlerle uygulayabilmelidir.

Türkiye'nin Ege Denizi'ne yönelik bu tarz bir gayreti iki eksen üzerine plan ve eylemlerle yürütülmelidir. Birinci ekseninde gasp edilen karasularına yeniden sahip çıkmak, ikincisi ekseninde ise Yunanistan'ın karasularını 12 deniz miline çıkarmasına mani olacak şekilde açık sularda hak ve menfaat oluşturmak esas alınmalıdır. Bu eylemler ve planlar BM Okyanus Komitesinin yücelttiği prensiplere sıkı sıkıya bağlı kalınarak güçlü bir şekilde uluslararası toplumca haklı görülen meşru faaliyetler olarak yansıtılmalıdır.

Bu denizde varlık siyasetinin ilk ayağı bilimsel faaliyetlerle gerçekleştirilebilir. Türkiye'nin 2 Ekim 2014 tarihli Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Stratejisi Belgesi kapsamında geliştirmiş olduğu 2018-2027 yılları arasındaki 10 yılı kapsayan Ulusal Deniz Araştırma Programı çerçevesinde 2020 yılından itibaren uygulanmaya başlayan senelik Ulusal Deniz Araştırma Sefer Planları bulunmaktadır. Yani deniz araştırmaları konusunda Türkiye'nin bir stratejisi vardır ve eylem planları koordineli olarak yürütülmektedir. 2022 ve 2023 yılı sefer planlarına bakıldığında, kamu ve sivil envanterde bulunan araştırma gemileri ile birçok seferin planlandığı ve muhtemelen icra edildiği anlaşılmaktadır. Dikkate değer husus, deniz araştırmaları konusunda biri hariç Ege Denizi'ne yönelik saha çalışmalarında genel olarak çekingen kalındığı ve tartışmalı bölgeler diye adlandırılan ve aslında Türk karasuları olan alanlarda faaliyet planlanmadığıdır. Dolayısı ile "meydanı boş bırakmamak" prensibi doğrultusunda bilimsel araştırmalar kapsamındaki gemi faaliyetleri Ege Denizi için yeterince uygulanmamaktadır.

Diğer ayak ise bütünleşik deniz yönetimi kapsamında deniz araştırma ve ekonomik faaliyetleri için denizel mekânsal planlamanın merkeze konduğu çalışmaların yapılmasıdır ki, bu da tabiat varlıklarının korunması, su ürünleri avcılığı ve denizlerde biyolojik çeşitliliği koruma amacıyla taraf olunan sözleşmeler kapsamında Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel

Müdürlüğü, Çevre Yönetim Genel Müdürlüğü ve Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü görevleri kapsamına girmektedir. Gasp edilmiş deniz sahalarının dâhil edildiği sürdürülebilir ve entegre kalkınma faaliyetlerinin denizel mekânsal planlama kapsamında çok sistematik bir şekilde yürürlüğe konması, merkeze kamunun istifadesinin yerleştirildiği bir görüntü ile, yine meşruiyeti sağlanmış bir yöntem olarak tercih edilmelidir. Bunun kıyıyla direkt bağlantılı ayağı ÇŞİDB MPGM tarafından Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlaması başlıklı 1-2 millik deniz alanını da kapsayan strateji çerçevesinde ele alınmaktadır. Bu bileşen, ana kara için değil, hukuken bize ait olan Ege Denizi'ndeki adalara ve çevresindeki karasularına hukuki anlamda bir kullanım planı yerleştirmek açısından önem arz etmektedir.

Henüz ne Yunanistan'ın ne de Türkiye'nin resmi olarak bir kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeye sahip olmadığı Ege Denizi'ne yönelik Türkiye'nin mevcut deniz politikaları kapsamında belki de en iyi durum bu denizde bir kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge ilanına mani olmaktır. Çünkü Yunanistan bu denizde uluslararası sözleşmeler kapsamında kendine egemen haklar oluşturma faaliyetleri içerisindeyken, Türkiye'nin karasuları ötesinde açık sular statüsüne sahip bu sularda benzer egemen haklar oluşturma ve bunları norm olarak yerleştirmek açısından çok yoğun bir faaliyeti, en azından buna yönelik devlet eliyle koordine edilen bir politikası bulunmamaktadır. Bern Mutabakatına sadakatın öne çıkarılması Yunanistan'ın deniz yetki alanları ilanını önlemek açısından uygun bir çözümsüzlük çıpası gibi dursa da, Ege Denizi'nin açık sularında balıkçılık, bilimsel araştırmalar, biyoçeşitlilik ve ekosistem koruma alanları, yeşil enerji vb. gibi meşruiyetini uluslararası ve bölgesel sözleşmelerden alan faaliyetleri yoğunlaştırmak, bunları yerleştirmek ve norm haline getirmek ana gayret olmalıdır. Ki, bu sayede gelecekte ya tayin edilecek münhasır ekonomik bölgelere ilişkin altyapı, veri ve kullanım hakkı oluşturulsun, ya da daha da önemlisi bu açık suların yetki sahalarına bölünmeden ikili anlaşma çerçevesinde ortak kullanımına temel olacak normlar yerleştirilsin. İkinci seçenek ayrıca Türkiye'nin Ege Denizi statüsüne ilişkin meseleleri ikili ilişkiler çerçevesinde çözülmesi temel yaklaşımıyla da uyumlu bir hareket tarzıdır. Yunanistan'ın sadece imzalamış olduğu BMDHS'nin adalara kıta sahanlığı hakkı veren hükmüne dayanarak Ege Denizi'nde yerleştirmekte ısrarcı olduğu norm, Türkiye'nin ısrarcı itirazı sayesinde, Yunan hukuk sisteminde bir kanun olarak ilan edilememiştir. Bunun aksine Yunanistan, fırsat buldukça bu meseleyi uluslararasılaştırmaya ve tezlerinin uluslararası anlaşmalar, örgütler ve bunlarla alakalı haritalara dâhil edilerek tanınmasına ve meşruiyet kazanmasına uğraşmaktadır. Yunanistan devletinin tarihinin denizler ve adalar üzerinden genişleme üzerine kurulu olması ve Türklerin "hasım" olarak resmedildiği bir siyasi iklimin Yunan kamuoyuna hâkim olması bu uzlaş zeminini üzerinde ilerlemeye mani olgular olabilir. Bu olguyu aşmaya yönelik Türkiye'nin Yunan ve uluslararası kamuoyuna Ege Denizi'nin barışçıl kullanımıyla alakalı yoğun faaliyetlerini tanıtmaya ve bunlara ilişkin norm yerleştirmesi ana gayret eksenini değerlendirilmeye alınabilir. Her ne kadar 7 Aralık 2023 Atina Bildirgesi içeriği ve dili bakımından Türkiye'yi Ege Denizi'nde pasif bir tutuma itmeye özen gösteren bir çerçeve ortaya koysa da, yine bildirgenin içeriğinde geçen ortak bilimsel araştırmalar yapılması kapsamında Ege Denizi açık sularında denizel faaliyetler planlanabilir ve

uygulanabilir. Böyle bir hareket tarzı ayrıca, Yunanistan'ın yaptığı gibi, Türk tezlerinin uluslararası topluma tanıtılması, sempati kazanması ve zamanla norm olarak kabul edilmesi için zaman da kazandırabilir. Neticede Türkiye'nin de Ege Denizi'ne ilişkin sahildevlet olarak, aynen Yunanistan gibi, özel normlar yerleştirme hakkı bulunmaktadır.

Zaman içerisinde Ege Denizi açık sularının kullanımına yönelik belki de ikili anlaşmalar çerçevesinde özel bir rejim de oluşturulması ihtimal dâhilinde olabilir. Türkiye'nin Karadeniz'de münhasır ekonomik bölge ilanı ile Bulgaristan, Romanya, Ukrayna münhasır ekonomik bölgeleri içerisinde kalkan balığı ve Gürcistan içerisinde kalan hamsi balığı avlanma geleneksel alanlarını kaybetmesi gibi bir durumla karşılaşmamak için, coğrafi sınırlardan ziyade Ege Denizi'nin işlevsel kullanım alanlarına odaklanılıp hakkaniyetli ortak çözümlere ulaşılması önemli politika hedeflerinden biri olarak değerlendirilebilir. Bu kapsamda ortak projeler üretilmesi ve Yunan kamuoyunun buna ikna edilmesi önemli bir siyasi görevdir. Bugünden yarıya deniz yetki alanlarına ilişkin bir çözüm beklenemezken, Ege Denizi'nin potansiyelinin her iki tarafı memnun edecek şekilde sürdürülebilir bir çerçevede değerlendirilmesine ilişkin projelerde ısrarcı olunması gerekmektedir. Ege Denizi'ne ilişkin politikasızlığın ve eylemsizliğin yaratacağı boşluğun Yunan ulusalcı tezleri yönünde mütemadiyen doldurulması söz konusudur. Böyle bir boşluğa mani olunması için hem kamu hem özel sektör hem de sivil toplum eliyle ortak fayda güden birçok projenin üretilmesi ve gündemde tutulması uygun bir hareket tarzı olabilir. Türkiye AB'ye katılım sürecinde bulunan ülke statüsüyle AB'nin bu denize yönelik tüm projelerine dâhil olmak isteğini açıkça ilan etmeli ve projeler üretmelidir. Bu sayede, projelere resmi olmayan tezlerden ibaret Yunan egemenlik iddialarının yansıtılması engellenebilir ve zamanla AB'nin daha yansız bir çizgiye kayması sağlanabilir.

Tüm bu hususların detaylı olarak çalışmada ele alınmasını sağlayan ve çalışmaya rehberlik eden araştırma sorusu "Türk deniz yönetimi Ege Denizi'nde deniz alaka ve menfaatlerini sivil deniz politikalarıyla ne derecede şekillendirebilir ve savunabilir?" şeklinde çatılmıştır. Bu araştırma sorusunun önermeleri;

- Türkiye'nin deniz yönetimi, denizel saha planlaması kapsamına alınacak sivil plan ve stratejileri üretme ve uygulama kapasitesiyle açık deniz alanlarını yönetmeye adaydır,
 - Ege Denizi'nde yaşanan yetki alanları krizi Türk denizcilik sisteminin gelişimini etkilemektedir,
 - AB ve Yunanistan'ın deniz çevre politikaları kapsamında Ege Denizi'nde menfaatleri genişletme gayreti devam etmektedir,
 - Ege Denizi'nde Türkiye'nin sivil politikalar uygulama ihtiyacı bulunmaktadır ve bunu uygulama imkân ve kabiliyeti vardır,
- şeklinde kurgulanmıştır.

Ana araştırma sorusu çatısı altında önermelerin teyidinde veya yanlışlanmasına yardımcı olacak aşağıda detayları sunulan alt sorular doğrultusunda veri toplanarak bulgular elde edilmeye çalışılmıştır.

1. *Türk deniz yönetimine ilişkin yapısal kurgu nedir ve ne derece bütünleşik bir deniz politikasına dayanmaktadır?* Öncelikle bütünleşik deniz politikası, bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekânsal planlama kavramları ele alınmalı ve bunların dünyada uygulayan aktörler örnek olarak incelenmelidir. Bunun ardından Türkiye’de ulusal seviyede deniz yönetimi ve denizcilik politikalarının bileşenlerini ele alan, oluşturan, uygulanmasına rehberlik eden ve uygulayan sistematik kurgunun varlığı incelenmelidir. Deniz politikaları bileşenlerinin birbiriyle konu, hedef, faaliyet, zaman ve mekân olarak koordine edildiği bir bütünleşik yaklaşımın seviyesi irdelenmelidir.

2. *Deniz alaka ve menfaatlerine yönelik planlama ve strateji yaparak özellikle denizde alan yönetimi uygulayan/uygulama ihtimali olan ve bunlara katılan kamu kurumları ve paydaşlar hangileridir, nasıl süreçler takip edilmektedir?* Bütünleşik deniz politikasının beş sütunu içerisinde denizel politikaları olan sivil kamu kurumları, bunların merkezde ve yerelde örgütlenmeleri, izledikleri süreçler, bu süreçlere meslek ve sivil toplum kuruluşlarının katılımı, bunları tabi olduğu uluslararası ve ulusal hukuki çerçeve incelenmelidir.

3. *Ege Denizi sınır sorunları nedeniyle çıkan krizler Türk deniz yönetimini etkilemekte midir?* Türkiye'nin Ege Denizi ile alakalı yaşadığı krizler ardından gerginlik ve AB ve NATO gibi aktörlerin dahil olduğu yumuşama dönemlerinin genel Türk deniz yönetimi üzerine etkisi incelenmelidir.

4. *AB ve Yunanistan’ın Ege Denizi’nde deniz yönetimi adına denizel mekânsal planlama faaliyetleri ve projeleri nelerdir, nasıl etkileri beklenmektedir?* AB'nin Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi doğrultusunda Ege Denizi’ne yönelik havza stratejisi, Yunanistan’ın Ege Denizi’ne yönelik bütünleşik deniz yönetimi stratejisi incelenmelidir.

5. *Türkiye Ege Denizi’nde neden sivil deniz politikalarına ihtiyaç duymaktadır?* Türkiye'yi Ege Denizi’ne yönelik yeni yöntemler geliştirmeye sevk edebilecek siyasi, çevresel ve ekonomik faktörler incelenmelidir. Çözumsuzlükte tek taraflı eylemlere girişmeme politikası ile Ege Denizi’nde kaçırılan fırsatlar ele alınmalıdır.

6. *Türkiye’nin sivil enstrümanların yoğun olarak kullanıldığı politikalar ile Ege Denizi’ne yönelik menfaatleri kollama imkân ve kabiliyeti mevzuat ve kapasite açısından var mıdır?* Ege Denizi açık deniz alanında Türk deniz yönetişiminin sivil hedefler, politikalar ve enstrümanlar kullanılarak, ve gerekirse Yunanistan ile müşterek hareket ederek, deniz alaka menfaatlerinin oluşturulması, muhafazası ve idamesi açısından neler yapabileceğine ilişkin değişik bir perspektife odaklanılmalıdır. Denizde bilimsel araştırmalar, biyolojik çeşitliliğin ve eko-sistemin korunması

anlamında özel çevre koruma bölgelerinin kurulması ve yönetimi, balıkçılık yasak alanları oluşturulması ve yönetimi, su ürünleri çiftliklerinin kurulması ve yönetimi, denizaltı ve üstünden yeşil enerji üretimi potansiyelinin değerlendirilmesi, deniz dibi madenciliği potansiyelinin değerlendirilmesi ve tüm bunların sahilдар diğer ülke ile birlikte gerçekleştirilmesine ilişkin modeller dâhil seçenekler bu alt soru altında incelemeye alınmalıdır.

Çalışmanın ilk bölümünde bütünleşik deniz politikası, bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekânsal planlama üzerine kavramları üzerinde durulmuş ve bu kavramları hayata geçirmiş devletler ve örgütler örnek vakalar olarak incelenmiştir. Ardından ikinci bölümde Türk deniz yönetimi sistemi bütünleşik deniz politikasının beş ana sütunu üzerinden ele alınarak irdelenmiştir. Çalışma bu anlamda kendini denizde sivil maksatlarla alan yönetimi yaratacak bileşenler ile kısıtlamış, bu minvalde gemi inşası, gemi taşıması ve liman faaliyetleri gibi deniz ticaretinin lojistik alanına giren kısımları kapsamına almamış, transit faaliyet alanı olan turizm kapsamında kıyı turizmini ve krüvazör turizmini ve ayrıca alan yazında sık olarak ele alınan askeri denizcilik stratejisi ve denizde hidrokarbon kaynakları keşifi ve çıkarılması gibi jeopolitik ve jeostratejik konuları kapsam dışı bırakmıştır. Üçüncü bölümde Ege Denizi, hem Türkiye-Yunanistan ilişkileri açısından, hem burada AB ve Yunanistan'ın gerçekleştirmeye çalıştığı bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekânsal planlama açısından ele alınmış ve Türkiye'nin bu denizde sivil olarak gerçekleştirebileceği alan yönetimini içeren politikalar araştırılmıştır. Çalışmanın sonuç bölümünde ise ulaşılan bulgular özet olarak sunulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. BÜTÜNLEŞİK DENİZ POLİTİKASI, YÖNETİMİ VE ÖRNEKLERİ

Bu bölümde, ilk olarak bütünleşik deniz politikası ve yönetimi kapsamında uluslararası anlamda yerleşmiş ilkeler bütünü olan bütünleşik deniz politikası ve yönetimine ilişkin kavram çerçeve ortaya konulacaktır. Peşinden bütünleşik deniz politikası uygulayan ülkeler ve aktörler örnek olarak incelenecektir. Deniz yönetimi çoğu zaman içerisindeki bileşenlerden dolayı birçok kamu ve özel paydaşı biraraya getirmeyi dikte etmektedir. Türk Dil Kurumu tarafından “yönetim” kelimesinin anlamı “yönetmek işi, idare” olarak belirtilmişken, “yönetişim” kavramına ilişkin ise “resmî ve özel kuruluşlarda idari, ekonomik, politik otoritenin ortak kullanımı” tanımı yapılmıştır (TDK, t.y.). Yönetim genellikle tek elden yapılan idare ve yürütme sürecine işaret etmekteyken, yönetişim kavramı ise daha ziyade kurum içi ve kurum dışı paydaşlarla bilgi paylaşımı ve etkileşim temelinde beraber süreç yürütme, karar verme, yönetmeyi esas alan bir yönetişim modeline işaret etmektedir (Fidan, 2010). Dolayısı ile çalışma metni içerisinde deniz yönetimine ilişkin incelemelerde bu iki kavramın birbirini yerine geçecek şekilde kullanımı söz konusu olacaktır.

1.1. Bütünleşik Deniz Politikası ve Yönetimi

Bütünleşik deniz politikası (BDP), adı üzerinde, denizle ilişkili tüm sektörel politikaların belirli bir ulusal vizyon ve ilgili ulusal hedefler doğrultusunda bir master plan ve yönlendirme sistemi çerçevesinde içerisinde birbirini destekleyecek şekilde eş güdüm ve koordine edildiği ulusal denizcilik gücünün etkinliğinin ve verimliliğinin artırılmaya çalışıldığı bir siyasi-stratejik seviye planlama ve uygulama mekanizması olarak tanımlanabilir. AB kendi BDP’sini;

okyanusları, denizleri, adaları, kıyısız ve kıta dışındaki bölgeleri ve denizcilik sektörlerini etkileyen politikaların koordinasyonunu geliştirerek ve çapraz kesen araçlar geliştirerek tüm deniz tabanlı faaliyetlerin ve kıyısız bölgelerin sürdürülebilir kalkınmasını geliştirmeyi amaç edinen bir politika çerçevesidir,

şeklinde tanımlamaktadır (European Parliament, “Integrated Maritime Policy...”, t.y.). Gürdeniz (2015: 346) “Mavi Uygarlık” olarak tanımladığı denizcilik gücünün “jepolitik” ve “ekonomik ve psikososyal” olmak üzere iki ana eksene sahip olduğunu belirtmektedir. BDP bu iki ana eksene yönelik politikaları ulusal vizyon ve hedefler doğrultusunda bir merkezden planlama ve koordine etmek sürecidir denilebilir. Ancak bu sürecin evrensel bir yapı ve standardı bulunmamaktadır. BDP oluşturma yöntem ve modelleri ülkelerin bulunduğu coğrafyaya, kalkınmışlık durumlarına, devlet geleneğine vb. birçok faktöre göre değişiklik gösterebilmektedir.

BDP oluşturulmasında denizel sektörel politikaların birleştirilmesine ilişkin vizyon açıklamaları önemlidir. Çünkü, aynı zamanda dış politikanın “kavram oluşturma” aşaması ile ilintili olan, vizyon açıklamaları mevcut amaçları rasyonalize ederek yeni bütünleşik politikanın mimarisine ilişkin esasları vermektedir. Bütünleştirme projesinin geçerliliğinin ciddi bir şekilde zedelenmesini önlemek adına müdahil her paydaşın beklentilerinin vizyon açıklaması oluşturulması sürecine resmi olarak dâhil edilmesi gerekmektedir. Vizyon açıklaması neticede paylaşılan ve arzu edilen bir geleceğin yazılı kavramsallaştırılması ve resmileştirilmesi işlemidir. Vizyon açıklaması bütünleşik deniz yönetim planı geliştirilmesinin arkasındaki gerekçeye ilkesel ve içerik olarak yol gösterme işlevi nedeniyle önemlidir ve deniz stratejilerine rehberlik etmektedir. Vizyon açıklamalarındaki semantik düzenleme sosyal, çevresel, ekonomik ve kurumsal yönleri içermekle birlikte bu rehberliğin kodlarını vermektedir. Örneğin, "refah, düzelme, büyüme" yanında "sürdürülebilir" kavramı kullanılması mavi büyümeye verilen ağırlığa ve ancak çevresel ve sosyal açılardan temel ilkelere saygı duyulmasına işaret etmektedir. "Tüm vatandaşlar için fayda yaratılması" ifadesi tüm sosyal sınıflar arasında nesiller arası adil paylaşıma dikkat çekmektedir. "Uyumlu bir politika, planlama ve düzenleme ve destekli ve entegre bir şekilde yönetilme" ifadesi kurumsal boyuta değinmektedir. Ayrıca, "küresel olarak bir ekonomik güç olma", "bir orta güce dönüştürme", "yeni bir okyanus devleti yaratma", "uluslararası denizcilikte lider konuma getirme" gibi ulusal ülkelerin de vizyon açıklamalarında yansıtılması söz konusudur (Paridaens ve Notteboom, 2021).

BDP'nin geliştirilmesinde tavsiye edilen yöntem;

- sadece güçlü aktörlerin baskın olmadığı bir yönetim ortamında, tüm sektörlerin paydaşlarının vizyon belirlenmesinde eksik kalmayacak şekilde vizyon ifadesinde seslerini duyurmasını sağlayan "vizyon aşağıya", ve
- sektörlerin kendi hedefleri arasında yaşanacak çatışmayı önleyebilir şekilde daha yukarıdan bakış açısıyla planlamaların yapıldığı "planlar-yukarıya" yaklaşımıdır (Paridaens ve Notteboom, 2021).

Uluslararası örgütler, enstrümanlar ve sözleşmelerle daha fazla bütünleştirilmesi desteklenen denizcilik politikalarının yarattığı uluslararası "politika difüzyon" süreçleri kaçınılmaz olarak politika birleşmesine ve daha da ötesi politika oluşturulmasında belirli bir seviye standartlaşmaya yol açmaktadır. Politika difüzyonu doğal olarak değişik ulusal bütünleşik denizel planlamaların yasal hükümlerinde benzerlikler yaratmaktadır. Bu şekilde, bütünleşik denizel planlama seviyesinde bu ortak hükümler politika birleşmesine, bu da ulusal yetki alanları için benzer bazen de aynı denizcilik stratejisinin oluşturulması ortak eğilimine neden olmaktadır. Bu ortak eğilim kapsamında politika birleşiminin kendisini şu sütunlarla belli ettiği tespit edilmiştir:

- Emniyet, savunma, güvenlik ve gözetleme,
- Küresel liderlik, siyasi etki, yasal uyum vaatleri ve uluslararası ilişkiler,
- Bilgi, araştırma, inovasyon, eğitim ve öğretim,

- (ticaretin öne çıkarılması ve rekabet edebilirlik dâhil) Denizcilik ve kıyasal ekonomik faaliyetlerinin kalkınması,
- Çevrenin, kaynakların, biyolojik ve ekolojik dengelerin korunması, kültürel ve doğal yerlerin muhafazası (Paridaens ve Notteboom, 2021).

Tüm bu sütunların arasında birbirini desteleyecek şekilde oluşturulan denizcilik sisteminin birleşik bir ortak amacı ve ona bağlı, bir sektörel politikadan ayrı, hedefleri oluşmaktadır. BDP kapsamında sektörlerin kendi politika hedeflerini gerçekleştirmede birbirini ortak şekilde destekleyecek şekilde uyumlu olmasını sağlayan bu yaklaşımda politika uyumunu görüş birliği ile karıştırmamak gerekmektedir. Bölgesel bağlam ve özellikler nedeniyle ulusların BDP'leri arasında normatif anlamda farklılıklara rastlanması doğaldır (Paridaens ve Notteboom, 2021).

Yani, BDP'ler kendi yerel ve/veya bölgesel ortamına ve bağlamına yerleşiktir. Bölgesel yerleşiklik coğrafi, siyasi, ekonomik ve sosyal dört kategoriye ayrılmaktadır. Bu kategoriler doğası gereği kendine has veya birbirinden yalıtılmış değildir. Tam tersine bütüncül özellikler gösterirler. Dolayısıyla bir BDP'nin gelişmesi çevresi ve toplumundan çokça etkilenen ortamın yönlendirdiği yola bağlı bir süreçtir. Her ne kadar bir yerlerde alakalı bir çerçeve siyasa geliştirilse ve bu yeni siyasanın temelleri dünyada yayılmaya başlasa da, ulusal siyaset yapıcılara ham olarak ulaşan bu düşünceler ulusal ve bölgesel gerekliliklere göre şekillendirilir. Bu noktada devreye, denizlerden istifadenin dozunu belirlemek üzere "sert" ve "yumuşak sürdürülebilirlik" yaklaşımlarının tercihinin girmesi söz konusudur. Yumuşak sürdürülebilirlik, genel kaynaklar büyümeye devam ettikçe değişik kaynaklar arasında telafi edici mübadeleye sıcak bakarken, sert sürdürülebilirlik bir kaynağın diğerinin yerini alacak şekilde değiştirilmesine müsaade etmemekte, toplam kaynak artışını veya idamesini belirli bir kaynağın azalmama şartına bağlamaktadır (Paridaens ve Notteboom, 2021).

Yumuşak sürdürülebilirlikte vurgu “mavi büyüme” ve “bütünleşik kullanım” üzerine ekonomik ve lojistik temalar üzerindeyken, *sert sürdürülebilirlikte* vurgu "iyi çevre durumu", "eko-sistem temelli yönetim" ve "ihtiyati yaklaşım" prensipleri ile “nesillerarası adil paylaşım”, “yerli halkların dahli”, “yönetişimin bölgeselleşmesi”, “hassas coğrafi alanların dikkate alınması” temaları üzerindedir (Paridaens ve Notteboom, 2021).

Yumuşak sürdürülebilirlik yaklaşımında coğrafi yerleşiklik anlamında ülkeler, örneğin Singapur gibi, deniz ticaret şebekesinin merkezinde olmalarından dolayı güçlü lojistik merkez olarak öne çıkmak isteyebilir. Her ne kadar bu ülkeler ekoloji ve deniz dostu hizmet ve tesisler geliştirse de, amaç yine çevreye etkileri azaltan ancak hâlâ katma değer üreten "denizcilik ekonomisi topluluğu" olmaya devam etmektir. Siyasi yerleşiklik anlamında ise, AB üyeliği ve bu kapsamda müktesebat gereği izlenmekte olan yola tabi olmak bir örnek olarak verilebilir. AB ülkelere sürdürülebilirlik ve azami mavi kalkınma arasında denge kuran bir yaklaşım izlemelerini salık vermektedir. Bunun yanında, yine AB örneğinde olduğu gibi, siyasi yerleşiklik, belli başlı yönetim yapılarını da zorunlu

kılabilmektedir. Ekonomik yerleşiklik ise, bazı ülkelerin, sürdürülebilirlik açısından elinden gelenleri yaparken, denizlerdeki rekabet edebilirlik avantajını kaybetmek istememesi şeklinde ortaya çıkabilir. Almanya hükümetinin, denizcilik (tersane, gemi inşası, limanlar vs.) ekonomisinin, yüksek yenilikçi özelliği ve stratejik rolüne bağlı olarak, genel ekonomi içerisindeki güçlü yerinden dolayı bu rekabetçi konumunu kaybetmemek istememesi buna bir örnek olarak verilebilir. Buna mukabil, gelişmekte olan ülkeler de, sert yaklaşımın büyüme eğilimini olumsuz etkileyeceğinden hareketle, kalkınmaya olan haklarını iddia ederek yumuşak sürdürülebilirliği tercih edebilmektedir (Paridaens ve Notteboom, 2021).

Sert sürdürülebilirlik yaklaşımında ise coğrafi yerleşiklik, örneğin iklim değişikliğinin sonuçlarına çokça maruz kalacak olan takımda devletleri gibi, coğrafyanın ve çevrenin zorunlu muhafazasını gerektirdiği durumlarda iyi çevre durumu ve eko-sistem temelli yönetim ilkelerini öne çıkarmaktadır. Siyasi yerleşiklik açısından ise denizel yönetim yapılarının bölgeselleşmesi, bölgeler içerisindeki sınır geçişken alt eko-sistemlerin korunması ve yönetilmesi ve gerekirse bölgeler arası uyumlandırılması ve koordine edilmesi öne çıkmaktadır. Sosyal yerleşiklik açısından ise, sert sürdürülebilirlik, birincisi gelecek nesiller için kaynakların dikkatlice muhafaza edilmesini, ikincisi ise, Kanada’da olduğu gibi, doğa ve kaynaklarının kendileri için büyük önemi ve anlamı olan yerel ve yerli toplumların dikkate alınması ve süreçlere dahil edilmesi için ulusal yetkililerin zorlanmasını öngörmektedir (Paridaens ve Notteboom, 2021).

Etkin BDP için kurumların da yeniden şekillendirilmesi ihtiyacı olabilmektedir. Kurumsal değişikliğin ise belirli bir zaman çerçevesinde ya aniden veya tedrici olarak gerçekleşmesi söz konusudur. Yönetişime ilişkin gerekli düzenlemelerin kurum bünyesine yedirilebilmesi ayrıca kurumsal esneklik açısından da değerlendirmeye alınmalıdır. Bir BDP başlatmak için uygun zaman dilimi iki gelişmenin birleşimine bağlıdır. Birincisi bir tanımlanmış problemi çözebilmek için geçerli bir cevabın bulunması ve bunu gerçekleştirebilecek siyasi iradenin birleşimi olan politika fırsat penceresi momentumunun yakalanmasıdır. İkincisi ise, bir BDP’nin kabul edilmesi için öncesinde bir sosyal öğrenme eğrisinin oluşması gerekmektedir. Burada kast edilen dünyanın herhangi bir yerinde benzer politika oluşumunun takip edilip üzerine konulmasıdır. Örneğin, AB, BDP için Kanada’nın tecrübesinin üzerine inşa etmiştir. Kurumsal elastikiyet ise kurumsal alanda BDP kapsamındaki gerçekleşmesi gereken değişimin kurumsal yapıya yansıma oranıyla ilgilidir. Bu noktada “tahvil etme”, “katmanlama”, “sündürme” ve “yeniden birleştirme” en çok bilinen kurumsal değişiklik formları olarak karşımıza çıkmaktadır. Tahvil etme, mevcut kurumların yeni amaçlar veya işlevleri görecektir şekilde kullanımının değiştirilmesidir. Katmanlama, mevcut kurumlara tedrici olarak yeni kural ve süreçlerin veya kurumsal düzenlemelere yeni işlevler veya yetkilerin ilave edilmesi ile gerçekleşir. Her yeni katman ufak bir değişiklikten ibaret olsa da katmanlamanın kümülatif süreci ana kurumsal dönüşümlere yol açabilir. Sündürme ve yeniden birleştirme ise mevcut düzenlemeler değiştirilemediğinde yerine yaratıcı bir şekilde mevcut kuralların ve süreçlerin yorumlanması ve birleştirilmesi ile değişikliklerin başlatılmasına çalışılmasıdır. Kurumsal esneklik

kapsamındaki bu kurumsal değişiklik formlarının zamanlamasının ve kurumsal alana dâhil edilme sürecinin dikkatlice yönetilmemesi durumunda yetkilerin ve kabiliyetin belirsiz bir şekilde ve farklı aktörlere tutarsız bir şekilde dağıtılmış olması ihtimali vardır. Deniz yönetimi kapsamında birbirinden kopuk ve parçalı birçok düzenlemeyi uyumlu bir mimari içerisine sokmak, başarılması gereken önemli bir husustur. Birçok durumda, deniz yönetişimi, etkin politika bütünleşmesini başarısızlığa götüren engelleyici bir faktör olabilmektedir. Bu yüzden politika bütünleşmesi kapsamında denizel sektörler arası reformların gerçekleştirilebilmesi için politika yapıcılarının etkin yönetim sistemini sağlayacak tutarlı ve iyi inşa edilmiş yönetim çerçevesini oluşturmaları gerekmektedir (Paridaens ve Notteboom, 2021).

Deniz/okyanus yönetişiminin, Uluslararası Okyanus Enstitüsü kurucusu Borgese'ye atfen DMPküresel DMP Üzerine Uluslararası Rehber'de yapılan tarifi şöyledir: "Okyanus işlerinin, sadece hükümetlerce değil, yerel toplumlarca, endüstrilerce ve diğer paydaşlarca, ulusal, uluslararası yasayı, kamu ve özel hukukunu, gelenek, görenek ve kültürü ve tüm bunlarca yaratılan kurumlar ve süreçleri içeren çerçeve içerisinde yönetilmesidir" (Iglesias-Campos, 2021).

Kapsam olarak bütünleşik deniz veya okyanus yönetimi bir çok ekonomik sektör, deniz yetki alanı veya mekânsal ölçeği içine alacak şekilde uygulanabilir. Bu uygulamalar, Okyanus Panelinin (Sürdürülebilir Bir Okyanus Ekonomisi için Yüksel Seviye Panel) Bütünleşik Okyanus Yönetimi kitabına göre, ulusal sular içerisinde yerel deniz yönetimi şeklinde, sektörel olarak tanımlanmış bitişik deniz yetki alanlarını kapsar şekilde, bölgesel denizlerde, deniz havzası ölçeğinde veya büyük okyanus alanlarını kapsayan derin deniz yatakları dâhil, ulusal yetki alanlarının ötesinde uluslararası okyanus yönetimi şeklinde gerçekleştirilebilir (Winther ve Dai, 2020: 9).

Her bir bütünleşik deniz yönetimi doğası gereği özgün olmak durumundadır ve bu özgünlük ülkeye, bölgeye veya spesifik sorunlara, zorluklara ve kurumsal durumlara göre bağlamsallık ve değişiklik gösterir. Yine de, başarılı bir bütünleşik deniz yönetimi için, bahse konu Bütünleşik Okyanus Yönetimi kitabına göre, özgünlükten bağımsız olarak kurumsal düzenleyici yetki, çevre ve eko-sistem durumu, insan etkisi ve paydaşlar açısından temel olarak dikkate alınması, bütünleşik deniz yönetimine yapısal olarak dâhil edilmesi ve uygulanması gereken, aşağıda sunulan “evrensel” denilebilecek bileşenler bulunmaktadır:

- Mevcut kurumsal kapasitenin yetkili kurumların düzenleyici sorumlulukları ve örtüşükleri alanlar açısından araştırılması,
- Eldeki veri ve bilimsel bulgular incelenerek çevredeki ve ekosistemdeki mevcut durumun, çeşitliliklerin ve gelecek eğilimlerin değerlendirilmesi, denizel veriyi elde etmek için bilimsel ve izleme programlarının başlatılması,
- İnsan faaliyetleri hakkında, çıkar çatışması ve kümülatif etkiler dâhil, bilginin ve eğilimlerin değerlendirilmesi,
- İlgili deniz kullanıcı gruplarının sürece katılımı (Winther ve Dai, 2020: 10).

Doğal olarak bütünleşik deniz yönetimine özgün bir yasal çerçeve olması genel bir direktif sağlayarak denizle alakalı, sektörler arası ve uzun dönemli hedeflerin ilerletilmesine olanak sağlar. Ancak çoğu zaman bu yasal çerçeve eksiktir ve mevcut yasaların bütünleşik yönetim sağlayacak şekilde yeniden yorumlanması, mevcut yasalara yeni hükümlerin eklenmesi, yönetmelikler ve genelgeler çıkarılması gibi alternatif yöntemlerin uygulanması da etkilidir. Ayrıca, tek başına yasal çerçeveler veya alternatif yasal çözümlerin kullanılması yeterli değildir. Arzu edilen sonuca ulaşmak için icra kapasitesinin de olması ve mevzuat ile icra arasında bir boşluk olmaması da önemlidir (Winther ve Dai, 2020: 11).

Birçok ülkenin uluslararası yönetim çerçevelerinin uygulanmasını sağlayacak izleme ve bilimsel kapasitesi bulunmamaktadır. Deniz ekosistemini, ekonomik faaliyetleri yönetmek için ve ayrıca düzenleyici tedbirleri oluşturmak için bilgi toplayacak bilimsel kapasite kritiktir. Günümüzde neredeyse gerçek zamanlı bilgi akışını sağlayan sistemlerden istifade edilerek bunların kolluk gayretleri ile birleştirilmesi icrayı güçlendirecektir. Kapasite gerektiren bilimsel çalışma gerekliliği için ‘Sürdürülebilir Kalkınma için Okyanus Bilimi On Yılı’ gibi küresel ve bölgesel girişimlerden istifade edilmesi önem arz etmektedir. İlave olarak, zaten mevcut olan çok geniş bilgi ortamının da iyi değerlendirilmesi, geçmiş veri ve bilgilerin de kullanılarak veri eksikliğinin giderilmesi mümkündür ve yöntemleri kullanılmaktadır (Winther ve Dai, 2020: 12).

Bütüncül deniz yönetimi çalışmalarına yerel ve istifade eden grubun perspektifinin katılarak günlük çevresel, sosyo-ekonomik ve idari meselelerin sürece dâhil edilmesi oluşturulacak yönetim stratejilerinin sahadaki gerçeğe daha iyi uyumlandırılmasına fayda sağlayacaktır. Bu kapsamda bütünleşik deniz yönetiminin her safhasında yerel paydaş katılımının önemi büyüktür. Ancak uygulamada özellikle de bölgesel ve ulusal seviyeye doğru ölçek büyüdüğünde yerel perspektifi yönetim rejimlerine dâhil etmek zorlaşabilmekte, önemli zaman ve kaynak ayrılmasını gerektirebilmektedir (Winther ve Dai, 2020: 12).

Bütünleşik deniz yönetimi ile ilişkilendirilen kavramların ortaya konması ve netleştirilmesi önemlidir. Birbiri yerine kullanılmayan bu kavramlar sıklıkla içerikleri bakımından örtüşmektedir ve bütünleşik deniz yönetiminin de ayrılmaz parçalarıdır. Ekosistem temelli yönetim, bütünleşik deniz yönetiminin merkezinde yer alır ve doğal kaynakların belirli bir ekosistemin veya ekosistem gruplarının dayanıklılığı, üretkenliği ve sağlığına odaklanarak yönetilmesidir. Bir ekosistem içerisindeki, insan dâhil, tüm etkileşimleri dikkate alan, türler, hizmetler ve hedef dışı türler arasındaki birbirine bağlılığa vurgu yapan ekosistem temelli yönetim, yönetim yaklaşımı olarak sektörel kurumlar arasındaki planlama ve uygulama yönetiminin birleştirilmesine de öncülük eder (Winther ve Dai, 2020: 4).

Bütünleşik kıyı alanı yönetimi kıyı ve civarındaki deniz alanını, koruma ve sürdürülebilir kullanma amaçlarını başarabilmek adına, bütünleşik ve kapsayıcı bir şekilde yönetme sürecidir. Bilgi toplama, planlama, karar verme, yönetme ve uygulama döngüsünü kapsar ve tüm ilgili paydaşların anlamlı katılımını ve iş birliğini gerektirir. Bu hedefe ulaşılabilmesi için gerekli amaçlar ve enstrümanların, farklı politika alanlarının, sektörlerin ve idari seviyelerin, ve ayrıca çalışma alanının kara ve deniz bileşenlerinin birleştirilmesine uğraşır (Winther ve Dai, 2020: 4).

Denizel mekânsal planlama (DMP) ise denizin hangi alanlarının hangi farklı kullanımlar ve faaliyetleri için uygun olduğunu saptayan, bunların arasındaki çatışmaları en aza indirmeye çalışan ve aynı zamanda iyi çevre durumunu devam ettirmeye çalışan jeo-mekânsal planları yaratmak için kullanılır. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi yaklaşımının 2000'li yıllarda denizlere genişletilmiş halidir. Kalkınma talepleri ile deniz ekosisteminin korunma ihtiyacını dengelemeyi ve bu sayede sosyal ve ekonomik hedeflerin açık ve planlı bir şekilde elde edilmesini amaçlayan bir çerçeve olarak aşağıda sunulan karakteristik özellikleri taşır:

- Sürdürülebilir kalkınma için ekolojik, ekonomik, sosyal amaçları ve hedefleri dengeleyen ekosistem temelli olması,
- Sektörler, kurumlar ve yönetim seviyeleri arası bütünleşik olması,
- Alan temelli olması,
- Tercübeden öğrenebilir ve buna adapte olabilir olması,
- Uzun vadeye odaklanan stratejik ve öngörülü olması,
- Paydaşları aktif olarak sürece dâhil eder şekilde katılım odaklı olması (Winther ve Dai, 2020: 5).

DMP Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı (UNESCO) Hükümetler Arası Oşinografi Konferansı (IOC)'nca, "siyasi süreçler üzerinden belirlenmiş ekolojik, ekonomik ve sosyal hedefleri başarmak üzere deniz alanlarındaki insan faaliyetlerini analiz eden ve mekânsal ve zamansal anlamda dağıtımına alan tahsis eden kamu sürecidir" şeklinde tanımlanmaktadır (UNESCO IOC, "Marine Spatial Planning", t.y.).

UNESCO IOC, DMP'yi bir amaç olarak değil, deniz sahalarının kullanımı ve aralarındaki etkileşimi rasyonel hale getirecek, kalkınmaya olan ihtiyaç ile çevreyi korumaya olan ihtiyacı dengeleyecek ve açık ve planlı bir şekilde sosyal ve ekonomik çıktılar sunabilecek bir araç olarak tasavvur etmiştir. İlk uluslararası çalıştayını 2006 altında gerçekleştirdiğinden beri IOC, DMP konusunda dünyanın öncü uluslararası kurumu olmuştur. Bilimsel temelli, bütünleşik, uyumlu, stratejik ve katılımcı yaklaşımı temel prensip edinen IOC, DMP'ye ilişkin ilk rehber dokümanı "Denizel Mekânsal Planlama: Ekosistem Temelli Yönetime Doğru Bir Adım Adım Yaklaşım"ı 2009 yılında yayımlamıştır. Bu rehber, DMP düşüncesinin arkasındaki kavramsal yaklaşımı formüle etmek anlamında bir uluslararası standart olmuştur. IOC, DMP üzerine ikinci uluslararası konferansını yaptığı 2017 yılından itibaren bir başka öncü kurum olan Avrupa Komisyonu'nun

Deniz İşleri ve Balıkçılık Genel Müdürlüğü ile bir iş birliği sürecine girmiştir. Bu iş birliği neticesinde ortaya çıkan "Dünya Çapında DMP Süreçlerini Hızlandırmaya Yönelik Müşterek Yol Haritası" 2030 yılına gelindiğinde DMP yaklaşımından istifade edecek ulusal deniz yetki alanlarını üç katına çıkarmayı hedeflemektedir. Yol Haritasının eyleme dönüştürülmesi için AB'nin de mali katkılarıyla MSPglobal Initiative (DMPküresel Girişimi) (2018-2021) tasarlanmıştır. İnisiyatif çerçevesinde hazırlanan yeni rehber doküman "Denizel Mekânsal Planlama Üzerine DMPküresel Uluslararası Rehber" (MSPglobal International Guide on Marine/Maritime Spatial Planning) 2021 yılında yayımlanmıştır. IOC, ulusal, bölgesel ve uluslararası ortakların desteği ile Yol Haritası kapsamında birçok faaliyete teknik destek sağlamıştır. IOC, DMP çalışmalarını icracı kurum olduğu diğer bağlantılı inisiyatlara da genişletmiştir. Küresel Çevre Fonu (GEF) tarafından mali destek alan, BM Kalkınma Programı (UNDP) ve BM Çevre Programı (UNEP) tarafından uygulanan GEF IW: LEARN Safha 5 (2022-2026) içerisinde DMP'ye ilişkin kapasite inşası faaliyetlerini yönetmektedir. DMPküresel Girişimi kapsamındaki bulgu ve tecrübelerini kullanarak GEF tarafından mali destek sağlanan Büyük Denizel Ekosistem projelerine bilimsel ve politika anlamında DMP yaklaşımının dâhil edilmesini sağlamaktadır. IOC, 2021 yılında, Sürdürülebilir Okyanus Ekonomisi için bir Yüksek Düzey Panel sağlamayı amaçlayan yeni Okyanus Eylemi 2030 koalisyonuna Sürdürülebilir Okyanus Planlarının geliştirilmesi ve uygulanmasında destek sağlamak üzere katılmıştır. O tarihten beri DMP, ulusal yetki alanlarında denizcilik alanlarının nasıl sürdürülebilir yönetilebileceği üzerine çerçeve sunan Sürdürülebilir Okyanus Planının kritik bileşeni haline gelmiştir. Ayrıca IOC, UNESCO bünyesinde İnsan ve Biyosfer Programı ve Dünya Denizel Miras Programı çalışmalarına da dâhil olarak, denizel koruma planları oluşturulmasında DMP yaklaşımının ve araçlarının yaptığı katkıyı gözler önüne sermiştir (UNESCO IOC, "Marine Spatial Planning", t.y.).

Yukarıda bahse konu "DMPküresel DMP Üzerine Uluslararası Rehber" belgesi IOC ve Avrupa Komisyonu ortaklığında en son yayımlanmış ve son 15 yıldaki tüm tecrübeleri yansıtmaları nedeniyle en öncü rehber doküman haline gelmiştir. Doküman, DMP kavramının ve uygulamasının gelişim sürecini anlatmakta, DMP kapsamındaki anahtar kavramlar, ana ilkeler ve temel terminolojiyi tanıtmakta, DMP sürecinin adımları olan;

1. zeminin hazırlanması,
2. planlama sürecinin tasarlanması,
3. planın değerlendirme ölçek ve koşullarının oluşturulması,
4. planın yapılması,
5. planın uygulanmasının sağlanması,
6. izleme, değerlendirme ve uyumlandırmayı detaylı bir şekilde tanımlamaktadır (Iglesias-Campos, 2021).

DMPküresel, DMP'nın tanımını "Denizel eko-sistemlerin dayanıklılığını temin ederken, insan faaliyetleri arasındaki çatışmayı azaltmak ve kazanımları azamileştirmek adına deniz alanlarının kullanımının analizi ve tahsisi için yürütülen kapsayıcı ve stratejik bir süreç" şeklinde yapmaktadır.

Bu süreç tipik olarak birçok sektöre, onların arasındaki ilişkilere ve kümülatif etkilere hitap etmekte ve deniz alanları veya kaynaklarının farklı kullanımlarını yönlendirmek için mekânsal ve zamansal tedbirler öngörmektedir. Mekânsal önlemler örneğin, denizel sahanın belirli kullanımlar için veya yere özel şekilde tahsisi veya kısıtlanması, veya deniz alanlarının veya kaynaklarının kullanımı için genel koşullar şeklinde olabilir. DMP belgeleri ayrıca herhangi bir belirgin mekânsal boyut belirtmeden önemli alanlara ve toplumsal tercihlere de dikkat çekebilir. Kalkınma açısından bakıldığında ise DMP toplumun her kesimini, "çevresel sınırlar" içerisinde, ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde dâhil eden bir süreçtir (Iglesias-Campos, 2021).

Bir çok ülkede DMP'nin uygulamasının arkasındaki amaç var olan denizel yönetim yapılarını destekleyen tamamlayıcı bir işlevi yerine getirmektir. Bu işlev deniz yönetimine yeni unsurlar ve önlemler ekleyerek mutabık kalınan çevresel, sosyal ve ekonomik hedeflerin gerçekleştirilmesine yardımcı olur. DMP bir çok sektörün yönetimini planlama esası olarak sürece dâhil etse de, o sektörlerin kendi yönetim tedbirlerinin yerine geçmemektedir (Iglesias-Campos, 2021).

Deniz ekonomisi ise deniz temelli ekonomik faaliyetlerin, vasıtaların, emtianın ve hizmetlerin toplamıdır ve balıkçılık, deniz ulaşımı, deniz turizmi gibi köklü sektörler ile deniz üstü yenilenebilir enerji, su ürünleri yetiştiriciliği ve denizel biyo-teknoloji gibi gelişen gibi bir çok sektörü kapsamaktadır. Dünya Bankasının tanımına atfen de, eğer sürdürülebilir büyüme ise "mavi", değilse "kahverengi" deniz ekonomisi olarak isimlendirilmektedir (Iglesias-Campos, 2021).

Sürdürülebilir deniz ekonomisi ise ancak deniz ekosistemlerinin ekonomik faaliyetleri destekleme ile sağlıklı ve dayanıklı kalmak için gerekli uzun dönem kapasitesi dengede olduğu zaman ortaya çıkar. Bu çerçevede, DMPküresel rehberine göre, "mavi ekonomi" kavramı deniz sağlığı ile ekonomik büyümeyi eş zamanlı olarak destekleyen politika gündemlerinin sosyal adalet ve katılım ilkeleri ile tutarlı bir şekilde görüldüğü ve geliştirildiği bir lenstir (Iglesias-Campos, 2021).

BM Çevre Programı Akdeniz Eylem Planı kapsamında 2018 yılında Akdeniz'de Denizel Mekânsal Planlama İçin Kavramsal Çerçeve isimli bir belge yayımlanmıştır. AB tarafından da mali destek sağlanan belge BM Çevre Programı Akdeniz Eylem Planı 2016-2021 Orta Vade Stratejisi kapsamında merkezi Atina'da bulunan Barselona Sözleşmesi Sekreterliği tarafından yayımlanmıştır. Çerçeve belgenin amacı, Barselona Sözleşmesi imzacısı devletlerin Akdeniz Eylem Planı kapsamında denizlerde "İyi Çevre Durumu" elde etmek için yürütecekleri faaliyetleri DMP ile kolaylaştırmak ve güçlendirmektir. Belge, Barselona Sözleşmesi Bütünleşik Kıyı Bölgeleri Yönetimi Protokolü kapsamında öncelikle kıyı bölgelerinde DMP uygulanmasını ve sonra da tüm Akdeniz bölgesinde DMP uygulamasını özendirecek bir ortak bağlam yaratmayı hedeflemektedir. Bu amaçla, hem yukarıda bahse konu UNESCO IOC DMP rehber belgelerini hem de aynı zamanda bu rehber belgelerinin geliştirilmesinde öncü ortak olan AB'nin ilgili politika ve strateji belgelerini, Avrupa çapında oluşturmuş olduğu DMP Platformunu ve projelerini ana kapsayıcı rehber ilkeler ve en iyi

uygulamalar bütünü olarak kabul etmektedir. Ekosistem Yaklaşımını (EcAp) DMP'nın ana rehber ilkelerin en önemlisi olarak benimseyen Kavramsal Çerçeve belgesi sınır ötesi iş birliğine vurgu yapmakta ve DMP sürecini IOC rehber belgesindeki aynı adımlarla tarif etmektedir (UNEP MAP, 2018).

Uyarlanabilir deniz yönetimi ise önceki politika ve uygulamaların sonuçlarından öğrenerek yönetim politikalarını ve uygulamalarını tanımlanmış hedeflere yönelik sürekli geliştiren sistemik bir süreçtir. Denizlerin biyo-kimya-fiziksel özellikleri, bilimsel olarak içerdiği belirsizlikler ve sosyal ve ekonomik faktörler yönünden dinamik ve değişken doğasının farkındadır. Bu bilinçle süreç içerisinde kendisini planlı ve periyodik olarak ve beklenmedik olaylar çerçevesinde niyete mahsus şekilde sürekli günceller (Winther ve Dai, 2020: 5).

Deniz koruma alanları dâhil alan tabanlı tedbirler ise, denizlerin yönetiminde, diğer anlatılan tüm yaklaşımlarda kullanılan önemli araçlardır. Açık olarak tarif edilmiş coğrafi alanların, içerdiği ekosistem hizmetleri ve kültürel değerleri ile birlikte uzun vadeli muhafazasını temin etmek üzere, tahsisi, yasal veya diğer etkin yollarla, tanınması ve yönetilmesini amaçlar. İzole şekilde yapılması halinde, civar alanlarda aşırı avlanma, değişiklik yapma, habitatların yıkılması ve deniz kirliliği gibi kaynakların değerlendirilmesi ve çıkarılması faaliyetleri ile iklim değişikliğinin etkilerine hassastır. Dolayısıyla alan temelli tedbirlerin daha geniş kapsamı olan mekânsal gelişim stratejilerine dâhil edilmesi gerekmektedir (Winther ve Dai, 2020: 6).

Günümüzün önde gelen küresel ve bölgesel aktörlerinin denizlere ilişkin yaklaşımını ortaya koymak, bölgesel ve yerel bağlam nedeniyle oluşacak farklılıklar bir yana konsa da, bütüncül deniz yönetimi ve politikası anlamında izlenen temel özelliklerin anlaşılmasına kolaylık sağlayacaktır. Her aktörün coğrafya, siyasi ortam, ekonomik durum, deniz geleneği ve kültürü açısından farklılıkları denizlerin planlı kullanımına ilişkin değişik modalitelerin anlaşılmasına yardımcı olacaktır. Müteakip bölümlerde Avrupa Birliği, Fransa, Kanada, Amerika Birleşik Devletleri, Birleşik Krallık Çin Halk Cumhuriyeti, Rusya Federasyonu ve ECOWAS bu anlamda irdelenmeye çalışılacaktır.

1.2. Avrupa Birliği

Avrupa Birliği (AB)'nin deniz yönetimi açısından irdelenmesi birçok açıdan önemlidir. Öncelikle AB bir ulus üstü yapıdır ve üyelerinin kendisine devretmiş olduğu yetkiler kapsamında ortak uygulamaların ortaya çıkmasını sağlayacak norm, politika, strateji ve programları oluşturarak bölgesel anlamda sinerji yaratma potansiyeline haizdir. Avrupa çevresindeki denizlerin ortak bir vizyon penceresinden ele alınıp aynı ereve standartlar üzerinde politikaların geliştirilmesi ve uygulanmasını temin eden bir sistematige sahiptir. Bu anlamda dünyadaki biricik durumu, AB'nin Türkiye açısından değerlendirmesini daha da elzem hale getirmektedir. Resmi olarak Birliğe katılım sürecinde bir ülke olan Türkiye'nin adaylık statüsü verilmesinden itibaren geliştirilen denizlere ilişkin müktesebatı AB ile uyumludur. Türkiye ve AB denizlere ilişkin birçok sözleşme ve bölgesel politikalara beraber taraf olduklarından iş birliği ve koordinasyon açısından da önemli bir potansiyelin varlığı söz konusudur. Tüm bunlara ilave olarak, Birlik yesi Yunanistan ile katılım sürecindeki Türkiye'nin ikili ilişkileri kapsamında henüz çözülmemiş deniz yetki alanlarıyla alakalı, Avrupa Birliği ister istemez bir paydaş aktör olarak ortaya çıkmaktadır. Yunanistan'ın kendisine ait olduğunu iddia ettiği Ege Denizi deniz alanlarının çoğunu AB de Birlik denizi olarak görme eğilimine sahiptir. Avrupa Birliği'nin bütünleşik deniz politikası kapsamında uygulamaya koymuş olduğu yaklaşımların dünyada nc niteliğinde olması da ayrıca öneme sahip bir olgudur. AB, BM çatısı altında denizlerin ve okyanusların yönetişimine ilişkin çalışmalara büyük destek veren nc aktörlerden biridir. Örneğin yukarda bahse konu olduğu üzere UNESCO IOC tarafından nerdeyse 20 senelik süreçte hazırlanmış olan Denizel Mekânsal Planlama Rehberinin geliştirilmesine önemli katkıda bulunmuştur. Bu anlamda, sahip olduğu bilgi ve uzmanlık açısından değerlendirilmesi gereken bir potansiyele sahiptir.

AB, henüz denizlere yönelik bütünleşik bir politika oluşturmamışken, 1992 yılında hayata geçirdiği Natura 2000 projesiyle Birliğin kara alanlarının %18'ini, deniz alanlarının %8'ini içerisine alan bir biyolojik çeşitlilik koruma alanları projesi başlatmıştır. Bu proje kapsamında çalışmalar halen devam etmektedir. Natura 2000 dünyanın en büyük koordine edilmiş koruma alanları şebekesidir. Avrupa'nın en değerli ve tehdit altındaki canlı türleri ve habitatlarına sığınak olanağı sağlamaktadır. Proje kapsamında Ege Denizi'ndeki adalar ve civarındaki deniz alanları ile Kıbrıs'ın batısında geniş bir alan kapsam içerisine alınmıştır. Nature 2000 Viewer coğrafi bilgi sistemindeki haritada (Harita 1) bu alanlar görülmektedir (European Commission, "Natura 2000", t.y.).

Ege Denizi'ndeki bu alanlar incelendiğinde, egemenliği Yunanistan'a devredilmemiş Koyun Adası-İzmir, Bulamaç Adası-Aydın gibi Yunan işgalindeki adalara ve çevresindeki sulara bu proje kapsamı altında koruma statüsü kazandırıldığı görülmektedir.

Harita 1: NATURA 2000 Ege Denizi ve Akdeniz Biyolojik Çeşitlilik Koruma Alanları



Kaynak: European Environment Agency, 2023

2000'li yılların başından itibaren kıtasal ve küresel anlamda önemli bir aktör olma yolunda önemli hamlelere girişen AB küresel bir vizyon ve çeşitli stratejilerle gündeme gelmeye başlamıştır. 2001 yılında başlayan Birlik anayasası oluşturma çabaları 2002 ve 2003 yılında bir taslak Avrupa için Anayasa Sözleşmesi oluşturulması ve üye ülkelerde referenduma gidilmesi süreciyle devam etmiş ancak 2005 Mayıs ve Haziran aylarında iki referandumdan olumsuz sonuç alınması neticesinde "Avrupa Birliği üzerine ve Avrupa Topluluğunu kuran Sözleşme" ismiyle 2007 Aralık ayında kabul edilmiş ve 01 Aralık 2009'da yürürlüğe girmiştir. Bu süreçle paralel olarak bölgesel ve küresel anlamda stratejiler geliştiren AB aşağıda detaylarıyla sunulduğu gibi denizel alanda çevre denizlerini bütünleşik bir yaklaşımla ele almaya başlamıştır:

- Ekonomi alanında 2000 yılında yürürlüğe koyduğu Lizbon Stratejisini 2010 yılında Avrupa 2020 stratejisi ile güncellemiş,
- Deniz ekonomisiyle alakalı da 2012 yılında Mavi Büyüme Strateji Belgesi ile kendini güncellemiş,
- Küresel politikalar açısından 2014 yılında AB Deniz Güvenliği Stratejisini ve Eylem Planını,
- 2016 yılında Dış ve Güvenlik Politikası için AB Küresel Stratejisini ve Uluslararası Okyanus Yönetişimi için AB Gündemini yürürlüğe koymuş,
- 2021 yılında bir adım daha ileri giderek Hint-Pasifik'te İş Birliği için AB Stratejisini yayımlamış,
- Bu gayretleriyle koordineli olarak kalkınma anlamında da Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Sürdürülebilir Kalkınma için BM 2030 Gündemi gibi kilit siyasi atılımlara girişmiş,

- 2022 yılında "Savunma ve Güvenlik için bir Stratejik Pusula" belgesi ile 2016 yılında yayımladığı Küresel Stratejisini,
- 10 Mart 2023 tarihinde yayımladığı "Gelişen Denizel Tehditlere Karşı bir Güçlendirilmiş AB Deniz Güvenliği Stratejisi" belgesiyle de 2014 yılında yayımladığı Deniz Güvenliği Stratejisini güncellemiştir (European Parliament, “Integrated Maritime Policy...”, t.y.).

AB'nin 2023 yılında güncellemiş olduğu Deniz Güvenliği Stratejisi, denizlere ilişkin, vatandaşların, ekonominin, alt yapının ve sınırların, bunun yanında doğal kaynakların ve deniz çevresinin korunmasını ana hedefler olarak göstermiştir. Stratejide deniz güvenliği kapsamında hibrit ve siber saldırılar, iklim değişikliği ve çevresel gerileme (denizel ortamın kirliliği, balık stoklarının azalması, biyoçeşitliliğin kaybolması) hep beraber bütüncül bir tehdit yaklaşımı ile ele alınmaktadır. Bu anlamda AB denizde varlığını donanma tatbikatları ile mevcut AB deniz hareketini güçlendirerek, AB çevresindeki deniz havzalarında sahil güvenliği daha da geliştirerek ve yeni deniz çıkar alanlarına yönelik "koordine edilmiş deniz varlığı"nı yaygınlaştırarak artırmayı hedeflemektedir. Tüm bu varlığını deniz farkındalığını artırarak, FRONTEX'in rolünü güçlendirerek ve yeni tehditlere yönelik yetenekler geliştirerek desteklemeyi stratejisine yansıtmıştır (European Commission, “Maritime Security: EU Updates Strategy”, 10.03.2023).

AB'nin 2007'de başlayan bütünlük deniz politikası (IMP), devamında gelen 2008 yılında yürürlüğe konan AB Deniz Çevresi Stratejisi Çerçeve Direktifi ve IMP'nin bir parçası olarak 2012 yılında Avrupa Komisyonu'na kaleme alınmış olan Mavi Büyüme Stratejisi Belgesi deniz yönetişimine ilişkin yanı başımızda duran ve Türkiye'yi aynı coğrafyada bulunması sebebiyle bizzat etkileyen önemli politika belgeleridir. AB, Mavi Büyüme Stratejisi ile su ürünleri yetiştiriciliği, balıkçılığı, deniz turizmi, deniz biyoteknolojisi, gemi inşası ve onarımı, deniz taşımacılığı, mavi enerji üretimi, deniz madenciliği sektörlerini kapsayan 5,4 milyon kişiye istihdam sağlamakta olan ve yılda yaklaşık 500 milyar € brüt katma değer üretmekte olan “mavi ekonomi”sini daha da büyütmeyi hedeflemektedir (Sheil, 2013).

AB'de 2005 yılından itibaren başlayan bütüncül bir denizcilik politikasına yönelik ilgi 2007 Ekim ayında Avrupa Komisyonu'nun yürürlüğe koyduğu "Avrupa Birliği için Bir Bütünlük Denizcilik Politikası" ile somutlaşmaya başlamıştır. AB'nin Bütünlük Denizcilik Politikası (Integrated Maritime Policy-IMP), okyanusları, denizleri, adaları, kıyısal ve uzak bölgeleri ve denizel sektörleri etkileyen politikaların koordinasyonunu geliştirerek ve çapraz kesen araçlar üreterek tüm deniz tabanlı faaliyetleri ve sahil bölgelerinin sürdürülebilir kalkınmasını güçlendirmeyi amaçlayan bir çerçeve siyasa olarak tanımlanmaktadır. IMP'nin beş ana hedefi ve ilgili eylem alanları ise şunlardır:

- Okyanusların ve denizlerin sürdürülebilir kullanımını denizel bölgelerin ve kıyı bölgelerinin gemi taşımacılığı, deniz limanları, gemi inşası, denizel meslekler, çevre ve balıkçılık yönetimiyle alakalı büyümesini sağlamak maksadıyla azamileştirmek,

- Denizel Çevre Strateji Çerçeve Direktifi (2008) ile tarif edilen Deniz Biyolojisi ve Denizcilik Araştırması için kapsamlı bir Avrupa Stratejisi ve Horizon 2020 programı vasıtasıyla denizel politikası için bir bilgi ve inovasyon tabanı inşa etmek,
- Sahil bölgelerinin yaşam kalitesini, kıyı ve deniz turizmini teşvik ederek, toplumsal afet stratejisi oluşturarak ve AB'nin uzak bölgeleri ve adalarının denizel potansiyelini geliştirerek, yükseltmek,
- AB'nin uluslararası denizcilik ilişkilerinde liderliğini uluslararası okyanus yönetişimi seviyesinde güçlendirilmiş iş birliği ile, Avrupa ölçeğinde ise Avrupa Komşuluk Politikası ve Kuzey Boyutu vasıtasıyla öne çıkarmak,
- Deniz Avrupası'nın görünürlüğünü ortak Avrupalı deniz mirasını gösteren Denizlerin Avrupa Atlası internet uygulaması ile ve 20 Mayıs'ta Avrupa Denizcilik Gününü kutlayarak artırmak (European Parliament, “Integrated Maritime Policy...”, t.y.).

Bu hedefler ve faaliyet alanları ile tanımlanan IMP birbiriyle birleşen beş politika alanında şunları gerçekleştirmiştir:

1. Mavi Ekonomi: 2012 yılında Komisyon tarafından kabul edilmiş kalkınma önceliği olan kültür balıkçılığı, kıyı turizmi, deniz biyo teknolojisi, okyanus enerjisi, deniz tabanı madenciliğini içeren ve inovasyona önem veren uzun vadeli stratejisi uygulanmaktadır.

2. Denizel Veri ve Bilgisi: Deniz tabanlı faaliyetlerin sürdürülebilir kalkınması için Avrupa'nın denizlerinde ve okyanusları hakkında Denizel Bilgi 2020 Stratejisi gibi koordineli ve kapsamlı yaklaşımlar yürütülmektedir.

3. Denizel Mekânsal Planlama: Deniz sahasına ilişkin balıkçılık faaliyetleri, açık deniz yenilenebilir enerji tesisleri, ekosistem muhafazası gibi farklı amaçlarla hızla artan talep ve rekabet ile birlikte okyanuslar üzerine artan insan etkileri bütünsel bir okyanus yönetişiminin aciliyetine işaret etmektedir. 2014 yılında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından kabul edilen Denizel Mekânsal Planlama için bir çerçeve sunan 2014 tarihli güncellenmiş Denizel Çevre Stratejisi Çerçeve Direktifi ile deniz ekonomilerinin sürdürülebilir büyümesi, denizel kaynakların daha iyi çatışma yönetimi ile kullanımı ve farklı denizcilik faaliyetleri arasında daha iyi sinerjiyi oluşturmak öncelik haline getirilmiştir.

4. Bütünleşik Deniz Gözetlemesi: Denizel ekonomik faaliyetlerinin kalkınması için esas olan emniyetli ve güvenli bir denizel çevre için AB denizcilik alanları için geliştirilen ve aynı zamanda AB Deniz Güvenlik Stratejisinin önemli bir köşe taşı olan Ortak Bilgi Paylaşımı Çevresi (CISE) sistemi çerçevesinde hudut kontrolü, deniz kirlenmesi, denizel çevre, balıkçılık kontrolü, genel kolluk uygulaması ve savunma maksadı gibi gözetlemenin değişik yönleriyle uğraşan yetkili kurumlar arası bilgi ve veri paylaşımını amaçlayan faaliyet alanıdır.

5. Deniz Havzası Stratejileri: Aynı havza içerisindeki ülkeler arasında ortak güçlükleri ve fırsatları deniz ekonomisinin kalkınması ve denizel çevrenin korunması yoluyla ele almak maksadıyla işbirliğine dayalı bölgeye özel dizayn edilmiş bir yaklaşım geliştirilmesi faaliyetidir. Komisyon'un deniz sularının spesifik ekonomik, sosyal ve çevresel özelliklerine daha iyi uyum

sağlamak adına ilk kapsamlı ve makro-bölge havza stratejisi 2009 tarihli Baltık Denizi Bölgesi Stratejisidir. Diğer stratejiler 2007 tarihli Karadeniz, 2011 tarihli Atlantik, 2014 tarihli Adriyatik ve İyonya, 2016 tarihli Arktik, 2017 tarihli AB uzak bölgeler ve 2009 ve 2017 tarihli Akdeniz havzası stratejileridir. Bu bölgesel stratejileri ile AB, paylaşılan havzalardaki Birlik üyesi olmayan ülkelerle yakın iş birliği kurarak IMP'ya bir uluslararası boyut kazandırmayı hedeflemektedir (European Parliament, “Integrated Maritime Policy...”, t.y.).

Denizel ekosistemlerin ve denizel faaliyetlerin sınır aşkın doğası nedeniyle AB'nin koymuş olduğu bütünleşik deniz politikası hedeflerinin gerçekleştirilebilmesi için güçlü bir uluslararası işbirliğine olan ihtiyaçtan hareketle Avrupa Komisyonu 2009 yılında uluslararası forumlarda AB'nin bu alandaki rolünün güçlendirilmesine yönelik bir politika belgesi yayımlamış, 2016 yılında ise yine Komisyon ve Yüksek Temsilci okyanusların geleceğine yönelik uluslararası okyanus yönetişimi gündemine ilişkin bir başka politika belgesi yayımlamıştır. Bu okyanus yönetim gündemi belgesi sürdürülebilir, temiz, güvenli ve emniyetli okyanus yönetimine yönelik tüm dünyada uygulanmakta olan 50 eylemi içermektedir (European Parliament, “Integrated Maritime Policy...”, t.y.).

AB'nin deniz politikaları üzerine sorumlu birimi Avrupa Komisyonu'nun Denizcilik İşleri ve Balıkçılık Genel Müdürlüğü (MARE)'dür. Genel Müdürlük yukarıda bahse konu bütünleşik deniz politikasına ilişkin sorumluluklarını aşağıda sunulan daire ve şubeleri ile yerine getirmektedir.

Genel Müdür

Genel Müdür Yardımcısı

MARE A Denizcilik Politikası ve Mavi Ekonomi

MARE A.1 Denizcilik Inovasyonu, Denizel Bilgi ve Yatırım

MARE A.2 Mavi Ekonomi Sektörleri, Su Ürünleri Yetiştiriciliği ve

Denizel Saha Planlaması

MARE A.3 Deniz Havza Stratejileri, Denizcilik Bölgesel İş Birliği ve
Denizcilik Güvenliği

MARE A.4 Ekonomik Analiz, Pazarlar ve Etki Değerlendirmesi

MARE A.5 Sürdürülebilir Mavi Ekonomi

MARE B Uluslararası Okyanus Yönetişimi ve Sürdürülebilir Balıkçılık

MARE B.1 Okyanus Yönetişimi, Deniz Hukuku, Arktik Politikası

MARE B.2 Bölgesel Balıkçılık, Yönetim Teşkilatları

MARE B.3 Ticari Müzakereler ve Sürdürülebilir Balıkçılık Ortaklık
Anlaşmaları

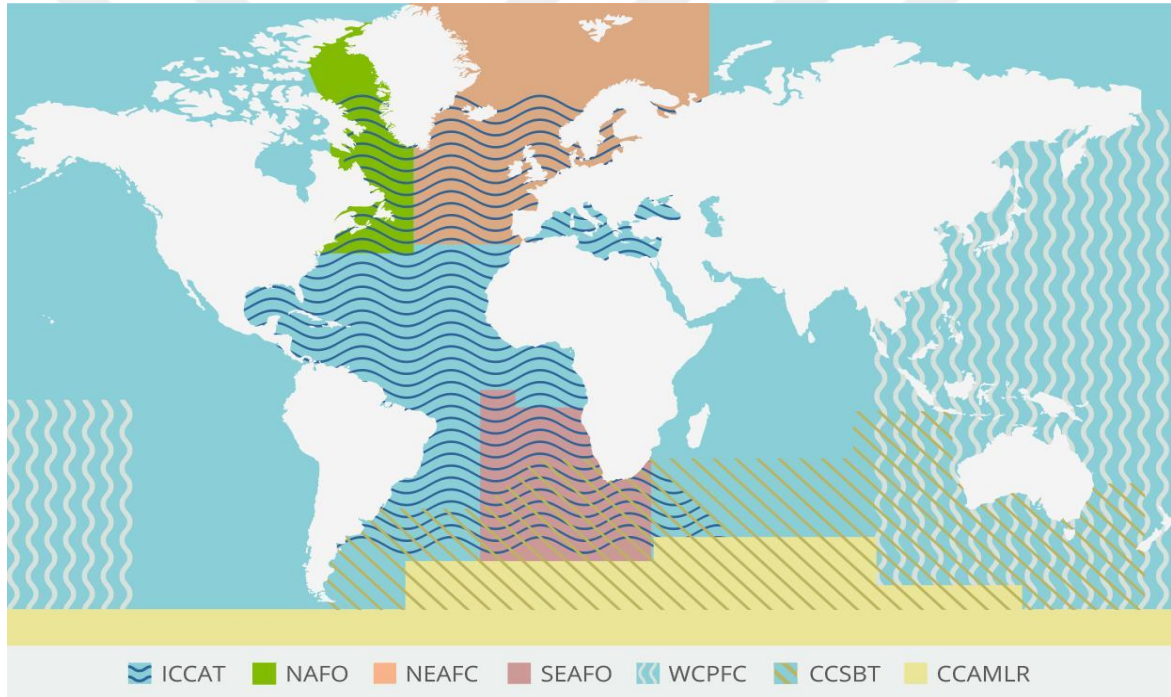
MARE B.4 Yasadışı, Rapor Edilmemiş ve Düzenlenmemiş Balıkçılık
Politikası

MARE C Atlantik, Kuzey Denizi, Baltık ve Uzak Bölgeler Balıkçılık Politikası

MARE D Akdeniz ve Karadeniz Balıkçılık Politikası

Tüm bu birimler haricinde bu Genel Müdürlüğe bağlı olarak faaliyetlerini yürüten bir de Avrupa Balıkçılık Kontrol Kurumu (EFCA) mevcuttur (European Commission, “MARE”, t.y.). AB, taraf olduğu, beşi ton balığı ile alakalı 13'ü de diğer olmak üzere, toplam 18 bölgesel balıkçılık yönetim örgütü ile (Harita 2) küresel balıkçılık yönetiminde en önemli aktörlerden biridir. Birliğin ayrıca çevresindeki birlik üyesi olmayan Avrupa ülkeleri (Norveç, İzlanda, Faroe Adaları, İngiltere) ile ve Moritanya, Grönland ve Gine-Bissau gibi bölge dışı ülkelerle ikili balıkçılık anlaşmaları bulunmaktadır. Bu anlaşmalarla AB'nin amacı, onların sularındaki fazla balık stoklarını sürdürülebilirlik kriterleri ve bilimsel tavsiyeler ışığında belirlenen limitler içerisinde avlamaktır. AB bunun karşılığında anlaşma imzaladığı bu ortak ülkelere mali destek sağlamaktadır (European Commission, “RFBs”, t.y.).

Harita 2: Avrupa Birliği'nin Üyesi Olduğu Bazı Bölgesel Balıkçılık Örgütleri.



Kaynak: European Commission, “RFBs”, t.y.

Bunların haricinde AB'nin deniz emniyetine yönelik politika, strateji ve eylem planlarının icracısı konumunda olan Lizbon-Portekiz'de konuşlu Avrupa Denizcilik Emniyet Kurumu (EMSA) 2002 yılında kurulmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) şemsiyesi altında taraf olunmuş olan deniz emniyeti ve deniz kirliliğine müdahaleyle alakalı sözleşmelerden kaynaklı yükümlülüklerin Birlik içerisinde yerine getirilmesine yönelik düzenleyici ve denetim rolü olan EMSA hem üye ülkelere hem Avrupa Komisyonu'na hizmet sağlamakta, hem de tüm Avrupa denizciliği için de yenilikçi ve güvenilir bir ortak ve aynı zamanda uluslararası referansı olan bir bilgi merkezi olarak çalışmaktadır. Çalışmalarını Avrupa yeşil gündemi çevresinde şekillendiren EMSA'nın birinci dairesi, Sürdürülebilirlik ve Teknik Asistanlık Dairesi'dir. Dairenin,

sürdürülebilirlik adına gemilerin yeşil teknoloji ve enerji kullanımına teknik destek ve gemilerden ve açık deniz petrol ve gaz tesislerinden kirlilik yayılmasına karşı olaylara hazırlık ve müdahale ile ilgilenen, bu konuda Birlik ve Uluslararası iklim ve çevresel hukukun geliştirilmesine katkı sağlayan, bir Sürdürülebilirlik Şubesi bulunmaktadır. Bu Dairenin ikinci şubesi ise AB mevzuatı ve düzenlemelerinin üye ülkelerde uygulanmasının takibine yönelik ziyaretler ve denetimler yapan, denizcileri eğiten ve sertifika veren Ziyaretler ve Denetimler, İnsan Unsuru şubesidir. Bu dairenin üçüncü şubesi olan Kapasite İnşası Şubesi'nin görevi ise Bayrak, Liman ve Kıyı Devleti sorumluluklarını icra eden otoritelerin personelini profesyonel gelişim ve eğitim anlamında desteklemektir. Bu desteği tüm üye ülkelere, üyeliğe aday ülkelere, komşu ülkelere EMSA Akademisi marifetiyle sağlamaktadır. EMSA'nın ikinci dairesi ise Emniyet, Güvenlik ve Gözetim Dairesidir. İsminden anlaşılacağı gibi dairenin görevi Komisyon'a ve üye ülkelere gemi emniyeti ve güvenliğine ilişkin hususlarda teknik yardım ve destek sağlamak ve ayrıca EMSA'nın geniş kullanıcı grubuna denizde gözetim hizmetleri sağlamaktır. Yatay seviyede bu daire ayrıca Ortak Bilgi Paylaşım Çevresini (CISE) yönetmekten sorumlu olup, bunun haricinde seyir güvenliği ile alakalı Avrupa Uzay Ajansı ile uydu iletişimi konusunda iş birliğini yürütmektedir. EMSA'nın bir diğer dairesi Sayısal Hizmetler ve Basitleştirme Dairesi'dir. Dairenin görevi denizcilik emniyeti kapsamında sağlanmaya çalışılan gerçek deniz resminine taban olacak veri trafiğinin akışını sağlayan dijital alt yapı, yazılım, iş modellerini sunmak, bunlara ilişkin birliğe ve üye ülkelere teknik destek sağlamaktır. Dairenin ayrıca denizle ilgili, Avrupa Balıkçılık Kontrol Ajansı, AB Deniz Gücü, AB Kolluk Gücü İşbirliği Ajansı, Avrupa Sınır ve Sahil Güvenlik Ajansı (FRONTEX), Narkotik Denizcilik Analizi ve Harekât Merkezi gibi kurumlar arasındaki iş birliği anlaşmalarını, iş ihtiyaçlarını toplayıp işlevsel özelliklere dönüştürerek, yönetme (basitleştirme) sorumluluğu da bulunmaktadır. Daire bunun yanında, üye devletler ve Birlik kurumları ile de Avrupa gemi trafiği izleme girişimlerini uygulamaya yönelik SafeSeaNet, AB Uzun Mesafe Tanımlama ve Takip (Long Range Identification and Tracking-LRIT) İşbirlikçi Veri Merkezi ve LRIT Uluslararası Veri Değişimini işletmek için iş birliği yapmaktadır. IMO nezdinde LRIT meselelerine ilişkin Komisyon'a ve üye devletlere teknik destek de sağlama bu dairenin önemli görevlerinden biridir (EMSA, “This is EMSA”, t.y.).

Avrupa Balıkçılık Kontrol Kurumu (EFCA) ise Ortak Balıkçılık Politikası kapsamında kontrol, denetleme ve gözetleme için en yüksek standartları oluşturan, ulusal kontrol ve denetleme faaliyetleri arasında koordinasyon ve iş birliği tesis eden, 2002 yılında kurulmuş, denizle alakalı bir başka AB ajansıdır. Avrupa çapında balıkçılık endüstrisi yükümlülüklerinin yerine getirilmesini temin ederek EFCA sürdürülebilir balıkçılığa katkı sağlamaktadır. Üye ülkeler ile Kurum arasında bilgi paylaşımını sağlamak için Fishnet, Gemi İzleme Sistemi, Elektronik Kayıt ve Rapor Sistemi ve Elektronik Denetleme Rapor Sistemi modüllerinden oluşan balıkçılık bilgi sistemi ile işlemler yürütülmektedir. Merkezi İspanya'nın Vigo şehrinde olan Kurum ayrıca yasadışı, kayıtsız ve rapor edilmeyen balıkçılığa karşı AB mevzuatının uygulanmasına yönelik üye ülkelerin ve AB dışı ülkelerin görevlilerine kurslar vermektedir (European Fisheries Control Agency, t.y.).

AB'nin sınır güvenliği kapsamında sahil güvenlik işlevlerinin de yer aldığı Avrupa Sınır ve Sahil Güvenlik Kurumu FRONTEX ise üye ülkeleri ve Schengen bağlantılı ülkeleri AB sınırlarının yönetimi ve sınır-ötesi suça karşı mücadele konularında desteklemek üzere 2004 yılında kurulmuştur. Kurumun ayrıca daimi olarak görev yapan 2027 yılında mevcudu 10 bin kişiye ulaşması planlanan üniformalı hazır bir sınır muhafız birliği bulunmaktadır. Merkezi Varşova'da Kurum sahil güvenlik işlevini fiziken yerine getirecek kabiliyete sahip değildir. Kurumun gözetleme uçaklarının AB denizlerinde fark ettiği şüpheli veya stressli gemi durumlarında ulusal sahil güvenlik otoritelerini alarma geçirmesi onların faaliyetlerini koordine ve yönlendirme anlamında desteklemesi söz konusudur (FRONTEX, t.y.).

Bu üç AB kurumu 2017 yılında sahil güvenlik ve deniz emniyeti işlevlerine ilişkin kendi alanları arasında bir sinerji oluşturmak üzere bir araya gelmiş ve 2021 yılında da bir “Üç Taraflı Çalışma Düzenlemesi” protokolü imzalayarak oluşturulan Yönlendirme Komitesi altında iş birliği ve koordinasyon yöntemlerini belirgin hale getirmişlerdir (Tripartite Working Arrangements, 18.03.2021).

Bütüncül deniz politikası kapsamında denizel mekânsal planlamanın önemine özellikle vurgu yapan AB bu konuya ilişkin Çerçeve Direktifini 2014 Temmuz ayında yayımlamıştır. Direktifin amacı üye devletleri 2021 yılı sonuna kadar mekânsal planlamalarını yapmaya zorunlu kılarak bunun yapılabilirliği için kısıtları ve minimum yapılması gerekenleri ortaya koyan bir çerçeve sunmaktır. Nitekim Direktif;

- Üye Devletlerin sürdürülebilir kalkınma ve büyümeyi;
 - deniz sektöründe ekosistem yaklaşımını ve
 - sektörle alakalı faaliyetlerin ve kullanımların bir aradalığını önde tutan süreçler geliştirerek yerine getirmesini,
 - tüm bunları yapılırken de;
 - kara-deniz etkileşimini, ve
 - çevresel, ekonomik, sosyal ve emniyet yönlerini dikkate almayı,
 - denizel mekânsal planlamayı ve sonucunda ortaya çıkan plan ve planlar ile bütünleşik kıyı idaresi veya benzeri resmi veya gayri resmi uygulamalar gibi süreçler arasında uyumu öne çıkarmayı,
 - paydaşların dâhil edilmesinin sağlanmasını,
 - eldeki en iyi verinin kullanımının organize edilmesini,
 - Üye Devletlerle sınır aşan iş birliğinin yapılmasını,
 - üçüncü ülkelerle iş birliğinin öne çıkarılmasını,
- minimum gereksinimler olarak listelenmiştir (EU Directive ..., 2014: 141).

Direktif denizel mekânsal planlamalar yapılırken, muhtemel faaliyet, kullanım ve çıkarlar açısından dâhil edilecek alanların,

- kültür balıkçılığı alanları,
- balık avlama alanları,
- fosil enerji veya mineraller için keşif, çıkarma tesis ve altyapıları,
- deniz ulaşım rotaları ve trafik akışları,
- askeri eğitim alanları,
- doğa ve tür muhafaza alanları ve koruma alanları,
- ham madde çıkarım alanları,
- bilimsel araştırma alanları,
- turizm alanları ve su altı kültürel miras alanları olabileceğini belirtmiştir (EU Directive ..., 2014: 141).

Üye Devletlerce yapılan denizel mekânsal planlamanın en azından her on yılda bir yenilenmesi veya gözden geçirilmesi beklenmektedir. Üye Devletler Birlik müktesebatı ve ilgili belgelere uygun olarak diğer Üye Devletlerle iş birliği yapmaya zorunludur. Üçüncü ülkelerle ise uluslararası hukuka uygun olarak öncelikle bölgesel örgütlenmeler kullanılarak iş birliği yapmaya teşvik edilmektedir. Her Üye Devlet tüm bu işlerin yapılması ve takibi için ilgili ve yetkilendirilmiş resmi bir otorite ve kurum bildirmeye zorunlu tutulmuştur (EU Directive..., 2014: 141).

AB Denizel Mekânsal Planlama platformunda DMP kapsamına giren sektörler şu şekilde listelenmektedir:

- Kablolar ve boru hatları,
- Kıyı ve denizel turizm,
- Balıkçılık,
- Deniz kumu ve denizel madencilik,
- Denizel su kültürü (bitki ve canlı) yetiştiriciliği,
- Açık deniz rüzgâr enerjisi,
- Petrol ve doğal gaz,
- Gemi taşımacılığı ve limanlar,
- Gel git ve dalga enerjisi (European MSP Platform, “Sectors and Conflicts”, t.y.).

Platformda bu sektörlerden çatışmaları ise şöyle tanımlamıştır:

- Turizm ve açık deniz rüzgâr enerjisi,
- Kablolar ve balıkçılık,
- Savunma ve diğer kullanımlar,
- Ulaştırma ve denizel koruma,
- Açık deniz rüzgâr enerjisi ve balıkçılık,
- Deniz kültür yetiştiriciliği ve turizm,
- Deniz taşımacılığı ve açık deniz rüzgâr enerjisi,
- Açık deniz rüzgâr enerjisi ve koruma alanları,

- Balıkçılık ve koruma alanları (European MSP Platform, “Sectors and Conflicts”, t.y.).

Karadan, gemilerden, çöpten, biyo-çeşitlilik üzerine etki, aşırı balık avlama ve kıyıların kötüleşmesi açılarından yoğun ve risk altında olan Akdeniz'e ilişkin yarı kapalı olması ve denizcilik faaliyetlerinin hudut ötesi etkilerinden dolayı AB hem Üye Devletleri hem de diğer Akdeniz devletleri arasında yakın iş birliğini teşvik eden stratejiler izlemektedir. Bu sayede ekosisteme olan etkinin azaltılmasıyla daha yüksek ekonomik kazancı olan sürdürülebilir mavi ekonomik kalkınma anlamında hedeflerini gerçekleştirmek istemektedir. AB bu politikasını halen üç farklı forumda yürütmeye çalışmaktadır. Birincisi 42 katılımcı ülke bulunan Akdeniz İçin Birlik forumunda Mavi Ekonomi üzerine eylem temasıyla, ikincisi Birlik güney ülkeleri ile Kuzey Afrika ülkeleri arasında oluşturulan Batı Akdeniz Girişimi ile, son olarak da Adriyatik kıyısındaki AB Üye Devletleri ile diğer kıyıdaş ülkeler arasında oluşturulan Adriyatik ve İyonya Bölgesi için AB Stratejisi ile Akdeniz'e yönelik bölgesel denizel yönetim mekanizmalarını işler hale getirmiştir (European Commission, “Oceans and fisheries-Mediterranean Sea”, t.y.).

AB, Karadeniz için ise AB Komşuluk Politikası kapsamında Karadeniz Sinerjisi isimli bölgesel girişimi ile benzer faaliyetleri gerçekleştirmektedir. Karadeniz havzasındaki ülkelerle yedi iş birliği alanından dördü (bütünleşik denizcilik politikası ve sürdürülebilir mavi ekonomi, balıkçılık ve su ürünleri, çevresel koruma ve iklim değişikliği, enerji ve ulaşım) denizle alakalı konulardır. “Karadeniz için Ortak Denizcilik Gündemi” ve onun bilimsel ayağı olan “Karadeniz için Stratejik Araştırma ve İnovasyon Gündemi” gibi iki önemli girişim üzerinden AB havza ülkeleriyle etkileşime girerek kendi denizel norm ve uygulamalarını bölgeye yerleştirme politikasına devam etmektedir (European Union External Action Service, t.y.)

Görüldüğü üzere AB 2000'li yıllardan itibaren kalkınma, güvenlik ve denizcilik gibi alanlarda bölgesel ve küresel ölçekte önemli hamleler gerçekleştirmiş, denizlerden istifadeye özel bir önem atfetmiş ve denizlere yönelik bütüncül bir politikanın gerekliliğini merkeze koyarak denizle alakalı tüm konuların birbirini tamamlayıcı, destekleyici ve en az çatışma yaratacak şekilde koordine edilmesini ve sinerji oluşturulmasını temin etmeye çalışmıştır. Neticede gelinen noktada AB çevre denizlerinin kullanımı, korunması, ekonomiye büyüyerek katkı sağlamasını odağına alan bir denizcilik perspektifini hem Birliğe hem de Üye Devletlere yerleştirmekte ve bu politika ve perspektifini komşuları ile olan ilişkilerinde de temel çıpa yapmayı hedeflemektedir. Bu kapsamda AB;

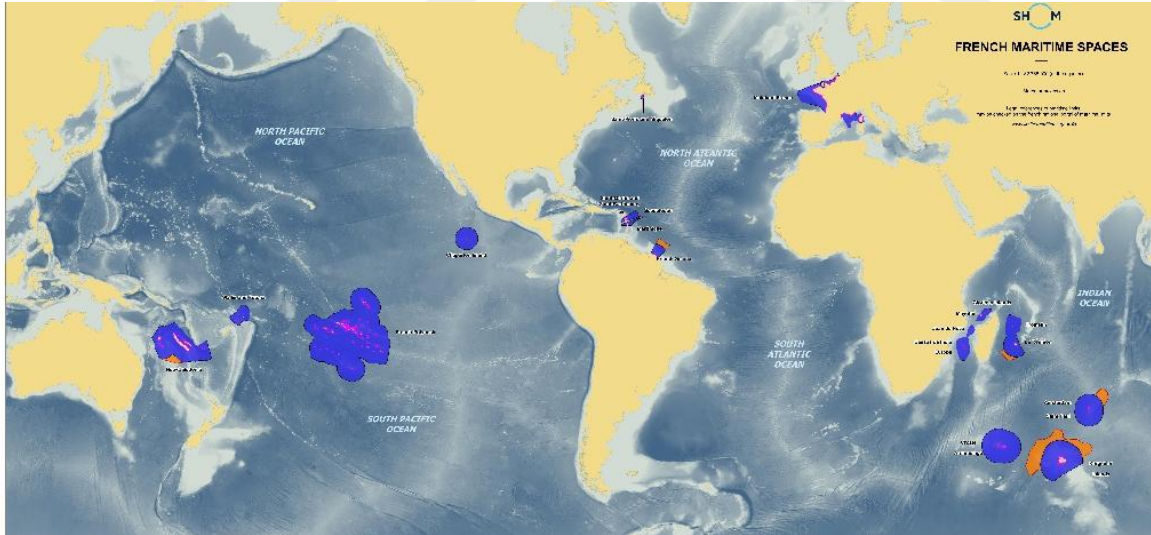
- geliştirmiş olduğu BDP yaklaşımını ve onun içerisinde kullandığı DMP yöntemini Birlik organlarında Komisyon ve Avrupa Parlamentosu arasında derin ve detaylı istişareler sayesinde geliştirmekte,
- buna ilişkin ana ilkeleri ve yöntemleri tarif eden çerçeve politika ve stratejileri üye ülkelerin ve komşu ülkelerin kendi ilgili mevzuatına ve icraatına tahvil edilmesine uğraşmakta,

– tüm bunların yanında Birlik denizlerinde arzu ettiği kalkınma, koruma ve istikrarın sağlanması adına, havza stratejileri ile kapsamlı ve bütüncül bir deniz yönetiminin başarılmasına uğraşmaktadır.

1.3. Fransa

Fransa sahip olduğu okyanus toprakları sayesinde, 200 deniz mili ötesi kıta sahanlığı uzantısıyla, yaklaşık 11 milyon km²'lik (10 911 922 km²) dünyanın en büyük ikinci (birincisi ABD'dir) deniz alanına sahip ülkesidir (Harita 3). Kıta sahanlığı uzantısı olmadan sadece münhasır ekonomik bölge ile bu alan 10 186 624 km²'dir (Countries With The Largest Exclusive Economic Zones, t.y.). Metropol Fransa olarak adlandırılan Avrupa kıtası Fransa toprakları haricindeki okyanus ve okyanus ötesi topraklarına ait münhasır ekonomik bölge bu alanın %97'sini oluşturmaktadır. Fransa'nın sahip olduğu münhasır ekonomik bölge dünya münhasır ekonomik bölge toplamınının %8'ine denk gelmektedir (Premier Ministre Secretariat general de la mer, 30.10.2022). Bu kadar büyük bir su alanında egemen haklara sahip Fransa deniz yönetimi açısından incelenmesi gereken bir ülkedir. Kendisini AB üyesi diğer ülkelerden farklı kılan bu özellikleri nedeniyle çalışmada ayrıca ele alınmasının uygun olacağı düşünülmüştür.

Harita 3: Fransa'nın Deniz Yetki Alanları



Kaynak: Premier Ministre Secretariat general de la mer, 30.10.2022.

Fransa'nın hükümet tarihinde denizle alakalı bakan seviyesinde veya küçük bakan olarak adlandırılan müsteşar (devlet sekreteri veya deniz genel sekreteri ünvanı olan) seviyesinde bir üye 1981 yılından beri kabinede bulunmaktadır. Dolayısıyla ya direkt bir deniz bakanı ya denizlerle ilgili işlerin sorumluluğu verilmiş bir bakanlık ve onun altında ilgili bir müsteşar, ya da direkt olarak başbakana bağlı bir deniz müsteşarlığı şeklinde ulusal seviyede denizlerle ilgili politikaların planlanması ve yürütülmesi gerçekleştirilmiştir. Dört kez (1981-83, 1986-1991, 1992-2002, 2020-

2022 yılları arasında) direkt bir bakanlık şeklinde yürütülmüş olan Fransa deniz yönetimi liderliği ve koordinasyonu, halen, başbakana bağlı bir Deniz (için) Genel Müsteşarı tarafından yerine getirilmektedir (Minister of the Sea (France), (t.y.), <https://en.wikipedia.org/>).

Denizden sorumlu bu Müsteşarlık deniz alanındaki hükümet politikasını, özellikle de denizcilik ekonomisini, denizcilik nüfuzu açısından çeşitli yönleriyle ulusal ve uluslararası anlamda geliştirmekten ve uygulamaktan sorumludur. Deniz İçin Bakanlıklar Arası Komiteye başkanlık da yapan Müsteşar, Başbakanın verdiği yetki çerçevesinde merkezi yönetimde;

- Denizcilik işlerinin genel denetimi üzerine tek başına, aşağıdaki bakanlık birimleri üzerinde ise ilgili Bakan ile müşterek yetki ve sorumluluğa sahiptir:
- Tarım ve Gıda Egemenliği Bakanlığı Denizcilik işleri, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü,
- Ekolojik Geçiş ve Ülkesel Uyum Bakanlığı Genel Sekreteri,
- Enerji Geçiş Bakanlığı Sürdürülebilir Kalkınma Genel Komiserliği (Secrétariat d'État chargé de la Mer, t.y.).

Merkezi yönetimin bir parçası olan Denizcilik İşleri, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü ulusal deniz ve kıyı stratejisini geliştirmek ve uygulamakla sorumludur. Daha da önemlisi, ekonomik, sosyal, enerji ve çevre boyutları dâhil deniz alanının tüm boyutlarında planlanmasından sorumludur. Ulusal seviyede denizle ilgili tüm faaliyetleri yönetmekten ve kontrol etmekten sorumludur. Deniz ve kıyı faaliyetlerinin sürdürülebilir kalkınması adına;

- deniz ulaşımı, balıkçılık, yetiştiricilik ve gemi endüstrisinin ekolojik ve enerji dönüşümünü hızlandırmak,
- hükümetin 2050 yılı için 40GW denizel yenilenebilir enerji hedefine ulaşmak,
- deniz veri ve hizmetleri, okuyanus bilgisi ve inovasyon geliştirmek,
- denizde gözetleme, kurtarma ve kontrol yeteneklerini birleştirmek, güçlendirmek,
- daha genel olarak da, ülkesel projeleri desteklemek, deniz istihdamını genişletmek ve deniz menfaatlerini daha etkili savunmak görevleri bulunmaktadır.

Bu görevleri yerine getirmekte Genel Müdürlük üç ana hizmet üzerine yapılandırılmıştır:

- Sürdürülebilir deniz balıkçılığı ve yetiştiricilik,
- Filolar ve deniz adamları,
- Deniz ve kıyı alanları (planlaması, yönetimi, denetimi, kolluk, inovasyon) (Secrétariat d'État chargé de la Mer, t.y.).

Fransa'nın Bütünleşik Okyanus ve Kıyı Bölgeleri Yönetimi Politikası, iki yasaya dayanan Fransız Deniz Çevresi Politikasının bir parçasıdır. 2010 yılında kabul edilen Çevre için Ulusal Taahhüt Yasası bunların birincisidir ve Denizel Çevre Politikasının kökenini oluşturur. İkincisi ise hükümleriyle Çevre Yasasını destekleyen 2016 yılında kabul edilmiş Biyoçeşitliliğin İyileştirilmesi Yasası'dır. Bu iki yasanın birleştirilmesiyle oluşan Fransa Çevre Yasası "denizel çevresel politikaya"

özel bir bölüm ayırmaktadır. AB Deniz Çerçeve Direktifi tarafından tanımlandığı şekilde denizel mekânsal planlama yaklaşımını yansıtan Bütünleşik Okyanus ve Kıyı Yönetimi Politikası ile çevresel yaklaşımı yansıtan denizel çevrenin korunması ve muhafazası bileşenlerini içermektedir. Bu çevresel ve mekânsal yaklaşımı arasındaki sentezi yansıtır şekilde, tüm deniz ve kıyıyla alakalı kamu politikalarına bir referans çerçevesi sağlayacak Ulusal Deniz ve Kıyı Stratejisi 2017 yılında kabul edilmiştir (Cudennec, 2020).

AB'nin Denizel Mekânsal Planlama Platformu genel ağ sayfasındaki verilere göre Fransa denizel ve denizcilikle ilgili sektörlerde sürdürülebilir büyümeyi desteklemeye yönelik bir uzun dönem stratejisi geliştirmek için, 2016 yılından itibaren Ekolojik ve Katılımcı Geçiş Bakanlığı koordinatörlüğünde bir Ulusal Deniz ve Kıyı Stratejisi süreci yürütmüştür. Bu strateji 21.y.y. için iddialı bir denizcilik politikası oluşturmayı hedeflemektedir. Bu ulusal stratejinin, ana kara Fransa'nın etrafındaki deniz havzalarına (Harita 4) ait dört (Doğu Kanalı-Kuzey Denizi, Kuzey Atlantik, Güney Atlantik, Akdeniz) strateji belgesi (document strategique de façade - DSF) vasıtasıyla uygulanması tasarlanmıştır. DSF'ler Fransa'nın AB Denizel Strateji Çerçeve Direktifi ve Denizel Mekânsal Planlama Direktifi gereksinimlerini karşılamak için tercih ettiği yasal çözümlerdir. Aynı zamanda, DSF'ler ulusal stratejinin yerel bağlama göre uygulanması için gerekli koşulları da tanımlamaktadır. DSF'ler denizel mekânsal planlamayı faaliyetler haritası şeklinde ve çevresel değerlendirmeye tabi olarak içerirler. Bu dört DSF;

- Bir başlangıç durumsal analizi sağlamakta,
- Stratejik hedefleri tanımlamakta,
- Bir değerlendirme prosedürü oluşturmakta,
- ve havza için bir Eylem Planı teklif etmektedir (European MSP Platform, “French National...”, t.y.).

Ulusal Deniz ve Kıyı Stratejisinin dört önemli hedef bileşeni olan;

- Ekolojik geçiş,
- Mavi ekonomi,
- İyi çevresel durum ve
- Fransa'nın etkisi

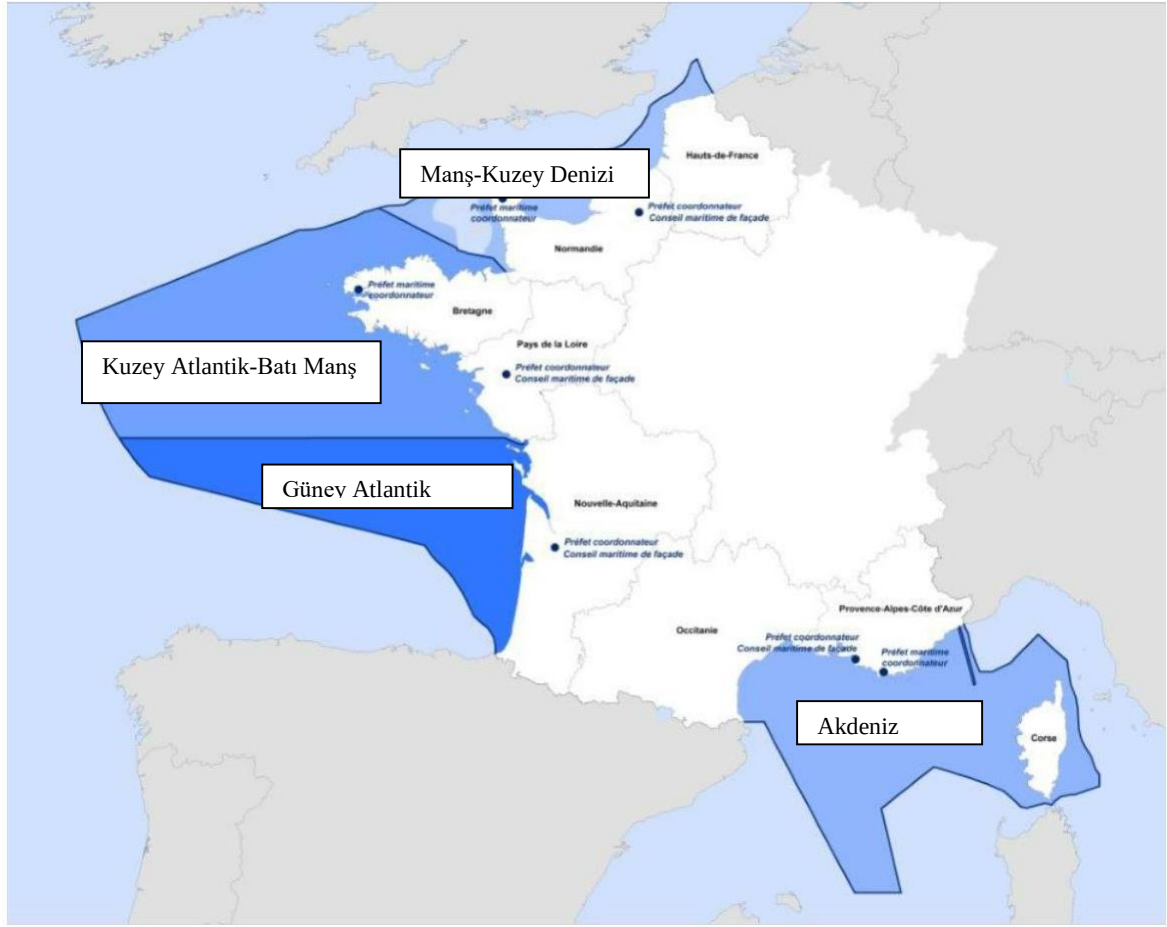
her havza strateji belgesine tahvil edilmiştir. 2016-2019 yılları arasında paydaşlarla başlangıç değerlendirmesi ve analiz, ulusal strateji belgesinin yayımlanması, kamu ile istişare süreci, kurumsal istişare, çevresel stratejik değerlendirme, kamu, yerel otoriteler, danışma kurumları ve komşu ülkelerle nihai istişareler tamamlanmıştır. Bu sayede DSF'lerdeki stratejik safha kapsamında başlangıç değerlendirmesi ile stratejik hedeflerin belirlenmesi ve denizel planlamanın yapılması safhası 2019 yılında tamamlanmıştır. 2019-2021 yılları arasında ise Operasyonel safha kapsamında İzleme Süreci ile Eylem Planı oluşturulması planlanmıştır. Bu süreçte üç katmanlı istişare süreci izlenmiştir. Ulusal seviyede Deniz ve Kıyıları için Ulusal Konsey, deniz havzaları için Deniz Havzaları Konseyleri, yerel seviyede ise vatandaşlarla diyalogu içeren Kamu Tartışması için Ulusal

Komisyon platformları üzerinden girdi elde edilmeye çalışılmıştır. Sürecin neticesinde ana çıktı olarak;

- Faaliyetlerin ve kullanımların durumsal gözden geçirilmesi ile durumsal farkındalık sağlanmış,
- Aşılması gereken sorunlar tanımlanmış,
- Bir vizyon oluşturulmuş,
- Stratejik hedefler, çevresel ve sosyoekonomik olmak üzere iki kategoride belirlenmiştir.

Çevresel kategoride 11 alanda 14 ve sosyoekonomik kategoride 14 alanda 26 hedef belirlenmiştir. Çevresel kategoride biyo-çeşitliliğin korunması, yabancı türlerin yayılmasına mani olmak, limitler dâhilinde avlanma ve stokları koruma, ötrofikasyonun en aza indirilmesi, hidrografik koşullardaki değişimin denizel ekosisteme etki etmesine mani olunması, kirliliğin minimumda tutulması ve atıkların denize ulaşmaması, deniz tabanının bozulmaması, enerji ve su altı gürültüsünün denizel çevreyi etkilememesi üzerine hedefler yer almaktadır. Sosyoekonomik kategoride ise, ticari balıkçılık, yetiştiricilik, limanlar ve ulaşım, gemi inşası, denizel yenilenebilir enerji, denizel ve koy çöküntüleri, su-tabanlı rekreasyon, turizm, kıyısız riskler (iklim ve su kalitesi), denizcilik emniyeti ve güvenliği (kirliliğe müdahale, seyir emniyeti, izleme), doğal güzellikler ve tarihi miras, araştırma ve geliştirme, inovasyon, eğitim ve farkındalık alanlarında hedefler yer almaktadır (European MSP Platform, “French National...,” t.y.).

Harita 4: Metropol Fransa Dört Adet Deniz Havza Yönetim Bölgesi



Kaynak: UNECE, 2018

Fransa'nın okyanus ötesi toprakları için de aynı şekilde uyguladığı politika ve stratejiler bulunmaktadır. Fransa'nın genel ağdaki GeoLittoral isimli Deniz ve Kıyı Planlama Portalı incelendiğinde şunlar dikkati çekmektedir:

- Portal, Fransa'nın denizel mekânsal ve bütüncül planlamalarına ilişkin tüm ulusal ve bölgesel stratejik dökümanlar ile güncel konular ve faaliyetlere ilişkin bilgileri içermektedir.
- Burada AB DMP portalında Avrupa için deklare edilmiş dört havzadan ayrı olarak, Saint Pierre ve Miquelon (Kanada'ya yakın adalar), Batı Hint Adaları, Guyana, Güney Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanusu'ndaki deniz havzaları da listelenmektedir. Fransa bu havzalar için de DSF sistemi ile DMP sürecini yürütmektedir. Portalda bu havzaların strateji belgelerine ve havzalarla ilgili güncel gelişmelere erişilebilmektedir.
- Ayrıca portal Fransa'nın denizleri ve kıyıları ile ilgili veri bankaları ve coğrafi bilgi sistemlerine de arayüz görevi görmektedir. Bu veri ve bilgi sistemleri kıyı, denizler, okyanusların genel hidrografik, oşinografik durumları yanında, çevre ve biyoçeşitlilik durumu, balıkçılık stokları,

limanlar, kıyı çekilmesi, rüzgâr ve dalga enerjisi durumu ve projeleri, deniz trafiği gibi birçok bilgiyi sunmaktadır.

– Deniz Ortamına İlişkin Kamuyu Bilgilendirme Hizmeti isimli Deniz Çevresi Bilgi Sistemi (SIMM) de bu anlamda organize edilen veri bankalarından ve bilgi sistemlerinden yararlanmakta ve bunlardan yeni bilgiler oluşturmaktadır. SIMM Fransa sürdürülebilir deniz ve kıyı bütünleşik yönetimi açısından gerekli olan kıyı ve deniz durumları, buralardaki ekosistemler, insan faaliyetleri ve bunların kıyı ve deniz ekosistemleri üzerine baskı ve etkileri ve devletin bunlara karşı geliştirdiği tedbirleri içerecek hizmet vermektedir (GéoLittoral: Le portail..., (t.y.), <https://www.geolittoral.developpement-durable.gouv.fr>).

Fransa "Deniz ve Kıyılar 2030" ismiyle Fransa ana karasına ait dört DSF belgesini güncelleme çalışmasını sürdürmektedir. Bu amaçla kurmuş olduğu genel ağ sayfası üzerinden kamu ile istişareler yürütmektedir. Özellikle kıyı bölgelerinde yaşayan ve deniz ekonomisiyle meşgul ahaliden girdi almak üzere bu yöntem tercih edilmektedir (Mer Littoral 2030 Documents Stratégiques de Façade, (t.y.), <https://www.merlittoral2030.gouv.fr>).

Fransa'nın denizlerinde asayiş, emniyet, denetleme, kolluk vb. faaliyetleri için ayrı bir sahil güvenlik birimi bulunmamaktadır. 1970'lerde yoğunlaşmaya başlayan deniz alanlarının kullanımı ve Fransa'nın 1976'da münhasır ekonomik bölge ilanının ardından devlet, 11 milyon km²'lik bu büyük deniz alanının kontrolü ve hükümlerlik haklarının uygulamasını temin için ayrı bir denizcilik teşkilatına ihtiyaç olup olmadığına ilişkin çalışmalar yürütmüştür. Çalışmalar neticesinde böyle bir özel teşkilatın hem çok pahalıya mal olacağı hem de verimli olamayacağı kanaati oluşmuştur. Bunun yerine "Denizde Devlet Eylemi" ve "sahil güvenlik işlevi" kavramları öne çıkarılmıştır. Özü deniz emniyeti, güvenliği ve kolluk alanlarına ilişkin sürekli istihbarat analizi temelinde devletin mevcut unsurlarının hedef odaklı bir şekilde denizlerde kullanılmasıdır. Fransa bunu yerine getirirken bilgi ve müdahale için bakanlıklar arası ve kurumlar arası müdahale kapasitesini uyumlandırmayı ve ayrıca diğer devletlerle, bölgesel ve uluslararası örgütlerle geliştirdiği ortaklıklarla da benzerini yapmayı hedeflemiştir. Yani ayrı bir kapasite ve teşkilat yaratmak yerine işlevi görecektir mevcut kapasiteye hedef odaklı beraber çalışabilme yeteneğini kazandırma tercih edilen politika olmuştur (Bachelier ve Frecon, 2022).

Denizde Devlet Eylemi üçü Metropol Fransa'nın çevresindeki (Kuzey Denizi, Atlantik ve Akdeniz) denizlerde, beşi deniz aşırı deniz alanlarında (güney Hint Okyanusu, Antiller, Fransız Ginesi, Fransız Polonezyası ve Yeni Kaledonya) ve ikisi açık denizlerde (Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanusu) olmak üzere toplam 10 deniz bölgesinde uygulanmaktadır. Deniz vilayeti (prefecture maritime) olarak tanımlanan ana kara Fransa çevresindeki üç deniz bölgesinin başında Koramiral rütbesinde bir "deniz valisi" bulunmaktadır. Deniz aşırı topraklara ait diğer 7 deniz bölgesinde ise denizde devlet eylemi görevini Başbakanı buraların yönetiminde temsil eden hükümet yetkilisi üstlenmektedir. Bu yetkilinin görevi yerine getirmesindeki yardımcısı bölgenin yerel deniz gücü

komutanı bir deniz subayıdır. Kolluk yetkilerinin kullanıldığı bu 10 bölgenin her birisinde ayrıca yetkili birer mahkeme ihdas edilmiştir. Geniş sivil ve askeri yetkilerle donatılmış, genel kolluk yetkisi ve güçlerine sahip Vali veya denizaşırı hükümet yetkilileri, ulusun egemen hakları ve çıkarlarının korunması, kamu düzeninin devamı, kişilerin ve mülkün korunması, çevrenin korunması ve yasadışı faaliyetlerle mücadelenin koordinasyonu kapsamındaki faaliyetleri yönetmekle sorumlu tutulmuşlardır (Bachelier ve Frecon, 2022).

Fransa devleti içerisindeki denizcilik vasıtaları ve araçları olan tüm departmanlar "sahil güvenlik işlevi" çerçevesinde hareket etmektedir. Her kurum bu işlev içerisinde görev yapmak üzere ilgili koordinasyon yetkisi ve kaynaklarla donatılmış, deniz için bir temsilci atamaktadır. Bu sayede, genellikle kıyılardan açık denizlere kadar geniş bir görev yelpazesi içinde çok maksatlı kullanım olanağı bulunan devlet denizcilik kaynaklarının etkin bir şekilde kullanılması sağlanmaktadır (Bachelier ve Frecon, 2022).

Deniz Genel Müsteşarı ise, Deniz Valisi ve denizaşırı topraklar Hükümet Temsilcileri üzerinden kurulan bu Denizde Devlet Eylemi yapısını Başbakanın yetkisi altında organize ve koordine etmektedir. Müsteşar, yukarıda bahse konu olduğu şekilde, görevlendirilmiş bakanlık veya kurum temsilcilerinden teşkil edilmiş Sahil Güvenlik İşlevi Yönetim Komitesi'nin başkanıdır. Komite denizde ve kıyılarda görev yapan farklı devlet kurum ve idarelerine ait tüm denizcilik vasıtalarının koordinasyonu ve paylaşımını temin etmektedir. Sekiz adet olan bu kurumlar şunlardır: Fransız Deniz Kuvvetleri, Deniz Jandarması, Gümrük İdaresi, Denizcilik (Ulaştırma) İşleri, Jandarma, Deniz Aşırı (Topraklar) Genel Müdürlüğü, Hudut Polisi ve Sivillerin Koruması İdaresi (Bachelier ve Frecon, 2022).

Bu koordinasyon yapısının dünyanın en bütünleşik sahil güvenlik işlevini yerine getirmekte olduğu ve bu kapsamda da Fransa'nın askeri donanmasını geleneksel olandan olmayana kadar uzanan tüm güvenlik işlevinde kullanabilen birkaç ülkeden biri olduğu dile getirilmektedir (Bachelier ve Frecon, 2022).

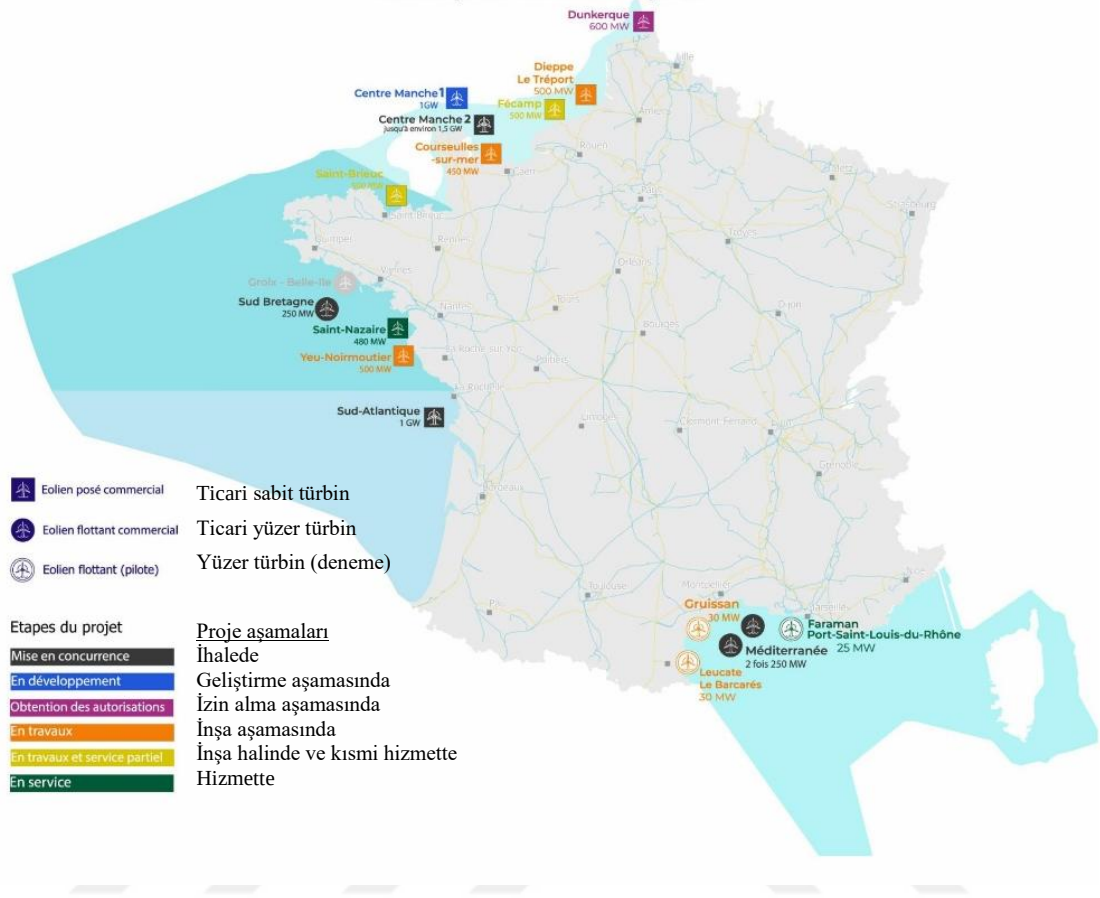
Ancak bütçe kısıntıları nedeniyle Fransız Deniz Kuvvetleri'nin bu görevleri yerine getirmede zorlanabileceği, sınırlı vasıtalarla, deniz çevresinin korunması zorunluluğu ile çatışmaya başlayan artan endüstriyel, deniz trafiği, balıkçılık ve askeri faaliyetlerin yönetilmesinin zor olacağı, tartışmalı deniz alanlarındaki egemenlik ve deniz yetki alanlarının belirlenmesine ilişkin gerginliğin arttığı bir dönemde denizde devlet eylemine ayrılabilir vasıtaların yeterli olamayacağı değerlendirilmesi de yapılmaktadır. Buna ilave olarak 2019 yılında Fransız Sayıştayının Denizde Devlet Eyleminde yer alan farklı kurumlar arasındaki koordinasyon eksikliğine işaret ettiği de belirtilmektedir (French Concept of State ..., 11.04.2022).

Deniz Genel Müsteşarı ve onun adına tüm faaliyetleri yerine getiren Deniz İşleri, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nün haricinde ana kara Fransa'da ve denizaşırı topraklarda bulunan merkezi olmayan kurumlar da bulunmaktadır. Bunlardan ilk grup, ana kara Fransa'nın dört deniz bölgesine denk gelen dört adet Bölge Denizcilik Müdürlüğüdür. İkinci grup, denizaşırı toprakların Denizcilik Müdürlükleridir. Bunun yanında deniz trafiği emniyetine gemileriyle işaretleme ve fenerleriyle sinyal hizmeti sağlayan Fenerler İdaresi bulunmaktadır. Ayrıca kirliliğe neden olabilecek denizcilik profesyonel risklerini önlemekten sorumlu gemi emniyeti merkezleri bulunmaktadır. Denizde arama ve kurtarma için bölgesel harekât merkezleri bir diğer merkez dışı teşkil grubudur. Bu merkezler, arama kurtarma, deniz trafiğinin gözetimi, kirlilik izlemesi, balıkçı gemilerinin takibi, deniz güvenliği bilgilerinin yayımlanması gibi önemli hizmetleri yerine getirmektedir. Bu merkezlerden yedi adet bulunmaktadır. Son olarak Kontrol ve Gözetleme Sistemi diye adlandırılan açık deniz, bölge denizi ve kıyı denizlerinde görev yapabilen niteliklerde gemilerden oluşan bir filo grubu bulunmaktadır. Bu sistem, denizde trafik, balıkçılık, deniz çevresi kolluk birimlerine, arama kurtarma faaliyetlerine gözetleme desteği vermek yanında ülke topraklarına olan yaklaşımlar hakkındaki gözetlemeye de katkı sağlamaktadır (Secr tariat d' tat charg  de la Mer, t.y.).

2022 ayında yayımlanan "Fransa Deniz Ekonomisi Verisi 2021" raporuna göre 2019 verileriyle Fransa senelik 42 milyar avroluk gelir getiren bir deniz ekonomisine sahiptir. Bu gelirin %56'sı 24,1 milyar avro ile kıyı turizmi sektörüne aittir. Kıyı turizmini 5,7 milyar avro ile takip eden açık deniz petrol ve gaz hizmetleri sektörünün deniz ekonomisi gelirindeki payı %13't r. Toplam 575 bin olan deniz ekonomisi istihdamı içerisinde yine kıyı turizmi sektörü %64'e denk gelen sağladığı 476 bin kişilik istihdam ile lider sektördür. Onu %9 ile kamu sektörü takip etmektedir. Fransa deniz ekonomisinde turizm baskın sektör iken diğer sektörler gelir ve istihdam olarak birbirine yakın seyretmektedir (Kalaydjian ve Bas, 2022).

Fransa 2030 yılına kadar enerjisinin %40'ını yenilenebilir kaynaklardan elde etme hedefi kapsamında denizde rüzgâr ve dalga gücünden faydalanmaya başlamıştır. Rüzgâr için 2011 yılından başlayarak yedi ihaleye çıkmıştır. Projelere ilişkin mevcut durum Harita 5'te gösterilmektedir. Bu projelerin hepsi tamamlandığında Fransa 10 GW'lık bir kurulu rüzgâr enerji potansiyeline sahip olacaktır (Eoliennes en mer, t.y.).

Harita 5: Metropol Fransa Deniz Üstü Rüzgâr Enerjisi Projeleri



Kaynak: “Eoliennes en mer”, t.y.

Denizden elde edilebilecek gelgit enerjisi, dalga enerjisi, termal enerji, iklimlendirme enerjisi gibi diğer yenilenebilir enerji alanlarında Fransa test ve pilot çalışmalarını sürdürmektedir. Gelgit enerjisi için akıntının güçlü olduğu Fransa'nın kuzey batı kıyıları tercih edilmiş ve o bölgede bir adet gelgit türbini test sahası kurulmuştur. Ayrıca Fransa'nın kuzey kıyısından güneye doğru içeri yönelen Rance halicinin ağzına kurulmuş, aynı zamanda köprü görevi gören, baraj seti üstündeki türbinler ile de halen gelgit enerjisi üretilmektedir. Okyanus termal enerjisi, sıcak yüzey suları ile derinlikteki soğuk sular arasındaki sıcaklık farklarının büyük olduğu Fransa'nın deniz aşırı topraklarına ait deniz alanlarında araştırılan ve tercih edilen bir yöntemdir (Généralités sur les énergies..., (t.y.), <https://www.geolittoral.developpement-durable.gouv.fr>).

Dünyanın tüm okyanuslarında deniz yetki alanlarına sahip Fransa bu özelliği nedeniyle dünya okyanus yönetişimi kapsamında lider bir aktör olmaya da çabalamaktadır. Fransa'nın denizaşırı topraklarına ait deniz alanlarının %70'i o toprakların yerel hükümetleri tarafından yönetilmekte, Fransa genel denizcilik politikaları kapsamında bu toprakların hükümetleri ile iş birliği yapmakta, okyanus yönetimi hedefleri doğrultusuna finans ve uzmanlık desteği sağlamaktadır. Açık denizlerin korunması adına uluslararası iş birliğini sağlamaya çalışan ve en son Şeysseller ve Birleşik Krallık'ın

imzası ile üye sayısı 18'e çıkan Sürdürülebilir Okyanus Ekonomisi için Yüksek Düzey Panel'e Fransa da 2022 yılı Şubat ayında imza atarak katılmıştır. Panel'in hedefi imzacı ülkelerce 2025 yılına kadar denizlerinin %100 sürdürülebilir şekilde yönetilmesidir. Panel'e imzacı 18 ülke dünya kıyılarının %50'si, münhasır ekonomik bölgelerinin %45'ini, dünya balıkçılığının %21'ini ve dünya balıkçılık filosunun %25'ini oluşturmaktadır. Fransa uzaklık ve yerel yönetim yetkilerinden dolayı okyanus yönetiminde zorluk yaşar gibi görünse de, okyanus korunmasında dünya lideri olma arzusu vardır. 2022 yılı şubat ayındaki Tek Okyanus Zirvesi'nde Fransa Hint Okyanusu'nda yer alan Saint Paul ve Amsterdam adaları ile Crozet ve Kerguelen takımadaları çevresinde dünyanın ikinci en büyük deniz koruma alanını oluşturduğunu ilan etmiştir. Bu sayede Fransa münhasır ekonomik bölgesi içerisinde korunan deniz alanlarının oranı yaklaşık 1 milyon km²'lik bir artışla % 1.6'dan % 4'e çıkmıştır. Bunun haricinde Fransa, AB ile birlikte, Doğu Antarktika'da büyük bir deniz koruma alanının oluşturulmasını Güney Okyanusu'nu konsensus prensibi ile yöneten 26 ülkenin onayına sunmuştur. Sürdürülebilir Okyanus Ekonomisi için Yüksek Düzey Panel'in vaatleri kapsamında gelişmiş ülkelerin geliştirmekte olan ülkelere sürdürülebilir okyanus yönetimi için mali destek sağlaması öngörülmektedir. Bunun için adımlar atılırken, diğer yandan okyanuslarda en büyük münhasır ekonomik bölge ve uzatılmış kıta sahanlığına sahip Fransa'nın, bu alanların yönetimindeki tecrübeleriyle geliştirmekte olan ülkelerin sürdürülebilir deniz yönetimi çabalarına destek sağlaması olası bir katkıdır. Şüphesiz böyle bir katkı Fransa'nın okyanus yönetişimine yönelik küresel liderlik iddiasını da güçlendirecektir (Heffernan, 04.03.2022).

1.4. Kanada

Kanada, dünyanın en uzun kıyılarına sahip olması nedeniyle denizel yönetim açısından incelenmesi gereken önemli bir ülkedir. Pasifik Okyanusu, Atlas Okyanusu, Arktik Okyanusu'nda münhasır ekonomik bölgeye ve kıta sahanlığına ve ayrıca Karadeniz'in 4-5 katı büyüklüğünde iç sulara sahip olan Kanada'da denizlere ilişkin yönetim genel anlamda Okyanuslar ve Balıkçılık Bakanlığı tarafından yürütülmektedir.

Kanada deniz alanlarını kollamak ve Kanada'nın balıkçılığını ve okyanus kaynaklarını yönetme sorumluluğu tevdi edilmiş olan Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığı bu sorumluluğunu,

- 1996 tarihli ve en son 2019 yılında güncellenen Okyanuslar Yasası,
- 1985 tarihli ve en son 2019 yılında güncellenen Balıkçılık Yasası,
- 2002 tarihli ve en son 2023 Aralık ayında güncellenen Risk Altındaki Türler Yasası,
- 1985 tarihli ve en son 2019 yılında güncellenen Kıyı Balıkları/Su Ürünlerini Koruma Yasası,
- 2001 tarihli ve en son 2023 Haziran ayında güncellenen Kanada Gemicilik Yasası,
- 1985 tarihli ve en son 2022 yılında güncellenen Avlanma ve Rekreatif Limanlar Yasası

çerçevesinde yürüttüğü görevlerle yerine getirmektedir (Fisheries and Oceans Canada, "Mandate and role", t.y.).

Kanada Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığı genel anlamda habitat koruması ve sağlam bilimsel çalışma ile akuatik ekosistemlerin sağlığını ve sürdürülebilirliğini temin etmeye çalışırken denizel ve su ürünleri sektörlerinde ekonomik büyümeyi ve yetiştiricilik ve biyoteknoloji gibi alanlarda inovasyonu desteklemektedir (Fisheries and Oceans Canada, "Mandate and role", t.y.).

Bakanlık aşağıda sunulan dört ana görevini, bünyesindeki Kanada Sahil Güvenlik dâhil, tüm birimleriyle 400 noktadan çalışarak yerine getirmektedir:

Balıkçılık: Yerli halkın katılımı da sağlanarak, yetiştiricilik dâhil, Kanada balıkçılığının korunması ve yönetilmesi, ulusal limanlar şebekesinin açık ve faaliyette olmasının sağlanması,

Akuatik Ekosistemler: Okyanusların, tatlı suyun ve akuatik ekosistemlerin ve türlerin insanlar ve işgalci türlerin olumsuz etkilerinden sağlam bilimsel çalışmalar sayesinde ve yerli halkla iş birliği içerisinde korunması,

Denizel Seyrüsefer: Suyollarının sene boyunca açık olmasının ve üzerinde denizcilerce emniyetli bir şekilde seyir yapılabilmesinin sağlanması,

Denizel Operasyonlar ve Mukabele: Sahil Güvenlik filosu ile arama kurtarma ve çevresel krizler gibi denizcilik olaylarına yerel halkla iş birliği içerisinde müdahale edilmesi (Fisheries and Oceans Canada, "Mandate and role", t.y.).

Kanada 10 eyalet hükümeti ve üç topraktan oluşan federal bir sistemle yönetilmektedir. Eyaletlerdeki yerli halkların danışma ve karar süreçlerine dahil edilmesi anayasal bir zorunluluktur. Denizel yönetimle alakalı tüm yasalarda, görevlerde, planlarda, programlarda bahse konu yerli halklar ve hükümetlerinin sürece dahil edilmesine yönelik vurgular ve sağlanan mali destek bu durumun yansımasıdır. Ayrıca nüfusa göre (yaklaşık 39 milyon) çok büyük toprağa ve deniz alanına sahip Kanada'nın ulaşılması zor olan ve genellikle yerli toplumların yaşadığı kara ve kıyı alanlarında denizel koruma ve yönetim anlamında bahse konu yerli halklar ile sahil yerleşim yerlerinde yaşayan toplumu sürece dahil etmesi ulusal deniz stratejisinin önemli bir önceliğidir.

Nitekim, okyanus yönetimine ilişkin tüm yasama, politika ve strateji oluşturma sürecinde Kanada Federal Hükümeti, kapalı bürokrasi içerisinde bunları yerine getirmeyi tercih etmemiştir. Yerel yönetimlerin, halkın, yerlilerin, sivil toplum kuruluşlarının, bilimsel camianın, meslek örgütlenmelerinin ve denizle ilgili tüm diğer olası paydaşların görüşlerinin sürece dahil edildiği, dinlendiği, taslaklara dâhil edildiği çok yıllık uzun süreçler yürütmeyi tercih etmiştir. Bu katılımcı yaklaşım benimsenen plan ve stratejilerin uygulamasındaki farkındalığı ve etkinliği artırmakta, değişik yönetim kademeleri arasındaki koordine ve iş birliği ihtiyaç ve konularını çok önceden tanımlamaktadır.

Kanada'da okyanus yönetişimi 1994'te başlayan Bilim ve Teknoloji Ulusal Danışma Kurulu'ndan başbakana okyanusların korunması, onlardan daha iyi istifade edilmesi ve yönetilmesine yönelik bir ulusal politika ve kanun oluşturulması tavsiyesiyle başlamıştır. Uzun iştişare sonucunda ise 01 Ocak 1997'de yürürlüğe giren 1996 tarihli Okyanuslar Yasası meclisten geçirilmiştir (Mageau vd., 2015: 41).

Yasa üç bölümünden oluşmaktadır. Birinci bölümde Kanada'nın deniz yetki alanları ve bu alanlarla ilgili koruma ve yönetim sorumlulukları tanımlanmıştır. İkinci bölümde, Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığı'na Kanada'nın halileri, koyları, kıyıları denizlerindeki ekosistemlerinde okyanus yönetimi uygulamasına ilişkin sorumluluk ve görevler tevdi edilmiştir. Bu bölümde tüm denizel sektörlerin uyum sağlayacağı bir çerçeve politika olacak Kanada'nın bir Okyanus Stratejisi oluşturulması görevi Bakana tevdi edilmiştir. Yasanın bu bölümündeki hükümleri üç belirgin program geliştirilmesini emretmektedir. Birincisi denizel koruma alanları, ikincisi denizel çevresel kalite, üçüncüsü ise bütünleşik yönetim planları. Yasa, bu programları ulusal okyanus politika hedeflerinin gerçekleştirilmesinde anahtar araçlar olarak tanımlamaktadır. Üçüncü bölümde ise yasa, içeriği kapsamında ana sorumlulukları tanımlamakta, Balıkçılık ve Okyanus Bakanını federal anlamda Kanada içerisinde okyanus yönetiminden sorumlu öncü otorite olarak belirtmekte, denizlerle alakalı kaynak yönetimi, bilimsel, hidrografik, sahil güvenlik ve diğer kurumsal sorumlulukları ve yetenekleri bakanlığın altına toplamaktadır (Oceans Act, 1996).

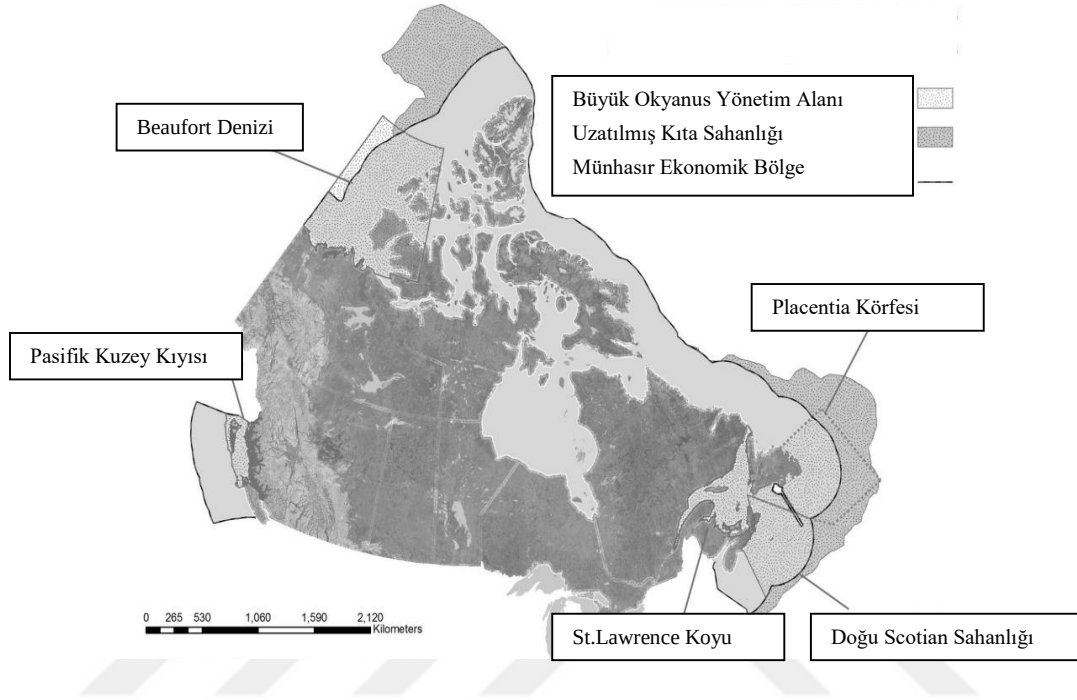
Okyanuslar Yasası yürürlüğe girdikten hemen sonra Balıkçılık ve Okyanus Bakanlığı öncülüğünde başlatılan federal, eyalet, toprak ve yerli halk ve kamu seviyesinde resmi iştişareler neticesinde 2002 yılında 'Kanada'nın Okyanuslar Stratejisi ile Bütünleşik Yönetim ve Operasyonel Çerçeve Belgesi' yayımlanmıştır. Yasada olduğu gibi Okyanuslar Stratejisinde de üç temel prensip öne çıkmaktadır:

- Bütünleşik Yönetim: Okyanuslara etki eden insan faaliyetlerinin, denizel kaynakların korunması ve sürdürülebilir şekilde kullanımı dikkate alınarak, denizel alanların eko-sistem temelli yaklaşımla planlanması ve yönetilmesi,
- Sürdürülebilir Kalkınma: Sosyal, ekonomik ve çevresel düşüncelerin karar verme sürecine dâhil edilmesi,
- İhtiyati Yaklaşım: Yönetim kararları verilirken hatalara karşı uyarma (Mageau vd., 2015: 43).

Kanada'nın ekosistem temelli bütünleşik planlama (yani DMP) çerçevesi büyük ölçekten küçük ölğe, yani büyük okyanus yönetim alanlarından sahil yönetim alanlarına kadar uzanmaktadır. Bu, ekosistemlerin diğer ekosistemler içerisinde yer aldığı gerçeğini yansıtan bir yaklaşımdır. Okyanus Eylem Planı kapsamında bütünleşik yönetimin uygulanması beş öncelikli coğrafi bölgeye odaklanmıştır. Bu beş öncelikli bölgede federal, eyalet, toprak ve yerli otoriteler iş birliği içerisinde

alışarak bütünleşik okyanus planları üretmiştir. 2009 yılında ortaya konan yönetim alanlarının gösterimi Harita 6'da sunulmuştur (Mageau vd., 2015, 49, 55-56).

Harita 6: Kanada'nın Beş Büyük Okyanus Yönetim Alanı



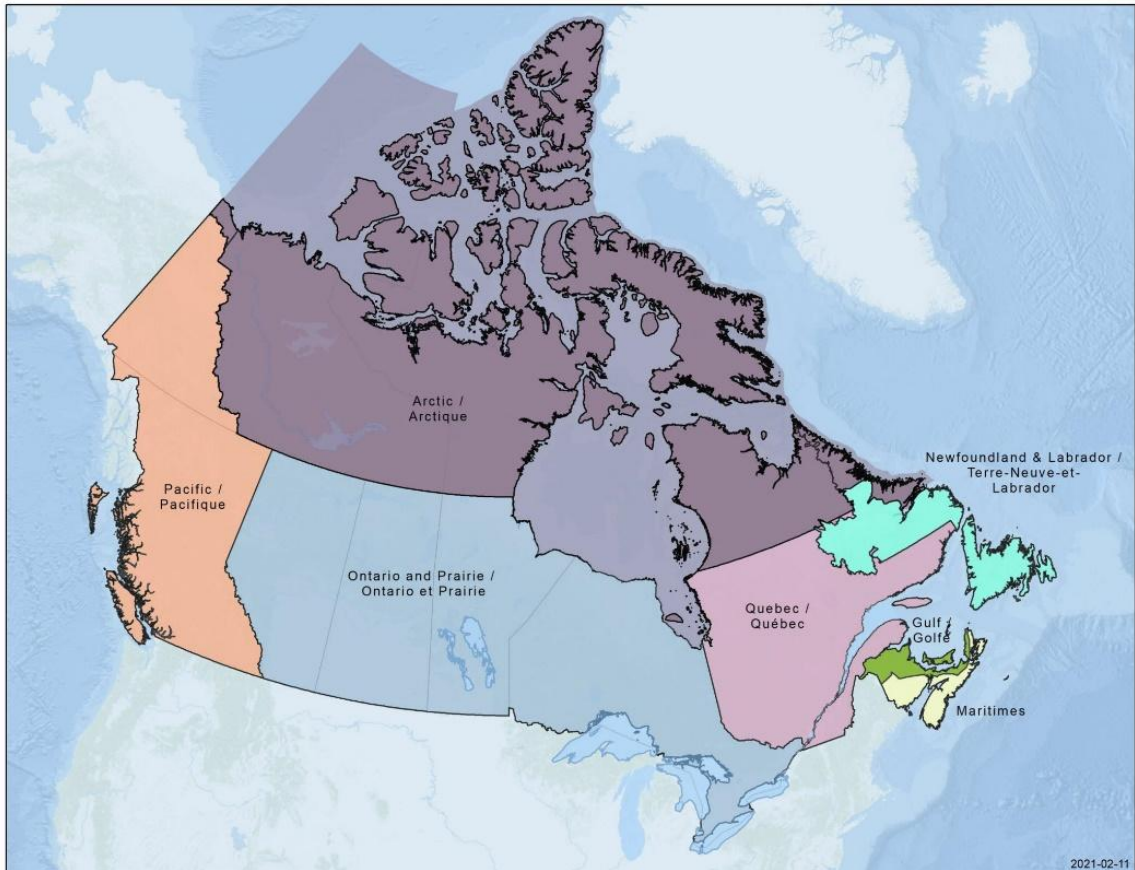
Kaynak: Mageau vd., 2015: 56

Okyanuslar Stratejisinin yayımlanmasından önce Kanada'nın Okyanuslar Stratejisini geliştirmek ve uygulamak üzere 2001 yılında federal, eyalet ve topraklar yönetimlerinin bakanlarının katıldığı Kanada Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Bakanları Konseyi gözetiminde bir Okyanuslar Görev Grubu kurulmuştur. Bu Görev Grubu, yıllık çalışma planları bahse konu Bakanlar Konseyi tarafından onaylanan bir iş planı rehberliğinde, çalışmalarını devam ettirmekte ve halen okyanus yönetimi üzerine federal-eyalet seviye meseleleri için forum olarak hizmet vermektedir. Bunun haricinde, fen bilimleri ve sosyal bilimler arasında köprü kurarak okyanus yönetimi politikasını bilimsel anlamda desteklemek için bir Okyanus Yönetimi Araştırma Ağı (OMRN) kurulmuştur. OMRN sürdürülebilir okyanuslar yönetimi için bilgi ve en iyi uygulamalar yaratan ulusal çapta çok disiplinli ve sektörler arası araştırma ve çalışma grupları şebekesi oluşturmuştur. Ayrıca, federal hükümet içerisinde koordinasyona yardımcı olmak ve okyanus politikası oluşturulmasına girdi sağlamak üzere bakan yardımcılıkları, müsteşarlıklar ve programlar seviyesinde bir "departmanlar arası komiteler sistemi" kurulmuştur. Buna ilave olarak hazırlanacak Okyanus Eylem Planının temel direkleri olacak dört sütun (uluslararası liderlik, egemenlik ve güvenlik; sürdürülebilir kalkınma için bütünleşik okyanus yönetimi; okyanusların sağlığı; ve okyanus bilimleri ve teknoloji) üzerine departmanlar arası çalışma grupları oluşturulmuştur. Tüm bu

alışmalar ve devamındaki 2004, 2005 yılı bütçe görüşmelerindeki yüksek düzey istişareler neticesinde de, 2005-2007 dönemi Okyanus Eylem Planı yayımlanmıştır (Mageau vd., 2015: 48–49).

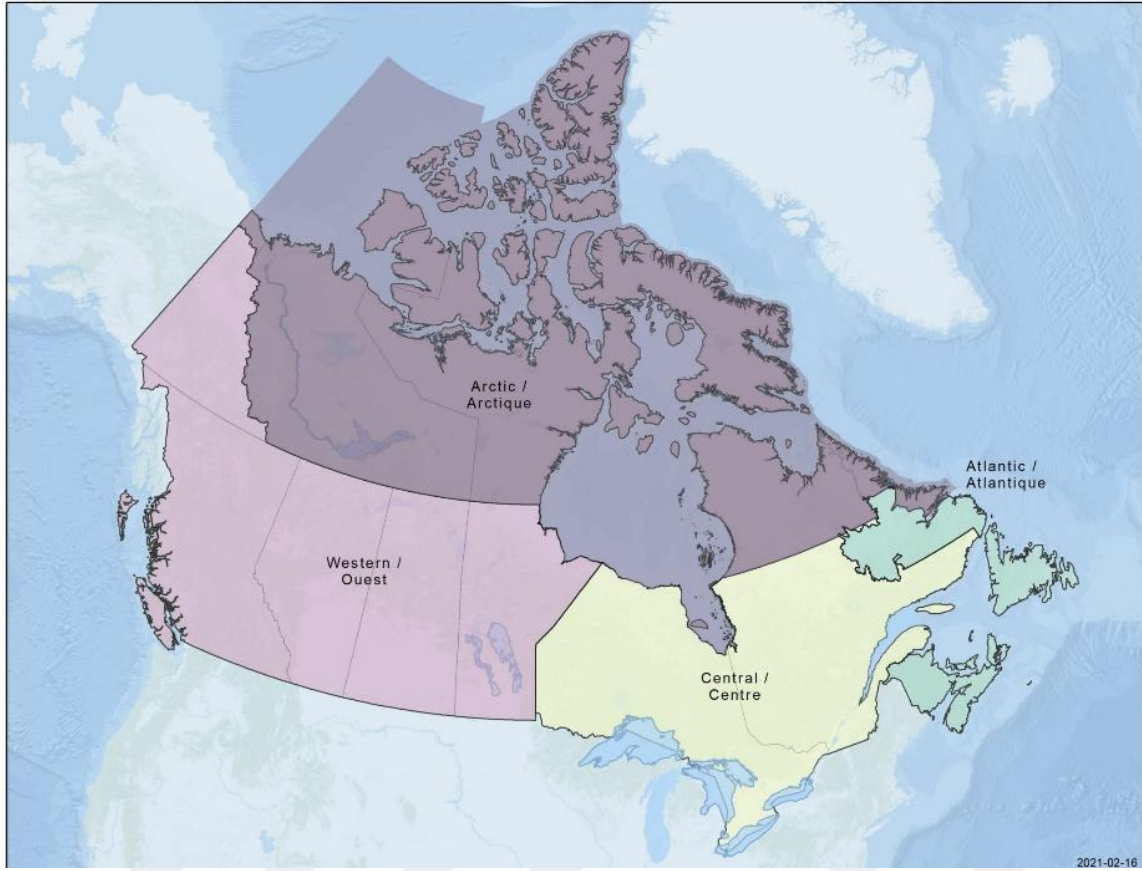
Kanada Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığı teşkilat yapısı incelendiğinde bütünleşik yönetimin tercih edilış şeklini yansıtır şekilde, bölgesel odaklanma dikkati çekmektedir. Bakanlık bünyesinde, Arktik, Gulf (Hudson Körfezi), Maritimes, Newfoundland ve Labrador, Ontario ve Prairie, Pasifik ve Quebec olmak üzere yedi Bölgesel Genel Müdürlük yer almaktadır. Bakanlık birimi olan Sahil Güvenlik'te ise Arktik, Atlantik, Merkez, Batı olmak üzere dört Bölge Komutanlığı yer almaktadır. Bölgesel Genel Müdürlüklerin ve Sahil Güvenlik Bölge Komutanlıklarının sorumluluk sahaları sırasıyla Harita 7 ve Harita 8'de sunulmaktadır. Bu sorumluluk sahaları idari sorumluluk sahaları olup, denizel mekânsal planlama sahaları ile karıştırılmamalıdır (Fisheries and Oceans Canada, “Organisational Structure”, t.y.).

Harita 7: Kanada Balıkçılık ve Okyanuslar Bölge Müdürlükleri Sorumluluk Sahaları



Kaynak: Fisheries and Oceans Canada, “Organisational Structure”, t.y.

Harita 8: Kanada Sahil Güvenlik Bölge Komutanlıkları Sorumluluk Sahaları



Kaynak: Fisheries and Oceans Canada, “Organisational Structure”, t.y.

Kanada 2016 yılında "Okyanus Koruma Planı" isimli bir program başlatmıştır. Ulaştırma Bakanlığı'nın liderliğinde yürütülen plan Kanada kıyılarının, su yollarının, ekonomisi gelişirken, 3.5 milyar dolarlık yatırım ile korunmasına yönelik faaliyetleri içermektedir. Plan kapsamındaki bu faaliyetler beş ana tema ve beş bölge üzerinden tasarlanmıştır. Beş ana tema;

- Daha emniyetli deniz trafiği,
- Daha güçlü olay önleme ve mukabele,
- Daha iyi korunmuş kıyı ekosistemleri,
- Kıyı halkı ve yerli toplumlarla daha güçlü ortaklık,
- Daha güçlü bilimsel delil temeli inşa etmek,

beş bölge ise;

- Pasifik Bölgesi,
- Arktik Bölgesi,
- Ontario Bölgesi,
- Quebec Bölgesi,
- Atlantik Bölgesi olarak belirlenmiştir (Transport Canada, t.y.).

Kanada Ulaştırma Bakanlığı'nın bu programda lider kurum olmasının nedeni şüphesiz denizlerin daha çok deniz trafiği ve gemilerden kaynaklı olaylar nedeniyle kirlenme baskısı altında olmasıdır. Deniz trafiğinin ve kirlenmeye yol açacak deniz olaylarının çoğunun kaynağı gemiler ve limanların varlığı ve hareketliliğidir. Bu nedenle, Okyanus Koruma Planında Ulaştırma Bakanlığı'nın öncü kurum tayin edilmesi doğaldır. Ancak bu genel anlamda denizel yönetim sorumluluğunu almaktan ziyade deniz hareketliliğini düzenlemeye yöneliktir. Plan içerisindeki denizlerde kullanılan liman, araç, cihaz ve ekipmanların kirliliği ve çevreye etkiyi minimum seviyeye indirecek şekilde modernleştirilmesi, denizde durumsal farkındalığın geliştirilmesi, deniz trafik kontrol sisteminin geliştirilmesi, denize müdahale sisteminin ve birimlerinin büyütülmesi ve yenilenmesi gibi tedbirlerin hepsi insanın deniz ekosistemine olası etkilerinin en aza indirilmesine yönelik tedbirlerdir. Ancak, bu plandaki müdahale ve önlemeye yönelik en büyük görev Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığı bünyesindeki Sahil Güvenlik'e aittir. Ayrıca ekosistem temelli bütünleşik denizel mekânsal planlamalarının yapılması denizel yönetim kapsamında Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığı sorumluluğudur (Transport Canada, t.y.).

Okyanus Koruma Planının 2016-2022 yılları arasında gerçekleştirilen ilk safhasında Kanada hükümetince 50 girişim başlatılmış ve 300'den fazla proje gerçekleştirilmiştir. İlk safhada ana olarak;

- Tüm kıyılarda, modern çevresel mukabele ekipmanı, iletişim cihazları, radar, yeni arama kurtarma istasyonları ve geliştirilmiş alt yapı dâhil Sahil Güvenlik varlığı artırılmış,
- Hassas kıyı alanlarında, yoğun trafikli ticari limanlarda ve suyollarındaki denizciler için seyrüsefer ürünleri ve hizmetleri iyileştirilmiş,
- Uzak bölgelerde gönüllü arama ve kurtarma hizmeti sunabilmek adına yerli toplumlarla Sahil Güvenlik Gönüllü ekipleri kurulmuş,
- Yerli halka müdahale botu alabilmeleri için mali destek verilmiş,
- Yerel suyuolları için 13 Yerli Halk ile beraber "Güçlendirilmiş Denizde Durum Farkındalığı" isimli gerçek zamanlı bilgi sistemini geliştirilmiştir (Transport Canada, t.y.).

İçerisinde bulunulan ikinci safhasında ise 29 girişime 1.2 milyar dolar daha yatırım yapılması planlanmıştır. 29 girişimden 890 milyon Kanada doları değerindeki 19'u Kanada'nın denizel emniyeti ve önleme müdahalesini güçlendirmek için iken, 337 milyon Kanada doları değerindeki 10'u ise denizin korunması için Kanada hükümeti ile yerli ve kıyı halkı ile ortaklığını geliştirmeye harcanacaktır. Okyanus Koruma Planının ikinci safhasında petrol yayılması gibi denizel olaylara mukabeleye destek olacak bilimsel araştırmalar ve çözümleri ileri götürmek yanında,

- Veri ve çeşidi ne olursa olsun bir koordineli ulusal kirlilik müdahale sistemi geliştirmek,
- Yeni kirliliğe müdahale gemileri, iletişim araçları ve, özellikle Arktik için, ekipman tedarik etmek,
- Denizel krizlere mukabele için eğitimli bir ulusal kriz müdahale ekip ağı kurmak,
- Sahil Güvenlik Gönüllü ekibini büyütme,
- Yerli ve kıyı halkının;

- Krize müdahalede ve su yolu yönetiminde daha anlamlı bir rol edinmesi,
- Karar verme süreçlerinde ortak olması için yeni fırsatlar geliştirmek,
- Denizel emniyet, arama ve kurtarma görevleri, çevresel izleme ve petrol yayılımına acil müdahale konularında eğitilmesi hedeflenmektedir (Transport Canada, t.y.).

Kanada'nın 2020 verilerine göre 2.2 trilyon Kanada doları toplam gayri safi milli hasılası içerisinde denizden elde edilen gelirin payı 34 milyar Kanada dolarıdır. Bu miktarın içerisinde özel sektörün payı 26.7 milyar dolar, kamu sektörünün payı ise 7.4 milyar dolardır. Denizden elde edilen gelirin özel sektör içerisinde dağılımında deniz ürünleri üreticiliği ve işlenmesi 6.5, ulaşım 7.2, açık deniz petrol ve doğalgaz çıkarımı 6, turizm ve rekreasyon 3.4, gemi ve liman inşası 3.4 milyar dolarlık paya sahiptir (Fisheries and Oceans Canada, “Gross Domestic Product...”, t.y.).

Halen Kanada, Okyanuslar Yasası, Okyanuslar Stratejisi, Okyanuslar Eylem Planında yaptığı şekilde uzun istişare süreçleri yürüterek bir Mavi Ekonomi Stratejisi oluşturma sürecindedir. Çalışmalar Kanada'nın okyanus gündemi, 2027'ye bakış, Kanada'nın balık ve deniz ürünleri ihracatı, Kanada'nın denizel sektörlerinin ekonomik katkısı gibi temalar üzerinden yürütülmektedir (Fisheries and Oceans Canada, “Blue Economy Strategy”, t.y.).

Sürekli etkileşimi esas alarak kurgulanan yasal ve politik çerçeve içerisinde kendini sürekli geliştiren dinamik bir işleyiş olarak tasarlanan Kanada denizel yönetişimi bu özelliğini halen oluşturulmaya devam eden Mavi Ekonomi Stratejisinde de göstermeye devam etmektedir. Geline nokta üç okyanusta yer alan ve çok büyük iç suların olduğu 2,5 milyon km²'lik çok büyük bir deniz alanının yönetiminde Kanada ekosistem yaklaşımını merkeze koyan bütünlük deniz politikasını sürekli üzerine koyarak sürdürmektedir. Okyanuslar Yasası gereğince denizel yönetişimin politika, strateji hazırlanması ve uygulamasında Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığı öncü kurum olarak faaliyet göstermektedir. Kanada bütünlük denizel yönetimi tek merkezden tüm denizel faaliyetlerin idaresinden ziyade tüm eyalet ve toprakların, yerli halkların politika ve strateji oluşturma ve uygulama süreçlerine güçlü bir şekilde dâhil olduğu hiyerarşik ve yatay tüm kademelerin etkin bir şekilde iş birliğinin temin edilmeye sağlandığı büyük okyanus yönetim alanları ve kıyı yönetim alanları ölçeklerinde coğrafi odaklı bir yaklaşımı benimsemiştir. Sonuç olarak, sahip olduğu 39 milyon nüfusa ters orantılı olarak dünyanın en uzun kıyılarına sahip Kanada, 1994'ten beri denizel ekosistemi merkeze koyan bir yaklaşımı benimsemiş, 1996 yılında bir Okyanuslar Yasasını, 2002 ve 2004 yıllarında buna mukabil gelen Okyanuslar Stratejisini ve Okyanuslar Eylem Planlarını yayımlamış ve uygulamaya başlamıştır. 2016 yılında Ulaştırma Bakanlığı öncülüğünde yürürlüğe koyduğu 2016-2022 Okyanus Koruma Planı ilk safhası ile denizel yönetim anlamında bir atılım daha gerçekleştirmiştir. 2022'den sonraki ikinci safhası ile bu atılımı daha da ileri götürmeye devam etmektedir. Öncü bir denizcilik bakanlığının olması ve aynı zamanda hiyerarşik ve yatay anlamda coğrafi odaklı koordinasyon ve iş birliğini önceleyen yaklaşımı benimsemesi nedeniyle Kanada deniz yönetişimi açısından dünyaya önemli bir model sunmaktadır.

1.5. Amerika Birleşik Devletleri

Amerika Birleşik Devletleri (ABD) 12 milyon m²'nin üzerinde münhasır ekonomik bölge ile dünyanın en büyük deniz alanına sahip ülkesidir (Countries With The Largest Exclusive Economic Zones, t.y.). ABD denizel ve denizcilik yönetiminde iki önemli koordine organı bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Okyanus Politikası Komitesi, ikincisi Denizel Ulaşım Sistemi üzerine ABD Komitesi'dir.

ABD'de okyanusların kullanımına yönelik ilk kapsamlı bakış açısı Kongre tarafından hazırlatılan ve 1969 yılında yayımlanan ve okyanus politikası için tavsiyeler içeren "Ulusumuz ve Deniz" isimli rapor ile başlamıştır. Rapor doğrultusunda ilk yapılanma olarak Ulusal Okyanus ve Atmosfer İdaresi hayata geçirilmiştir. 1970'li yıllarda kıyısız bölge yönetimi, denizel canlıların korunması ve kirlenmeye karşı bir seri yasalar çıkarılmıştır. Yoğun deniz kullanımının başlaması nedeniyle ve yetki karmaşası giderilmesi amacıyla 2000 tarihli bir yasaya istinaden 2001 yılında Okyanus Politikası Üzerine ABD Komisyonu yoğun bir çalışma içerisine girmiştir. Bu çalışmanın neticesinde 2004 yılında Başkana ve Kongre'ye, halen bu anlamda bir referans belgesi olarak değerlendirilen, "21.yy. İçin Okyanus Yol Haritası" raporunu sunmuştur. Raporda, yeni bir ulusal okyanus çerçevesi oluşturulması kapsamında okyanus liderliği ve koordinasyonunun güçlendirilmesi, bölgesel yaklaşımların ilerletilmesi, federal deniz alanlarının yönetiminin koordinesi ve federal kurumsal yapının güçlendirilmesine ilişkin tavsiyeler sunulmuştur. Ayrıca raporda bilimsel temelli kararların verilmesi ve bu sayede okyanusun anlaşılmasının ilerletilmesi, okyanusların değeri ve önemi kapsamında okyanus kaynaklarının hem kullanımının hem de muhafazasının güçlendirilmesi, kirliliğe karşı mücadele ile kıyı ve okyanus su kalitesinin muhafaza edilmesi, ekosistem içerisindeki habitatların korunması ve aynı zamanda kıyısız denizel ticaretin ve ulaşımın muhafazası için kıyı kesimlerinin dengeli şekilde yönetilmesi, okyanus bilinci için eğitim ve kamu farkındalığının önemi gibi konular birer ayrı bölümde ele alınmıştır. 200'e yakın tavsiyenin yer aldığı rapora karşılık olarak dönemin Başkan Bush Beyaz Saray yönetimi altında kurulan Okyanus Politikası Üzerine Komite marifetiyle ABD Okyanus Eylem Planı yayımlanarak tavsiyeler kapsamında yapılacaklar bir takvime yerleştirilmiştir (U.S. Commission on Ocean Policy, 2004).

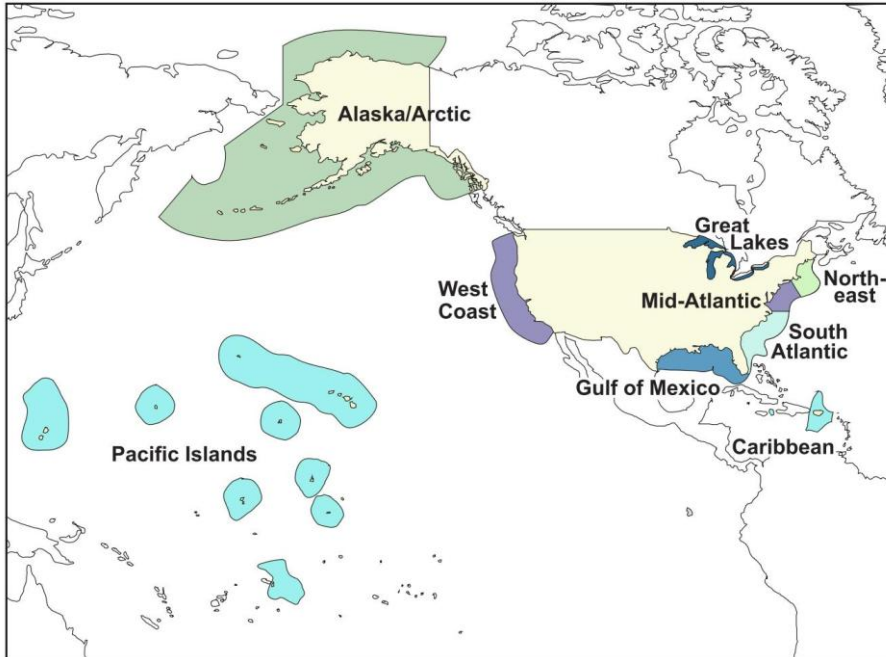
ABD'nin Okyanus Eylem Planı ile hayat bulmaya başlayan okyanus politikası, 2010 yılında dönemin başkanı Obama'nın imzaladığı "Okyanus, Kıyılarımız ve Büyük Göllerin İdaresi" isimli bir Başkanlık Emriyle güncellenmiştir. Politika kapsamında bir Ulusal Okyanus Konseyi kurulmuştur. Konsey, karşılıklı yetki ve sorumluluklarının en verimli nasıl etkileşime gireceğine ilişkin federal kurumların düzenli olarak araya gelip görüştükleri bir kurumlar arası koordinasyon forumu hizmeti görmüştür. Bu Başkanlık Emrinin önceliklerinden en önemlisi bölgesel ölçekte kıyısız ve denizel mekânsal plan kullanımının teşvik edilmesi olmuştur (Hart vd., 2018: 9).

ABD'nin ilk defa DMP yöntemini benimsemesi bu başkanlık emri ile başlamıştır. Başkanlık emrinde kurulan Ulusal Okyanus Konseyi'ne 12 milyon m2'nin üzerinde deniz sahası ile dünyanın en büyüğü olan ABD münhasır ekonomik bölgesi ile büyük göller bölgesini kapsayacak şekilde Harita 9'da sunulan dokuz bölge için kıyısız ve denizel mekânsal planlar geliştirilmesini gözetme ve kolaylaştırma görevini verilmiştir. Emir bunun yerine getirilmesi için eyalet, kabile ve yerel hükümetlerden 18 yetkilinin katılımıyla bir Yönetişim Koordinasyon Komitesi kurulmasını salık vermiştir. Dokuz bölgesel denizel mekânsal planın federal, eyalet, kabile ve yerel hükümetler arasında iş birliği içerisinde ve önemli oranda paydaş ve kamuoyu katılımıyla gerçekleştirilmesi ve her bir bölgesel planlama teşkilinin bir federal ve bir eyalet yetkilisi ile beraber yönetilmesi öngörülmüştür (Ehler ve Douvere, 2010).

Denizel mekânsal planlamanın yapılabilmesine yönelik Ulusal Okyanus Konseyi tarafından;

- 2013 yılında Denizel Planlar İçin Klavuz ve Denizel Planlama El Kitabı yayımlanmış,
- Kıyı ve Denizel Planlama için dayanağı oluşturan mevzuat detaylı bir şekilde ortaya konulmuş,
- 2014 yılında Kuzeydoğu Okyanus Planı,
- 2016 yılında ise Orta Atlantik Okyanus Eylem Planı yayımlanmıştır (National Ocean Council, “Marine Planning”, t.y.).

Harita 9: ABD Bölgesel Denizel Planlama Alanları



Kaynak: Ehler ve Douvere, 2010: 12

Bu dokuz bölgeye ilişkin, yasayla kurulması hükmedilen Bölgesel Okyanus Ortaklıkları üzerinden havza ölçeğinde denizel mekânsal planlamaların dinamik bir şekilde devam ettiği ve

sürekli güncellendiği, yerel kabilelerin ve toplumların tüm süreçlere en etkin şekilde dahil olduğu ve her bir planlama bölgesine ilişkin yapılan faaliyetler, elde edilen veriler ve oluşturulan bilgilerin güncel olarak paylaşıldığı anlaşılmaktadır (NOAA, 2022).

19 Haziran 2018 tarihinde dönemin ABD Başkanı Trump tarafından imzalanan bir diğer Başkanlık Emri ile ABD'nin okyanus politikası güncellenmiştir. "ABD'nin Ekonomik, Güvenlik ve Çevresel Menfaatlerini İlerletmek İçin Okyanus Politikası" ismiyle yayımlanan bu belge isminde ilk defa Okyanus Politikası ifadesi yer alması açısından dikkat çekicidir. Halen yürürlükte olan bu Okyanus Politikası ile okyanus ile alakalı meselelerde federal kurumların düzgün koordinasyonunu temin etmek üzere, bir önceki Konsey yerine, daimi bir Okyanus Politikası Komitesi kurulmuştur. Komite'de;

- Dışişleri Bakanı,
- Savunma Bakanı,
- Ticaret Bakanı,
- Ulaştırma Bakanı,
- Enerji Bakanı,
- Vatan Güvenliği Bakanı,
- Çevresel Koruma Kurumu Müdürü,
- Yönetim ve Bütçe Ofisi Direktörü,
- Ulusal Havacılık ve Uzay İdaresi Müdürü,
- Ulusal Bilim Vakfı Direktörü,
- Ulusal İstihbarat Direktörü,
- Genelkurmay Başkanı,
- Okyanus ve Atmosfer için Ticaret Bakan Yardımcısı,
- Kara Kuvvetleri Komutanı Yardımcısı (Sivil İşler),
- Sahil Güvenlik Komutanı,
- Başkanın Ulusal Güvenlik İşleri, Vatan Güvenliği ve Terörle Mücadele, Yerel Politika, ve Ekonomi Politikası yardımcıları/danışmanları,
- Başkan Yardımcısı temsilcisi,
- Eş başkanın talep edeceği federal hükümet görevlileri yer almaktadır (NOAA, t.y.).

Başkanlık Emrinde bu Komite'nin belirli konularda araştırma yapmak ve bilgi sunmak üzere alt komiteler kurabileceği belirtilmiştir. Komite bünyesinde oluşturulan ana iki alt komite ve onların bağlı birimleri şunlardır:

- Okyanus Bilim ve Teknoloji Alt Komitesi
 - Ulusal Oşinografik Ortaklık Programı
 - Ulusal Okyanus Haritalama, Keşif ve Karakterize Etme Konseyi
 - Okyanus ve Kıyı Haritalama Üzerine Kurumlar Arası Çalışma Grubu
 - Okyanus Keşfi ve Karakterize Edilmesi Üzerine Kurumlar Arası Çalışma Grubu

- Okyanus Kaynakları Yönetimi Alt Komitesi
 - Kurumlar Arası Mekânsal veri ve Araçlar Takımı
 - Kurumlar Arası Okyanus İklim Eylem Planı Takımı
 - Sürdürülebilir Okyanus Ekonomisi İçin Kurumlar Arası Ulusal Strateji Takımı
- (NOAA, t.y.).

Tüm bu hususlar 26 Mart 2020 tarihinde 2021 Mali Yılı Ulusal Savunma Yasa Tasarısı içerisinde kodifiye edilerek 1 Ocak 2021 tarihinde Kongre'den geçerek yasalaştırılmıştır. Bu yasayla Okyanus Komitesi artık Başkanlık Emriyle değil, yasa gereği daimi olarak görev yapan sekreteryalı bir üst düzey ulusal koordinasyon kurumu haline getirilmiştir (NOAA, t.y.).

ABD'nin deniz yönetiminde bir diğer koordine organ, ABD Denizel Ulaşım Sistemi Komitesi (CMTS)'dir. CMTS 14 bakandan oluşan ve Ulaştırma Bakanı tarafından başkanlığı yapılan bir federal denizcilik politikası koordine komitesidir. Savunma, Ticaret, Tarım, Hazine, Enerji, Vatan Güvenliği, Dışişleri, İç İşler, Adalet bakanları ile Genelkurmay Başkanı, Çevresel Koruma Kurumu Müdürü, Federal Denizcilik Komisyonu Başkanı, Ulusal Ulaşım Emniyeti Kurulu Başkanı, Deniz Memelileri Komisyonu Başkanı, Çevresel Kalite Konseyi Başkan Vekili, Başkanın Vatan Güvenliği ve Terörle Mücadele, Yerel Politika, Ekonomi Politikası, Bilim ve Teknoloji Politikası Yardımcıları, Bütçe ve İdare Bürosu Müdürü, Ulusal Okyanus Konseyi Müdürü, Başkanın Ulusal Güvenlik Danışmanı ve Ulusal Denizcilik İstihbarat Birleştirme Dairesi Müdürü CMTS üyesidir. 2004 yılında Okyanus Eylem Planı kapsamında kurulan ve 2012 yılında Sahil Güvenlik ve Denizcilik Ulaşımı Yasası ile de Kongre tarafından daimi bir organ olarak yetkilendirilen Komitenin amacı Denizel Ulaşım Sisteminde sorumlulukları olan federal kurumların ve bakanlıkları bir araya getirerek ortaklık yapmalarını sağlamaktır. CTMS'nin faaliyetleri Ulusal Denizel Ulaştırma Sistemi Strateji Belgesi rehberliğinde yürütülmektedir. "Dayanıklı ve Sürdürülenilir Mavi Ekonomi Elde Etme 2023-2028" isimli en son strateji beş stratejik öncelik alanı belirlemiştir. Bunlar, birlik, sağlık ve refah, emniyet ve güvenlik, sürdürülebilirlik ve optimizasyondur. Ulusal strateji kurumlar arası takımlar, kurum liderliği ve personel desteği ile yerine getirilecek senelik çalışma planlarına rehberlik etmektedir (US Committee on Marine Transportation System, 2023).

ABD'de yürütme organları içerisinde denizlerle ilgili yaklaşık 15 kurumun sorumlulukları bulunmaktadır. Ulusal Okyanus ve Atmosferik İdaresi (The National Oceanic and Atmospheric Administration-NOAA) yürütme içerisinde denizel yönetiminde en önde gelen kurumdur. İdarenin ana sorumluluğu canlı denizel kaynakları ve onların yaşam alanlarını yönetmek, denizel su canlılarına ve yaban hayata ilişkin yasaları uygulatmak, uydu izlemesi dâhil temel okyanus ve atmosferik araştırmayı yürütmek ve hava durumunda, iklimde ve oşinografideki değişiklikleri gözlemlemek ve tahmin etmektir. Senelik bütçesi yaklaşık 5.8 milyar dolar civarındadır. Bunu gerçekleştirmek için NOAA altında, Ulusal Balıkçılık Hizmeti (NMFS), Ulusal Okyanus Hizmeti (NOS), Ulusal Meteoroloji Hizmeti, Ulusal Çevresel Uydu, Veri ve Bilgi Hizmeti, Okyanus ve

Atmosferik Araştırma Ofisi ve Denizel ve Havacılık Operasyon Dairesi olmak üzere toplam altı uzmanlık birimi bulunmaktadır. Bunlardan NMFS, sekiz Bölgesel Denizcilik Yönetim Konseyi üzerinden bilimsel olarak balıkçılık stokları değerlendirmesi yapmakta, deniz avcılığını yönetmekte ve su ürünleri düzenlemelerine uyulmasını sağlamakta, NOS deniz emniyetini ve denizel koruma alanlarını yönetmekte, Operasyon Dairesi ise NOAA için yürütülen tüm faaliyetleri uniformalı deniz ve hava filoları ile desteklemektedir (Hart vd., 2018: 5).

NOAA haricinde ana kurumlardan bir diğeri ABD Sahil Güvenlik Komutanlığıdır (USCG). Bu kuvvet ABD Silahlı Kuvvetleri'nin bir parçasıdır ve Vatan Güvenliği Bakanlığı'na bağlıdır. Silahlı kuvvetlerden kolluk kuvveti görevi olan tek kuvvet olarak birçok vazifesi bulunan Sahil Güvenlik Komutanlığı hem karasularında hem de uluslararası sularda vazife selahiyetine sahiptir. Başkan tarafından herhangi bir zamanda, Kongre tarafından ise savaş zamanında Vatan Güvenliği Bakanlığı'ndan alınıp Deniz Kuvvetleri Komutanlığının emrine verilebilmektedir. Yaklaşık 11 milyar dolar bütçeye sahip USCG vatan güvenliği ve harici görevler olmak üzere kategorize edilen 11 belirgin vazifeyi ifa etmektedir. Bunlar;

Vatan Güvenliği ile ilgili olarak;

- Harbe hazırlık,
- Deniz kolluk görevi,
- Göçe müdahale,
- Liman, su yolları ve kıyı güvenliği,
- Uyuşturucu trafiğine müdahale,

Diğer görevler olarak;

- Buz kırma ve diğer buz harekatı,
- Balıkçılık kolluk görevleri,
- Denizel çevresel koruma,
- Seyir yardımı yapma,
- Arama ve kurtarma olarak sıralanmaktadır (Hart vd., 2018: 6).

Tüm sularda görev yapan USCG diğer ülkelerin denizel kolluk kurumları ile iş birliği için uluslararası ve çok yanlı forumlara katılmaktadır. Örneğin Rusya, Güney Kore, Çin, Kanada ve ABD'nin oluşturduğu Kuzey Pasifik Sahil Güvenlik Kurumları Forumunda 2005 yılından beri yasadışı, düzensiz ve rapor edilmeyen avcılık faaliyetleriyle mücadele için iş birliği çabaları yürütülmektedir (Hart vd., 2018: 7).

ABD İç İşler Bakanlığı (Department of Interior) okyanus yönetişiyle alakalı bir diğer ana kurumdur. Görevi ulusal doğal kaynakları ve kültürel mirasları korumak ve yönetmek olan yaklaşık 19 milyar dolar bütçeye sahip Bakanlığın belli başlı denizel doğal kaynaklar üzerinde bünyesindeki dört kurum üzerinden yetkisi bulunmaktadır. Okyanus Enerjisi Yönetim Bürosu ABD'nin münhasır ekonomik bölgesinde enerji kaynaklarını yönetmekle sorumlu olan kurumdur. Her ne kadar ana

faaliyeti petrol ve doğalgaz çıkarılması olsa da, aynı zamanda açık deniz kum madenciliği ve açık deniz rüzgâr enerjisi elde edilmesi faaliyetlerini de gözetmektedir. Emniyet ve Çevresel Kollama Bürosu ise ana olarak petrol ve doğal gaz çıkarılmasını içeren açık deniz enerji ve mineral çıkarılması faaliyetlerine, operasyonel emniyet ve çevresel yönetime ilişkin tüm düzenlemelere uyulması açısından, nezaret etmektedir. Ulusal Park Hizmeti ise yüzlerce ulusal park birimleri içerisinde yer alan kıyısız ve açık deniz koruma alanlarının muhafazası ve yönetimiyle meşgul ve bunun için yetki alanları altındaki bu parklarda kolluk gücüne sahip bir kurumdur. İç İşler Bakanlığı'na okyanuslara alakalı bağlı Birleşik Devletler Balık ve Vahşi Hayat Hizmeti ise, NOAA'nın Ulusal Denizel Balıkçılık Hizmeti kurumunun koruma kapsamı dışında kalan, deniz aygırı, kutup ayıları, deniz arslanları ve deniz kuşları gibi seçili denizel çeşitlerin muhafazası, korunması ve yönetimiyle ilgili kurumdur (Hart vd., 2018 : 7–8).

Özerk konumda olan Çevresel Koruma Kurumu ise denizlerle alakalı kirliliğe ilişkin kolluk görevi yapan ana kurumlardan biridir. Okyanuslara çöp atılmasını ve katı atık veya petrol yayılması gibi diğer kirli atıkların salınmasını yasaklayan yasaların uygulanması ile kıyısız su kalitesi ile ekosistemlerin sağlığını gözetmek ve yönetmek gibi görevleri bulunmaktadır (Hart vd., 2018: 9).

Elbette ki, ABD Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 160 milyar dolarlık bütçesiyle okyanusların yönetiminde ve özellikle de denizlerde seyir serbestisinin muhafazası noktasında ABD için en önemli kurumların başında gelmektedir. Kendi oşinografik ve meteorolojik işletme kapasitesine sahip Komutanlık bilgilerini gerektiğinde NOAA gibi sivil kurumlarla paylaşmaktadır. Bir diğer önemli kurum, federal anlamda görevleri olan ABD Kara Kuvvetleri İstihkam Kolordusudur. Bu kurumun kıyı altyapısı izin, inşa ve bakımı üzerinde önemli yetkileri bulunmaktadır (Hart vd., 2018: 7).

Bunlar dışında, ABD Ulaştırma Bakanlığına bağlı Denizcilik İdaresi (MARAD) bulunmaktadır. MARAD'ın vazifesi ABD denizcilik endüstrisinin ulusun ekonomik ve güvenlik ihtiyaçlarını karşılamak üzere güçlenmesi, öne çıkarılması ve kalkınmasını sağlamaktır. Kurum denizcilik ulaştırmasının, gemiler ve gemi taşımacılığı, liman ve gemi işletmeleri, ulusal güvenlik, çevre ve emniyet gibi altyapısının teknik yönlerini desteklemektedir. Ayrıca savaşta ve ulusal krizlerde deniz taşıma desteğini sağlamak üzere kargo gemilerinden bir filo hazır tutmaktadır. Ticari denizciliğin genel durumunu muhafaz etmesi için mevcut denizcileri güncel tutmak, geleceğin denizcilerini eğitmek ve genç Amerikalıları denizciliğin önemi konusunda eğitmek amaçları arasındadır. Bu kurumun 30 metre ve üzeri gemilerin %75 hissesinin Balıkçılık Yasası gereği ABD vatandaşları tarafından sahip olunduğu ve işletildiğini denetleme görevi vardır. Ayrıca bu kurumun Ulusal Liman Hazırlık Şebekesi isimli oluşum üzerinden ticari limanların kuvvet yığılması amacıyla hazır bulunmasını sağlama görevi de vardır. Bu şebekenin yürütme komitesinde MARAD, USCG, Askeri Deniz Taşıma Komutanlığı, Kara Kuvvetleri Komutanlığı, Ulaştırma Komutanlığı, İstihkam Kolordusu, Kuzey Komutanlığı, Ulaştırma Güvenlik İdaresi Satış Yığılması ve Sevk

Komutanlığı kurumları yer almaktadır (US Department of Transportation Maritime Administration, t.y.).

ABD Ekonomik Analiz Bürosu'nun 2022 yılı verilerine dayanarak 2024 yılında açıklamış olduğu ABD denizel ekonomi istatistiklerinde deniz ekonomisinin 424.2 milyar dolarla toplam milli hasıladaki payının % 1.8'ine denk geldiği belirtilmektedir. Canlı kaynaklar, kıyıda ve denizde inşaat, denizel araştırma ve eğitim, denizel ulaşım ve depolama, profesyonel ve teknik hizmetler, açık deniz mineralleri, kıyıda kamu hizmetleri, gemi ve tekne inşası, ulusal savunma ve kamu yönetimi olarak sınıflandırılan denizel ekonomik faaliyetlerde en büyük payı alan sektörler şöyle sıralanmıştır:

- Hükümet % 33.6, 160 milyar dolar,
- Finans, sigorta, gayri menkul %12.1, 57.6 milyar dolar,
- Madencilik, %11, 46.6 milyar dolar,
- Ulaşım, %9.6, 45.9 milyar dolar,
- Turizm, %7.5, 35.9 milyar dolar (U.S. Bureau of Economic Analysis, 2024).

Buraya kadan sunulan bilgiler ışığında dünyanın önde gelen deniz gücü olan ABD'nin de bütünleşik okyanus politikasının ve yönetiminin 20 senelik bir tarihi olduğundan bahsedilebilir. 2000 yılında Kongre'den çıkarılan bir yasa üzerine kurulan bir araştırma komisyonunun hazırladığı ve 2004 yılında sunduğu "21.yy. İçin Bir Okyanus Yol Haritası" isimli tavsiye raporu, sonrası için yapılacakların temelini oluşturmuştur. Bu tavsiyede öngörülen şekilde 2004 yılındaki bir başkanlık emriyle Beyaz Sarayın bir Okyanus Politikası Komitesi kurarak bütüncül bir okyanus yönetimine başladığı ve zaman içerisinde 2010 ve 2018 Başkanlık Emirleri ile bu politikasını geliştirerek olgunlaştığı ve kısa süre önce de kanun ile daimi bir koordinasyon yapısına kavuşturulduğu ifade edilebilir. Özellikle 2004 yılında sunulmuş olan raporun içeriğinde bütünleşik denizcilik politikası kapsamında evrensel olarak uygulanabilecek prensiplere yer verilmiş olması nedeniyle, ABD'nin uyguladığı Okyanus Politikası dünyanın diğer ülkelerince örnek alınabilecek bir model olarak değerlendirilebilir.

1.6. Birleşik Krallık

Birleşik Krallık denizci bir ulus geçmişi olan, bir dönem “güneş batmayan imparatorluk” diye anılan ve çevresindeki denizleri etkin ve verimli kullanabilen nadir ülkelerden biridir. Ayrıca, Birleşik Krallık, 14 deniz aşırı toprağına ait deniz alanları da dâhil, 6,805,586 km²'lik alan ile dünyanın en büyük beşinci münhasır ekonomik bölgesine sahip ülkesi olarak deniz yönetimi açısından kapasite ve politika olarak incelenmesi gereken bir diğer aktördür (Countries With The Largest..., t.y.).

Birleşik Krallık'ta resmi bir denizcilik politikasının başlangıcı 12 Kasım 2009 tarihli Deniz ve Kıyılara Erişim Yasası'dır. Bu yasa 1964 tarihli Limanlar Yasası'nı değiştirmekte ve yerine geçmektedir. Bu yasa ile bir Denizel Yönetim Teşkilatı kurulmuş ve görevleri listelenmiştir. Teşkilatın Çevre, Gıda ve Kırsal İşler Bakanlığı altında ve rehberliğinde çalışması öngörülmüştür. Yasa ile denizcilikle ilgili tüm ruhsatlama (gemi, koruma alanı, yenilenebilir enerji vb.) işlevleri Denizel Yönetim Teşkilatına devredilmiştir. Yasa, Bakanın Denizel Yönetim Teşkilatını denizle ilgili herhangi bir denizel işlev için herhangi bir denizel alanda yetkilendirmesine de olanak sağlamaktadır. Yasa ayrıca Teşkilata verilen işlevlerin, Teşkilat adına başka ehil kurumlara da yaptırılmasına olanak sağlamaktadır. Bu ehil kurumlar, Çevre Kurumu, Natural England kurumu, herhangi bir kıyisal balıkçılık ve koruma otoritesi, herhangi bir yerel balıkçılık komitesi olarak listelenmiştir. Ancak yasal düzenlemeler yapma, direktifler ve rehberlik verme kuralları koyma işlevleri devredilemez olarak belirlenmiştir. Yasada Denizel Yönetim Teşkilatının denizdeki yetki alanları İngiltere içerisindeki ve kıyılarından karasuları sınırına kadar olan su alanları, münhasır ekonomik bölge, Yenilenebilir Enerji Bölgeleri ve kıta sahanlığı olarak belirtilmiştir. Yasa ayrıca Teşkilata işlevlerine ve genel amaçlarına ilişkin herhangi bir konuda ulusal veya uluslararası araştırma yapma veya aynı amaçla yapılan araştırmalara izin verme ve destekleme yetkisi vermektedir. Yasada ayrıca Bakanlık yetkisi dâhilinde bir Denizel Politika Açıklaması (marine policy statement) belgesi oluşturulması salık verilmiştir. İngiltere, İskoçya, Galler ve Kuzey İrlanda kıyı içi ve kıyı ötesi deniz bölgeleri olmak üzere sekiz denizel plan alanı için ilgili ülke deniz planlama otoritelerince denizel planlamalarının yapılmasına da hükmedilmiştir. Otoriteler İngiltere için Çevre, Gıda ve Kırsal İşler Bakanlığı, İskoçya için İskoçya Bakanlığı, Galler için Galler Bakanlığı ve Kuzey İrlanda için Kuzey İrlanda Çevre Bakanlığıdır. Yasa genel hatlarıyla denizel alanlarla ilgili tüm eski yasaların ana bir çatıda değişiklikler yapılarak birleştirilmiş hali olup, genel ifadelerle bir çerçeve sunmaktadır. Birleşik Krallık yasama sistemini içerisinde ihtiyaca binaen sürekli güncellenme imkânı olan bu yasanın içerisinde ana hatlarıyla, Deniz Yönetim Teşkilatı, Birleşik Krallık Denizel yetki alanları, deniz planlaması, denizel ruhsatlama, doğa korunması, içsu balıkçılığı, balıkçılık ve su ürünleri, yasanın uygulanmasını sağlama (kolluk), kıyılara erişim konularına ilişkin genel düzenlemeler yer almaktadır (UK Marine Policy Statement, 2011).

Bahse konu Birleşik Krallık Denizel Politika Açıklaması 30 Eylül 2011 tarihinde yayımlanmıştır. Belgenin ilk bölümünde denizel planlamanın ne olduğu ve Birleşik Krallık için önemi, sınır ötesi planlamanın bu kapsamdaki yeri ve ayrıca denizel planlamaları karasal planlama rejimleri ile bütünleştirme gereği ele alınmıştır. İkinci bölümünde ise Birleşik Krallık denizel çevre vizyonu, bu vizyonu denizel planlama ile başarma, bu maksatla yüksek seviyede takip edilmesi gereken yaklaşım ve ilkeler, denizel planlamanın fayda ve olumsuz yanlarının değerlendirilmesi, bu kapsamda ekonomik, sosyal ve çevresel anlamda dikkate alınması gereken hususlar, spesifik olarak ise denizel ekoloji ve biyoçeşitlilik, hava kalitesi, gürültü, su kalitesi ve kaynakları, deniz manzarası, tarihi çevre, iklim değişikliğine uyum ve etkisini azaltma, kıyisal değişim/erezyon ve sel gibi detaylı hususlar ele alınmıştır. Üçüncü bölümde denizel mekânsal planlama kapsamında dikkate alınması

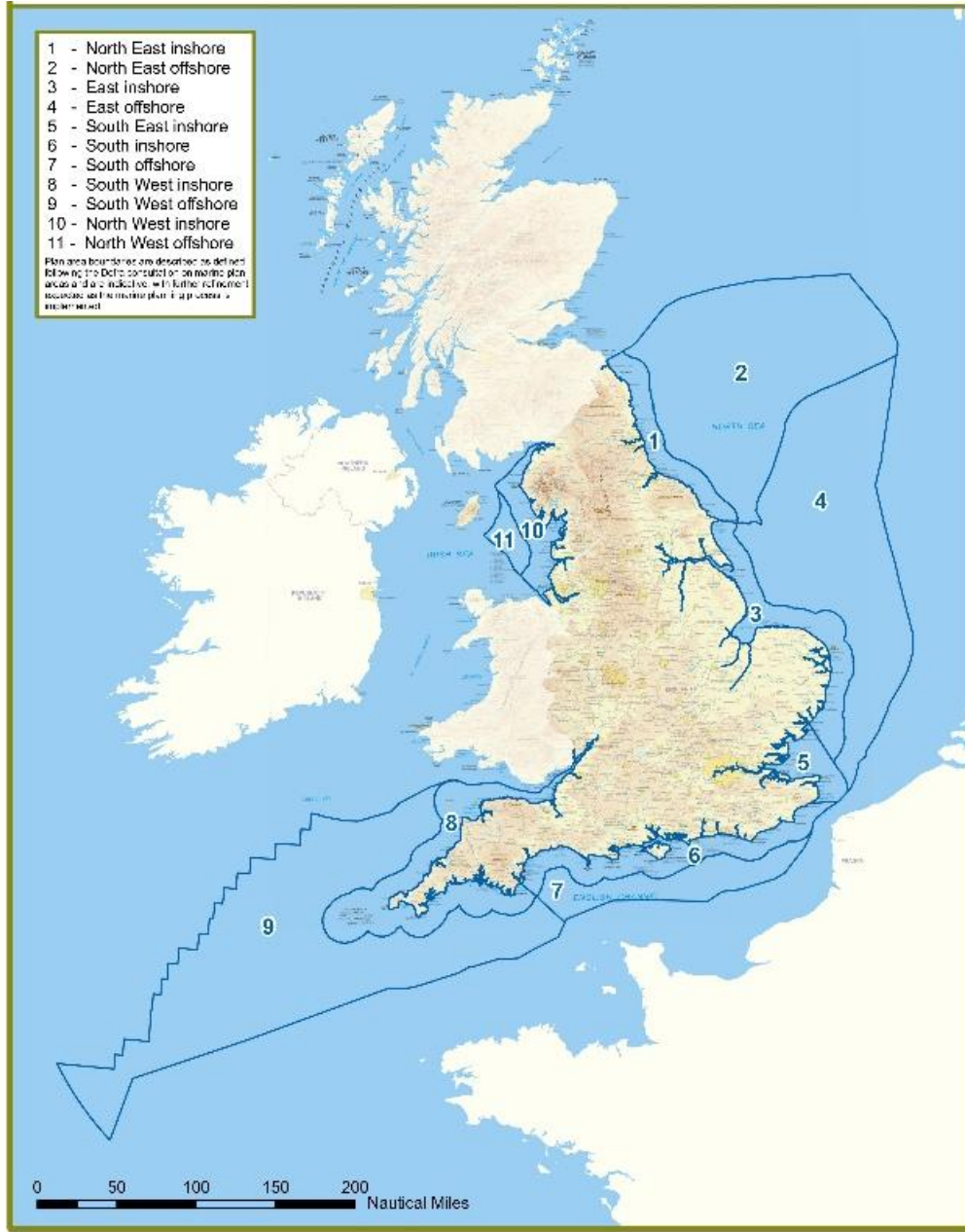
gereken sektörel deniz kullanım sahaları ele alınmıştır. Bu kullanım sahaları denizel koruma sahaları, savunma ve ulusal güvenlik, enerji üretimi ve altyapısı geliştirilmesi, limanlar ve gemicilik, deniz kumu, deniz dibi temizlenmesi ve bertaraf (dredging and disposal), telekomünikasyon kabloları, balıkçılık, su ürünleri yetiştiriciliği, yüzey su yönetimi ve atık su sistemi, turizm ve rekreasyon şeklinde listelenmiştir (UK Marine Policy Statement, 2011).

Birleşik Krallık'ta denizcilik/gemi taşımacılığı ise üç ana yasa üzerinden yürütülmektedir. Birincisi, gemi ruhsatı, kaydı, bayrağı, gemi adamları, gemide hayat ve sağlık, emniyet, gemi inşası, kirliliğin önlenmesi, gemi atıklarının alınması, petrol kirlenmesi, fenerler, kurtarma ve enkaz gibi konuları düzenleyen 1995 tarihli Ticari Gemicilik Yasasıdır. İkincisi, daha çok gemide kazalara ve kirliliğe müdahale ile ilgili konuları düzenleyen ve aslında 1995 tarihli yasayı bu odakla zenginleştiren, 1997 tarihli Ticari Gemicilik ve Denizcilik Güvenliği Yasasıdır. Üçüncüsü ise yine bu iki yasaya ilaveler getiren 2003 tarihli Denizel Güvenlik Yasasıdır (Merchant Shipping Act, 1995).

Ayrıca, Birleşik Krallık'ta balıkçılık yönetimi, 2020 Balıkçılık Yasası kapsamında zorunlu kılınan Balıkçılık Yönetim Planları üzerinden yapılmakta olup, bu planların yapılması ve uygulanmasına ilişkin Denizel Yönetim Teşkilatı amir kılınmıştır (Marine Management Organisation, "Fisheries Management Plans", t.y.).

Denizel Politika Açıklamasında bahse konu denizel planlamanın İngiltere'de Denizel Yönetim Teşkilatı koordinesinde ve sorumluluğunda nasıl yapılacağına ilişkin süreci detaylı olarak anlatan "İngiltere için denizel planlama sistemi" isimli bir rehber belge de Çevre, Gıda ve Kırsal İşler Bakanlığınca 1 Mart 2011 tarihinde yayımlanmıştır. Belgede ana olarak denizel planlama sisteminin amacı ve faydaları, denizel planlama sistemi gereğinin altında yatan siyasi bağlam, coğrafi ölçek, uluslararası sınırlar ötesinde çalışmaya yönelik gerekçeler, tavsiye edilen plan alanları ve bu planları gerçekleştirme sırası ve zaman çizelgesi, denizel plan yapı ve içeriğinin neler olacağı, denizel planlama süreci ve bu kapsamdaki roller ile sorumluluklar, karasal planlarla etkileşim ve son olarak da denizel planların uygulanması ve bu anlamdaki karar verme işlemleri ele alınmıştır (The Marine Planning System for England, 01.03.2011). Bu kapsamda yürütülen çalışmalar neticesinde on bir adet denizel plan sahası oluşturularak (Harita 10) 11 Harian 2014 tarihinde yayımlanmıştır (Marine Management Organisation, "Marine Plan Areas in England," 2014). Bunun haricinde deniz aşırı 14 toprağın deniz alanlarına yönelik olarak da bütünsel deniz yönetimini 2017 yılından itibaren "Mavi Kuşak Programı" kapsamında gerçekleştirmektedir (The Blue Belt Programme, 2024).

Harita 10: İngiltere’de Denizel Planlama Sahaları



Kaynak: Marine Management Organisation, “Marine Plan Areas in England”, 2014

Birleşik Krallık denizciliğinde önemli bir kurum Birleşik Krallık Hidrografi Dairesi'dir. Savunma Bakanlığı'nın bir kurumu olan Daire, deniz tabanından deniz yüzeyine kadar veri inceleyerek denizel çevreye ilişkin analizler üretmektedir. Ürettiği bu bilgiyi Admiralty Denizcilik Veri Çözümlemeleri ismiyle Birleşik Krallık hükümet ve sivil gemileriyle paylaşmaktadır. Bu bilginin üretilmesinde ayrıca Denizcilik ve Sahil Güvenlik Kurumu bünyesinde yürütülen Sivil Hidrografi Programı kapsamında sivil bilimsel çalışmalarla iş birliği yapılmaktadır (UK Hydrographic Office, t.y.).

Denizel kaynaklarla ilgili ise Çevre, Gıda ve Kırsal İşleri Bakanlığına bağlı Çevre, Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Bilimi Merkezi (CEFAS) isimli bir kurum bulunmaktadır. CEFAS uygulamalı deniz ve tatlı su bilimi kapsamında en geniş çalışmayı sunan kurumdur. Kurum, hem Bakanlığa, hem diğer kamu kurumlarına hem de özel sektöre denizel ve su çevresine yönelik planlama ve çevre lisanslaması, iklim değişikliği etkisi ve ona uyum, sürdürülebilir balıkçılık yönetimi, denizel biyoçeşitlilik ve habitatlar gibi konularda tavsiyelerde bulunmaktadır (Center for Environment, Fisheries and Aquaculture Science, 2013).

Birleşik Krallık denizel yönetimi kapsamında bir diğer önemli kurum, "Kuzey Denizi Geçiş (Transition) Otoritesi"dir. Birleşik Krallık'ın Kuzey Denizi'ndeki geniş alanının en etkin şekilde enerji kaynakları açısından değerlendirilmesi için görev yapan kurum, bu amaçlarla, stratejik plan yapma, ruhsat verme ve yönetme yetkisiyle donatılmıştır. 2050 yılı itibarıyla hem enerji açısından dışa bağımlılığı minimuma indirmek hem de net sıfır karbon emisyonu hedefini gerçekleştirmek için Kuzey Denizi'nin her şekliyle değerlendirilmesi Birleşik Krallık için bir stratejik hedef haline gelmiştir. Enerji geçişi sürecinde doğalgaz ve petrol enerji ihtiyacını, mümkün olan en az karbon emisyonu ile Kuzey Denizi yataklarından çıkarırken, yine bu denizin rüzgâr gücünden istifade etmek amacıyla dünyanın en büyük rüzgâr enerjisi tarlalarını kurarak ve mavi hidrojen teknolojileriyle hidrojen enerjisi üreterek toplam enerji tüketiminde yenilenebilir enerji miktarının artırılması hedeflenmektedir. Daha da ilginç, karbon yakalama ve depolama stratejisi kapsamında toplanan karbondioksitin boru hatlarıyla yine bu denizin altında yer alan boşalmış veya boş petrol ve doğalgaz yataklarına veya buralara açılacak depolama alanlarına depolanması planlanmaktadır. Bu denizden 6 milyar varile eş değer doğalgaz ve petrol çıkarılması, 2030 yılına kadar 50GW'lık denizüstü rüzgâr enerji gücü kurulması, 2050 yılına kadar 250 TeraWatt'lık mavi hidrojen enerjisi üretilmesi, değişik amaçlarla da kullanılabilecek 100'den fazla boru hattının kurulması, 250'nin üzerinde denizaltı aktarma/kablo sisteminin kurulması, 290 üzerinde karbon emisyonu az doğalgaz ve petrol çıkarma tesisi kurulması, 78 GT'luk CO2 depolama potansiyelinin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Tüm bunları en son teknoloji kullanarak yaparken karada da bunların merkezi olacak Bacton Enerji Merkezi (Hub)'ni oluşturma bu stratejinin içerisinde yer almaktadır (North Sea Transition Authority, t.y.).

Birleşik Krallık'ta deniz güvenliğine ilişkin Müşterek Deniz Güvenliği Merkezi isimli ayrı bir kurum bulunmaktadır. Bir müdürü ve onun altında Sınır Muhafız Gücü, Kraliyet Donanması ve Savunma Bakanlığı'ndan atanan birim amirleri bulunmakta, ayrıca Merkez, Terörle Mücadele Polisi, Ulaştırma Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Denizcilik ve Sahil Güvenlik Kurumu, Gelirler ve Gümrük Bakanlığı, Ulusal Suç Kurumu, Denizel Yönetim Teşkilatı ve İskoçya Deniz Bakanlığından personelle desteklenmektedir. Birleşik Krallık hükümetinin deniz güvenliği için mükemmeliyet merkezi olarak da tanımlanan Merkez'in ana görevi deniz güvenliğine tehditlerinin anlaşılması ve farkındalığının artırılması ve bunları azaltmak için bir bütüncül-sistem mukabelesini

sağlayacak hükümet içi koordinasyonu mümkün kılmaktır. Bu amaçla Merkez, kanun ve düzen ile, denizel çevrenin geliştirilmesi görevlerini de yerine getirmektedir. Merkez 2010 yılından beri faaliyette olan ve Birleşik Krallık'ın sivil ve askeri denizcilik ve kolluğuyla görevli teşkilatların istihbarat, veri ve yeteneklerini birleştirmesini sağlayan Ulusal Denizcilik Bilgi Merkezini de bünyesinde bulundurmaktadır. Merkez 7/24 olacak şekilde Birleşik Krallık deniz alanlarını gözetleyen son teknolojiyi kullanmaktadır (Joint Maritime Security Centre, t.y.).

Denizde seyir ve çevre emniyeti için Ulaştırma Bakanlığı'nın altında görev yapmakta olan Denizcilik ve Sahil Güvenlik Kurumu, Birleşik Krallık için Sahil Güvenlik ve tüm arama ve kurtarma helikopterleriyle 24 saat kesintisiz denizcilik ve kıyı arama ve kurtarma acil yönetim koordinasyonu ve mukabele hizmeti vermektedir. Kurum ayrıca denizde ve kıyıda hayat kaybını önlemek için denizcilik meselelerine ilişkin yasa taslağı ve direktifler üretmekte, denizcilere sertifikalar kazandırmakta, gemi emniyeti, güvenlik, kirlilik önleme, denizci sağlığına ilişkin standartlar belirleyip uygulatmaktadır. Kurumun görevleri arasında Birleşik Krallık sularındaki ve ilerisindeki gemi hareketlerini takip etmek, Birleşik Krallık ruhsatlı gemilerin kontrol ve denetimini sağlamak, bağımsız araştırma teşkilatlarını sertifikalandırmak ve kirliliğe müdahale etmek gibi faaliyetler de yer almaktadır (Maritime ve Cost Guard Agency, t.y.).

Denizcilik ve Sahil Güvenlik Kurumu'na bağlı Sahil Güvenlik biriminin kolluk görevleri bulunmamakta, daha ziyade denize acil durumlara müdahale ve kurtarma görevleri bulunmaktadır. Birim, arama kurtarma, deniz güvenliği, deniz trafik yönetimi, kirliliği önleme ve gemi kurtarma, enkaz çekme, sivil krizler ve afetlere mukabele ve uluslararası iş birliği alanlarında görevlerini, hem Denizcilik ve Sahil Güvenlik Kurumu hem Müşterek Denizcilik Güvenlik Merkezi hem de Müşterek Kurtarma Koordinasyon Merkezi teşkilatlanması içerisindeki birimleri ve personeli ile yerine getirmektedir (HM Coastguard, t.y.).

Birleşik Krallık'ın denizde kolluk görevleri ise en son 2023 yılında güncellenen Denizcilik Kolluk Yetkileri isimli yasa kapsamında İngiltere ve Galler Polis Kuvveti, Britanya Ulaştırma Polis Kuvveti, Liman Güvenliği Polisi, Gümrük Polisi, Ulusal Suç Kurumu, Savunma Bakanlığı Polisi, Donanma Polisi, Sivil Nükleer Polis gibi farklı birimler tarafından yürütülmektedir (Home Office, 22.02.3023).

Sonuç olarak, denizel çevrenin korunması ve bu kapsamda denizel sürdürülebilir kalkınmayı bir dengede yürütebilmek adına Birleşik Krallık hükümetinin 2009 yılından başlayarak Deniz ve Kıyılara Erişim Yasası, Denizel Yönetim Teşkilatı, Denizel Politika Açıklaması, Denizel Planlama Sahası rehber dökümanı gibi adımlarla bütüncül bir denizcilik politikası takip ettiği çıkarımı rahatlıkla yapılabilir. Ayrıca denizel yönetişimin önemli bir parçası olan deniz emniyet ve güvenliğin sağlanmasına yönelik de oluşturmuş olduğu koordine organı Müşterek Deniz Güvenliği Merkezi de bu anlamda atılmış adımlardan biridir. Bunun haricinde denizde seyir emniyeti ve kirliliğe karşı

mücadeleye ilişkin de Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Denizcilik ve Sahil Güvenlik Kurumu yer almaktadır. İlave olarak Kuzey Denizi'nin enerji üretimi ve karbon depolanması maksadıyla kullanımını tek elden yönetmek üzere de Kuzey Denizi Geçiş Otoritesi kurulmuştur. Birleşik Krallığın bütüncül deniz politikası kapsamında atmış olduğu tüm bu adımlar aslında eskiden üyesi olduğu Avrupa Birliği'nin mevzuatıyla da uyumludur. Avrupa Birliği içerisinde konunun geliştirilmesi ve uygulanmasında üyeliği döneminde Birleşik Krallık öncü ülkelerden biri olmuştur.

1.7. Çin Halk Cumhuriyeti

Çin Halk Cumhuriyeti'nin okyanus yönetişi şeklinde ifade edilen bütüncül deniz politikası birçok açıdan incelemeye değerdir. 1.4 milyar civarındaki nüfusunun ve ekonomisine ait sektörlerin çoğunun kıyı bölgelerinde yoğunlaşması ve 1980'lerden itibaren yaşadığı ekonomik büyüme nedeniyle denizlere ve deniz kaynaklarının kullanımına daha da ağırlık vermesi, bu anlamda artan taleplerin dengelenmesi, çevresel kötüleşmenin önüne geçilmeye çalışılması ve zihinsel ve kurumsal dönüşümlerin gerçekleştirilmesi gibi birçok faktör çalışmanın kapsamında günümüzün küresel aktörü Çin'in deniz yönetişimini mercek altına almaya yöneltmektedir.

ÇHC'nin denizcilik anlamındaki kurumsallaşma çabalarının dönüm noktası 22 Temmuz 1964'te direkt olarak Devlet Konseyine bağlı bir Devlet Okyanus İdaresi'nin (DOİ) kurulmasıdır. Kurulur kurulmaz, donanmanın okyanus enstitüsü ve deniz araştırma takımı ile, sonradan Devlet Bilim ve Teknoloji Komisyonu olan, Bilimsel Planlama Komitesine bağlı Okyanus Kısmi Ofisi DOİ'ye bağlanmıştır. 1965 yılında DOİ'nin kuzey, doğu ve güney büroları donanmanın üç filosuyla aynı yerlere kurulmuştur. DOİ kıyılara istasyonlar kurarak gelgitler, kıyı hava durumu, dalga durumlarına ilişkin tahminler oluşturmaya başlamıştır. Donanmadan transfer edilen gemilerle araştırma filosunu ve Makine İnşa Bakanlığınca sağlanan gözetleme cihazları ile gözetleme sistemini kurmuştur. 1980 yılına gelindiğinde Çin'in Güney Pasifik'te ilk füze denemesi için DOİ'nin bir araştırma gemisiyle hidrometeorolojik koşulları kontrol etmesi DOİ ile Çin askeri stratejisi arasında tesis edilen yakın ilişkiye işaret eden bir vakadır (Jun'ichi, 2014).

Yanlış kalkınmanın getirdiği çevresel etkiler hissedildiğinde DOİ'nin görev ağırlığı denizel çevrenin ve ekosistemin korunması üzerine olmaya başlamıştır. 1974'ten itibaren DOİ Sarı Deniz, Doğu Çin Denizi, Güney Çin Denizi'nde aralıklarla kirlilik araştırmaları yapmaya başlamıştır. Bu dönemde su ürünleri yetiştiriciliği için kullanılan sığ deniz alanlarının %40'nın kirlenmiş olduğu, petrol kokusundan ve zehirlerden dolayı deniz ürünlerinin yenilemediği tespit edilmiştir. Kritik olarak değerlendirilen bu durum neticesinde 1982 yılında Denizel Çevrenin Korunması Yasası yürürlüğe girmiştir. Bu yasayla artık DOİ denizel çevrenin gözetlenmesi ve kontrolü anlamında, gözetleme, denetleme, bilimsel araştırma yapma ile görevlendirilmiş, bir sene sonra çıkarılan düzenleme ile açık denizlerde petrol çıkarılması ve üç sene sonra çıkarılan bir diğer düzenleme ile

de denize atık dökülmesi anlamında çevresel yönetimden sorumlu kurum haline gelmiştir. 1983'ün Mart ayında DOİ'nin üzerinde "Çin Deniz Gözetimi" yazan gemi ve uçakları devriye görevlerine başlamıştır. Çin'de deniz gözetiminin başlangıcı olan bu durum dolayısıyla çevresel koruma görevleri nedeniyle gelişmiştir. Aynı yasaya istinaden 2009 yılında getirilen bir düzenleme ile ticari gemilerin ve liman faaliyetleriyle alakalı denizel kirliliğe ilişkin denetim, araştırma ve izleme için sorumluluk ise gemi denetim ve liman düzenleme dairesine verilmiştir. Balıkçı gemileri ve limanlarının benzer denetimi ise su ürünleri kolluk gücüne ve balıkçılık limanları düzenleme dairesine (şu an Tarım Bakanlığı Su Ürünleri Dairesi) verilmiştir. Denizel çevreyle ilgili bu sorumluluğu nedeniyle içerisinde doğal veya insan eliyle oluşan afetlerin zararlarının önlenmesi ve azaltılmasına yönelik tedbirlerin sıralandığı yıllık raporları DOİ 2000 yılından beri yayımlamaktadır (Jun'ichi, 2014).

Ayrıca deniz trafik güvenliğine ilişkin Deniz Trafik Güvenliği yasası 1983'te çıkarılmış, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Deniz Güvenliği İdaresi kurularak bu anlamda yetkilendirilmiştir. İlave olarak da 2003 yılında Liman Yasası çıkarılarak yine bu bakanlığın limanlarla ilgili birimi yetkili kılınmıştır (Jun'ichi, 2014).

Çin deniz yönetiminde bir diğer önemli gelişme deniz alanlarının ve adaların yönetimine ilişkin yasaların çıkarılmasıdır. "Deniz Alanlarının İdaresi Yasası"nın 2001 yılında kabulü ve geçici uygulamasından sonra 2002 yılında yürürlüğe girmesiyle ülkesel denizlerin yüzeyi, içerisi ve yatağında devlet sahipliği getirilmiştir. Buralardaki hakların kullanım hakkı Devlet Konseyine, gözetimi ve yönetimi DOİ'ye verilmiştir. DOİ bu alanların ücret karşılığında kullanımına ilişkin sertifika vermeye yetkili kılınmıştır. Bu belgeler, açık artırma ile pazarlanabilmekte, borç karşılığı teminat olarak kullanılabilir. DOİ bu haliyle o dönemde artık ÇHC denizel alanların tahsis edildiği bir merkez haline gelmiştir. Deniz alanlarının kalkınma, idari koruma, doğa koruması, özel maksatlar veya elde tutma gibi işlevsel olarak belirli süreler ile tahsis edilmesine başlanmıştır. 2010 yılında yürürlüğe giren Ada Koruma Yasası ise ülkesel deniz üs noktalarının olduğu, ulusal savunma amaçlarına hizmet eden ve denizel doğal rezerv alanları içinde kalan alanlar gibi özel amaçlar için adaların muhafaza altına alınmasını sağlamaktadır. Üzerinde yaşam olmayan alanlar yasa kapsamında devlete ait olup kullanıcılardan ücret alınmaktadır. Çin'in üzerinde egemenlik iddia ettiği deniz alanlarında en az 500m2 büyüklüğünde ve 433'ünün üzerinde yaşam olan 6900'den fazla ada bulunmaktadır. Bu alandaki küçük adaların sayısının 10 bini geçtiği söylenmektedir. Üzerinde yaşam olmayan adaların ekonomik anlamda değerlendirilmesine yönelik düzensiz ve kontrolsüz şekilde yürütülen taş ocakları ve odunculuk faaliyetleri nedeniyle kalkınma faaliyetlerinin ekosistemi etkilediği, adaları ana karaya bağlama çalışmalarının olduğu ve turizm için yetersiz şekilde işgal edildikleri bildirilmektedir (Jun'ichi, 2014).

ÇHC kıyılarında geliştirdiği kıyısız mekânsal planlamalar haricinde henüz karasuları ötesinde derin deniz projeleri için denizel mekânsal planlama gerçekleştirmiş ve uygulamış değildir. Bu anlamda MEB ve kıta sahanlığı içerisinde DMP yapabilecek idari yapılanmaların oluşturulması

gerektiği belirtilmektedir. Halen kara ve kıyı mekânsal planlaması ile kıyı bölgeleri ve suları için bütünleşik bir yaklaşım izleyen Çin'in uluslararası DMP ilkeleri çerçevesinde bir yol haritası çıkarmasına olan ihtiyaca vurgu yapılmaktadır (Gao vd., 2024: 12).

1992 yılında, tarafı olduğu 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'den kaynaklanan hakların ulusal yasal sistemde netleştirilmesi adına, Çin mevcut karasuları yasasına değişiklikler getirerek Karasuları ve Bitişik Bölge Yasası ismiyle güncelleştir. Bu yasayla ÇHC ilk defa "deniz alaka ve menfaatleri" kavramını açıkça belirtir olmuştur. Yasanın 1. maddesi "Bu yasa ÇHC'nin karasularında egemenliğini ifa etmesi, bitişik bölgeyi kontrol etmesi ve ulusal güvenliği ile deniz alaka ve menfaatlerini muhafaza etmesi için çıkarılmıştır" şeklinde hükmetmektedir. Bir önceki yasadan farklı olarak bu yasada Diaoyu (Japonca)/Senkaku (Çince) Adaları ile "Çin'e ait diğer tüm adalar" ifadesiyle Güney Çin Denizi'ndeki tüm ihtilaflı adalar da açık bir şekilde Çin egemenliği içerisinde ifade edilmiştir. 1998 yılında ise Çin ayrıca Münhasır Ekonomik Bölge ve Kıta Sahaneliği Yasası çıkarmıştır. Yasanın 2. maddesi BMDHS ile uyumlu olsa da, ÇHC, kendine bir istisna yaratmıştır. Japonya'nın takımada statüsüyle devam eden bir kıyı hattı olmadığı ve kendisinin ise kesintisiz kıyı hattının olduğu, dolayısıyla daha uzun kıta sahanlığına sahip olduğu iddiasını bu yasaya yansıtmıştır. Japonya ile MEB ve kıta sahanlığı görüşmelerinde tespit edilen coğrafi ortay hattı doğruya doğru genişletmiştir. Yasanın 14. maddesindeki "bu yasadaki hükümler Çin'in istifade ettiği tarihi hakları etkilemeyecektir" ifadesi MEB ve kıta sahanlığı belirlenmesi konusunda Çin'in tarihi haklarına öncelik vermektedir. Dolayısıyla Çin istediği zaman alaka ve menfaatlerini savunmak için tarihi haklarını ortaya sürebilmektedir. Bu ifade Güney Çin Denizi'ndeki "dokuz kesik hat" içerisindeki egemenlik için Çin Halk Cumhuriyeti'ne yasal dayanak oluşturmaktadır. ÇHC ayrıca BMDHS'nin Md.58 paragraf 3'teki "MEB içerisinde geçen veya uçuş ifa eden devletler kıyı devletinin hak ve görevlerine gerekli saygıyı gösterecektir" ifadesini MEB'de kendi ulusal savunması kapsamında diğer devletlerin askeri istihbarat, gözetim ve keşif faaliyetlerini kısıtlayacak şekilde yorumlamakta ve ona göre davranmaktadır. Bu anlamda ABD donanmasının unsurlarıyla sürtüşmeler yaşamıştır ve yaşamaktadır (Jun'ichi, 2014).

Çin, tarihsel haklar iddiası zemininde "Four Sha" doktrinini esas alarak, yukarıda bahse konu deniz alanları ve adalara yönelik yasal düzenlemeleriyle Güney Çin Denizi (GÇD)'nde egemenlik idda ettiği ada ve deniz alanlarının yönetimine ilişkin idari yapılanmalar oluşturmuştur. Dört Sha (Kum) Doktrini GÇD bölgesindeki Paracels, Spratlys, Pratas and Macclesfield adacık ve resifleri üzerinden deniz alan hâkimiyeti kurmak için BMDHS hilafına ÇHC'nin geliştirdiği hukuki veçhelerdir (Doğan ve Gürkaynak, 2019: 936).

GÇD'deki Spratly ve Paracel Adaları içerisindeki adaların bazılarının işgali, bazı resiflerin genişletilerek karasal alan ve Münhasır Ekonomik Bölge yaratılması ve bu toprak parçalarının ve ilgili deniz alanlarının Hainan ada eyaletine bağlı Paracel takımadasının Woody adasında kurulan Shansha belediyesine bağlanması gibi idari düzenlemeler Çin'in bölge politikası anlamında

geliştirdiği somut adımlardır. Neticede GÇD'deki deniz alanları ve adalar için ÇHC bir yerel idare kurmuş ve işletmektedir (Yıldırım, 2020).

Çin Komünist Partisi'nin 2007 yılı Ekim ayında yapılan Ulusal Parti Kongresi raporunda "denizel endüstrinin geliştirilmesi" görevi verildikten bir sene sonra Devlet Konseyi'nin yayımladığı "Ulusal Denizel Endüstriyel Kalkınma Planı"nda Çin'in güçlü bir okyanus gücü olarak inşa edilmesi hedeflenmiş, planda sadece ekonomik kalkınmaya odaklanılmayıp ayrıca deniz kaynaklarının yönetimi, çevre, ekonomi, alaka ve menfaatler ve güvenlik konularına da değinilerek daha bütüncül bir yaklaşım sergilenmiştir. Bu plan ÇHC'nin bütüncül deniz politikasının ilk resmi belgesi olarak gelecek okyanus politikalarına ışık tutması açısından önemlidir (Hart vd., 2018: 1).

Çevresindeki denizlerden ve okyanuslardan ekonomik ve egemenlik anlamda yeterince istifade edemediğini değerlendiren ÇHC 2012 yılında yapılan ÇHC Komünist Partisi Kongresiyle birlikte başlayan süreçte, bütüncül bir okyanus politikasına olanak sağlayacak düzenlemelere girişmiştir. 2013 yılında DOİ'ye üst koordinasyon makamı olarak Ulusal Okyanus Komisyonu (UOK) kurulmuştur. Çin'in beş yıllık kalkınma planlarında (BYKP) deniz ve okyanusların kullanımının ilk defa ayrı bir başlık olarak yer alması 11. (2007-2011) BYKP'da olmuş, takip eden 12. (2011-2015) BYKP'da denizcilik ekonomisi önemli bir yer teşkil etmiş ve DOİ yetki alanlarının genişletilmesine giden süreç başlamıştır. 13. (2016-2020) BYKP'da ise yerel deniz yönetişimi ağırlıklı olarak işlenmiş, kapsamlı denizcilik kalkınması için pilot alanların oluşturulması, açık deniz balıkçılığının nicel anlamda geliştirilmesi, kirlenmeye denizde tedbirler ve araştırma ve geliştirme alanlarına (deniz biyotıbbı, tuzdan arındırma teşviki, ölçek geliştirme, endüstriyel destekleme ve deniz ekipmanları gibi) ağırlık verilmiştir. 2018 yılına gelindiğinde denizcilik işlerinin DOİ ve UOK merkezinde sıkıca koordine edildiği yapı işlevini tamamlamış, artık birbirini öğrenen denizcilikle ilgili yapılar ilgili bakanlıklara devredilmiştir. Denizciliğin canlı hayatı koruma ve çevre ile ilgili olan kısımları Çevre ve Ekoloji Bakanlığı (ki kara ve deniz kirlenmesi bütüncül olarak ele alınabilsin), deniz ekonomisinin stratejik planlaması, düzenlenmesi, araştırma ve arama idari yönetişimi, deniz alan yönetimi gibi birimleri ve işlevleri ise yeni kurulan Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın bünyesine dâhil edilmiştir. 2021 yılında yayımlanan 14. BYKP'da ise ÇHC deniz yönetimine ilişkin son yapısal sıçramasını gerçekleştirmiştir. 13. BYKP'da odak okyanus ekonomisi ve kaynaklarının kalkındırılması iken 14. BYKP bunları ölçek olarak büyütmeyi ve açık denizlerin küresel yönetişiminde söz sahibi olmayı ve onlardan faydalanmayı hedeflemektedir (Yılmaz, 2022).

Çin denizcileşme süreci içerisinde birisi daha önce bahse konu olmuş deniz kolluğu görevi yapan beş ayrı idari organ geliştirmiştir. Bunlardan, DOİ'nin Çin Deniz Gözetimi (ÇDG) birimi, 1983'te devriyelerine başlamakla birlikte DOİ içerisinde bir kurum haline gelmesi 1998 yılında gerçekleşmiştir. 1983'teki ilk görevi deniz çevresinin korunması ve deniz alanı kullanımının yönetimi iken, 1998 yılında kuruluş düzenlemesinde kendisine Çin'in deniz alaka ve menfaatlerinin koruma sorumluluğu, 2008 yılında da bir ilave ile Çin deniz haklarının korunması ve yasalarının uygulanması

için (Çin'in egemenlik iddia ettiği deniz alanları üzerinde) düzenli devriyeler gerçekleştirmek görevi ihdas edilmiştir. ÇDG de yine donanmanın üç ana üssü olan Kuzey Deniz, Doğu Deniz ve Güney Deniz üssünün her birinde 3-4 deniz filosu ve bir hava kısmı ile görev yapmaktadır. Deniz alanı devriyelerine Haidun, ada savunması devriyelerine Hudao ve deniz çevre koruma devriyelerine Bihai kod isimleri verilmiştir. Deniz gözetim gemi sayısının 60'ı geçtiği, bunların üçte birinden fazlasının uzun süre denizlerde kalma kabiliyetine sahip olduğu bildirilmektedir. Bir diğer kolluk görevi yapan birim Tarım Bakanlığı Balıkçılık Dairesine bağlı görev yapan balıkçılık yönetimi kolluk gücüdür. Daha öncesinde Sarı Deniz ve Bohai Denizi, Doğu Çin Denizi ve Güney Çin Denizi Balıkçılık İdarelerine bağlı görev icra eden devriye takımları, 1995 yılında bu idarelerin altında Balıkçılık Kolluk Komutanlıkları olarak isimlendirilmiş, 2000 yılında ise tek bir Balıkçılık Kolluk Komutanlığı olarak birleştirilmiştir. 2010 rakamlarıyla merkezi ve yerel toplam ülke çapında 1400'ün üzerinde balıkçılık kolluk devriye gemisinin olduğu ve bunlardan sadece sekizinin 1000 ton üzerinde olduğu belirtilmektedir. 2005 yılından itibaren ÇDG ve Balıkçılık Kolluk Komutanlığı'na büyük tonajlı helikopter taşıyabilen gelişmiş gemilerin ilave edilmesiyle, bir taraftan donanmaya ait gri filo yerine beyaz filo kullanımı ile gerilim tırmanması tahdit edilmiş, ancak diğer taraftan da Çin'in de talepkâr faaliyetlerinde de artış gözlenlenmiştir. Kalan diğer üç deniz kolluk görevi yapan birimler ise Çin Sahil Güvenliği, Gümrük İdaresinin Kaçaklılıkla Mücadele Bürosu ve Ulaştırma Bakanlığının Deniz Emniyeti İdaresidir. Çok dağınık olmaları, yetki alanı, görev ve sorumluluk çakışması, örtüşmesi, duplikasyon ve koordineye yaşanan sıkıntılar nedeniyle "beş dragon" olarak adlandırılan kolluk kuvvetleri 2013 yılında, Ulaştırma Bakanlığı Deniz Emniyeti İdaresi hariç, DOİ'ye bağlı Çin Sahil Güvenlik Komutanlığı ismiyle tek bir çatı altında toplanmıştır. Başına ise, aynı zamanda DOİ Amir Yardımcılığı görevi de tevdi edilmiş olan Kamu Güvenliği Bakan Yardımcısı getirilmiştir (Jun'ichi, 2014).

Yine Kuzey, Doğu ve Güney denizleri alt komutanlıkları olarak bölgesel teşkilatlanma üzerinden çalışan Çin Sahil Güvenlik Komutanlığı 2018'deki yeniden teşkilatlanma ile Devlet Konseyi adına görev yapan DOİ'den alınıp, Merkezi Askeri Komisyonun birleşik komutasındaki Halkın Silahlı Polis Gücüne transfer edilmiştir. Yeniden teşkilatlanmadan sonra donanmanın eski subayları komutanlık bünyesinde önemli kadrolara getirilmiş, ayrıca komutanlık teşkilat, personel ve ekipman olarak güçlendirilmiştir. Örneğin donanma envanterinden çıkarılan muhrip gemiler ve fırkateynler komutanlık envanterine dâhil edilmiştir. Sahip olduğu 200'den fazla gemi ve hava aracıyla Çin Sahil Güvenlik Komutanlığı dünyanın en büyük deniz kolluk gücü durumundadır (Japan Ministry of Defense, 29.08.2023). 2018'deki teşkilatlanma neticesinde Çin Sahil Güvenlik Komutanlığı emir komuta bağlantısı barış zamanında deniz kolluk faaliyetleri için Halkın Silahlı Polis Gücüne, savaş zamanı ve donanma ile ortak yürütülen muharip olmayan askeri görevler için Harekât Alanı Komutanlıklarına olacak şekilde düzenlenmiştir (Japan Ministry of Defense, 29.08.2023).

2018 yılında taslağı hazırlanan 2021 yılı Ocak ayında çıkarılan Çin Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu uygulanacağı coğrafi alanlar ve silah kullanma yetkilerine dair içerdiği ikircikli hükümler nedeniyle tartışma yaratmıştır. Kullanılan "Çin egemenliğindeki deniz alanlarına ve onların üzerindeki hava sahasına uygulanacaktır" ifadesi bu alanın bir tarifini vermemiştir. Ancak taslak kanunda bu alanın, "iç sular, karasuları, bitişik bölge, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı ve Çin'in yetkiye sahip olduğu diğer deniz alanları" olarak tarif edilmiş olduğu da bir gerçektir. Kanunun maddelerinde "yabancı askeri gemilerce ifa edilen yasa dışı eylemlere karşı zorla tahliye gibi önlemler alınabilir", "denizlerde egemenliğin yabancı teşkiller ve kişilerce yasadışı ihlali durumlarında, silah kullanma dâhil, tüm gerekli tedbirlerin alınabileceği", "geçici deniz uyarı alanları oluşturabilir ve gemilerin ve insanların geçişi veya kalması kısıtlanabilir veya yasaklanabilir", "Sahil Güvenlik Komutanlığı, Ulusal Savunma Yasası ve Halkın Silahlı Polisi Yasası gibi ilgili yasalar gereği ve Merkezi Askeri Komisyon emirleri gereği savunma hareketi dâhil görevler icra edebilir" ifadeleri yer almaktadır (Japan Ministry of Defense, 29.08.2023). 2018 yılındaki reformda bir diğer değişiklik ise, balıkçılık gemilerinin denetimiyle ilgili olmuştur. Daha önce Tarım Bakanlığında olan balıkçılık gemilerin denetlenmesi sorumluluğu Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir (Hart vd., 2018).

Çin 2000'li yıllardan itibaren yeni deniz kaynaklarından istifade yolunda da girişimlere başlamıştır. 2006'da yürürlüğe giren Çin'in Yenilenebilir Enerji Yasası kapsamında 2010 yılında Ulusal Eneji İdaresi ve DOİ deniz rüzgâr enerji çiftliklerinin inşası ve idaresine ilişkin yasanın pilot uygulamasını başlatmıştır. Aynı yıl Şangay açıklarında 3 MG'lık enerji üreten çiftlik kurulumunun peşinden ayrıca gel-git seviyelerindeki farklardan, dalgalardan, gel-git akıntılarından istifade ile enerji üretimine ilişkin testler de başlamıştır. Enerji haricinde, derin deniz tabanından mineral kaynaklardan istifade de bir diğer yeni uğraş alanı olmuştur. Bu kaynaklardan biri metan hidratlarıdır. ÇHC Güney Çin Denizi tabanında çok büyük miktarlarda bulunduğu tahmin edilen gaz hidratları için jeofizik araştırmalarını 2009 yılından itibaren başlatmıştır. Deniz tabanında bulunan minerallerin keşfi ve çıkarılması için DOİ altında kurulmuş olan Çin Okyanus Mineralleri Araştırma ve Geliştirme Derneği (COMRA) 2001 yılında Uluslararası Deniz Otoritesinden (ISA) kuzeybatı Pasifik deniz alanlarında magnes nodulleri araştırma hakları için ilk ruhsatını almıştır. COMRA, 2011 yılında ISA'dan ayrıca güneybatı Hint Okyanusu bölgesindeki deniz alanlarında denizaltı hidrotermal yataklarını araştırmak için ruhsat almıştır. DOİ'nin Arktik ve Antartik İdaresi birimi de ayrıca 1984'ten beri kutup gözlem ve araştırmalarında buzkıran gemileri ve bilim adamları ile yerini almakta ve seferlerini düzenli bir şekilde sürdürmektedir. Antarktika Sözleşmesine göre 2041 yılına kadar mineral ve enerji kaynakları çıkarılamayacak olan bu kıtaya yönelik ÇHC de, bölgeye bilimsel isimlerle çıkar için yatırım yapan diğer ülkelerin gerisinde kalmamak için, bilimsel araştırmalar yapan istasyonlarını kurmuştur. Arktik için ise, Arktik İpek Yolu projesi kapsamında buzların erimesiyle oluşan ulaşım hatlarından istifade ile avantaj elde etmeye yarayacak alt yapı çalışmalarını yaptığı düzenli seyirlerle sürdürmektedir (Jun'ichi, 2014).

Çin'in denizlerle alakalı veri ve bilgi geliştiren Tabii Kaynaklar Bakanlığı'na bağlı Ulusal Denizel Veri ve Bilgi Hizmeti Kurumu bulunmaktadır. Kurumun ulusal deniz veri ve bilgi kaynaklarının yönetimi, geliştirilmesine ilişkin rehberlik yapılması, denizel ekonomi, denizel yönetim, kamu hizmetleri ve denizel çevresel koruma ile onunla alakalı araştırmalar için bilgi ve teknik destek sunulması sorumlulukları bulunmaktadır. Kurumun <https://www.nmdis.org.cn/> adresli genel ağ portalında denizcilik haberleri, hava durumu, gelgit, dalga ve akıntılara ilişkin tahminler, denizel veri, denizel konulara ilişkin kütüphane, denizel bilgiler arşivi ve içerisinde denizcilik ekonomik istatistikleri, deniz seviyesi, deniz afeti, denizel çevre kalitesi, deniz alanı kullanım yönetimi, denizcilik idari hukuku uygulaması, denizel atıklar ve ada yönetimine ilişkin içeriği zengin bülten kısımları yer almaktadır. Veriler sekmesi incelendiğinde <https://mds.nmdis.org.cn/> adresindeki genel ağ sayfasında oşinografik, hidrogrografik, anlık gerçek veriler, uydularla ve diğer gözlem araçlarıyla uzaktan algılama verileri, bunların analiz edilmesine yardımcı olacak araçlar ve bu verilerin analizi ile oluşturulmuş bir çok bilgi kitapçığı yer almaktadır. Bu genel ağ sayfasında okyanus akıntıları, deniz seviyeleri, sıcaklık ve tuzluluk gerçek zamanlı olarak takip edilebilmektedir (Çin Denizcilik Bilgi Ağı, t.y.).

Çin Denizcilik Bilgi Ağı'nın "Denizcilik Ekonomik Bülteni"nde yer alan mavi ekonomi istatistiklerinin sonuncusu 2023 yılı Nisan ayında yayımlanmış 2022 yılı verileridir. İstatistikte toplam denizcilik çıktısı denizel ekonomi genel başlığında şu ana kalemlere ayrılmıştır:

- denizel endüstri,
- denizel araştırma ve geliştirme,
- denizel kamusal yönetim hizmetleri,
- denizle alakalı (upstream) ekipman ve materyal üretimi,
- deniz gıdası işlenmesi, denizel ürün toptan ve perakende satış hizmetleri, denizel işletme hizmetleri (downstream).

Denizel endüstri ise kendi altında,

- deniz balıkçılığı,
- gelgit düzlüklerinde tarım,
- su ürünleri çiftlikleri ürün işleme endüstrisi,
- açık deniz petrol ve gaz endüstrisi,
- deniz madenciliği,
- denizel tuz endüstrisi,
- gemi inşa endüstrisi,
- denizel kimya endüstrisi,
- denizel medikal ve biyolojik ürünler endüstrisi,
- açık deniz mühendislik ve inşaat endüstrisi,
- deniz suyu arıtılması ve kapsamlı kullanımı,
- deniz ulaştırması ve

– deniz turizmi olmak üzere
toplam 15 alt başlıkta kategorize edilmiştir.

2022 verilerine göre Çin toplam denizel üretimi 9,462.8 milyar yuan ile bir önceki seneye göre % 1.9 artış göstererek gayri sahi milli hasıladaki payını % 7.8 olarak muhafaza etmeye devam etmiştir. Bu miktar içerisinde Çin'in yenilikçi teknolojilerin kullanıldığı yüksek verimlilik anlamında gruplandığı sektörlerden elde edilen gelirler bu anlamdaki öncü endüstri için 434.4 milyar yuan ile toplam üretimin % 4.6'sına, ikincil endüstri için 5,571.8 milyar yuan ile %36.5'ine, üçüncül endüstri için 3,456.5 milyar yuan ile %58.9'una denk gelmektedir. Yani Çin denizel ekonomide yüksek verimlilik oranını henüz istediği seviyeye getirememiştir. Denizel endüstri toplam denizel üretim hasılasının içerisinde 3,854.2 milyar yuan olarak yer almıştır. Denizel endüstrinin bu hasılası içerisinde öncü pay ise 1,310.9 milyar yuan ile denizel turizm alanından sağlanmıştır. Onu, 752.8 milyar yuan ile deniz taşımacılığı, 440 milyar yuan ile denizel kimya endüstrisi, 434.3 milyar yuan ile deniz balıkçılığı, 272.5 milyar yuan ile açık deniz petrol ve gaz endüstrisi takip etmektedir (Çin Denizcilik Bilgi Ağı, t.y.).

Çin'in denizlere ilişkin tüm bu politikaları ve geliştirdiği yasal çerçeveler incelendiğine bir bütüncül deniz politikası çerçevesi içerisinde denizlerden istifade etmeyi benimsediği, ancak kıyılar haricinde havza politikaları veya stratejileri kapsamında kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinde denizel mekânsal planlama yapacak kurumsal kapasitesinin henüz olmadığı anlaşılmaktadır. Denizlerden istifade adına çok büyük atılımlar yapan Çin, ölçeği oldukça büyük mavi ekonomisini, kendi kaynaklarını da tamamen tüketmemek adına, ekolojik sistemin korunması ve kollanması faaliyetleriyle dengelemeye çalışmakta, en azından kıyılar için DMP'nin esas alındığı bir bütüncül deniz politikası sürdürme gayreti içerisinde.

1.8. Rusya Federasyonu

Dünyanın en büyük kara ülkesine ve 7,566,673 km² ile dördüncü büyük münhasır ekonomik bölgesine (Countries With The Largest..., t.y.) sahip olan Rusya Federasyonu, mevcut küresel bağlamda çok merkezli dünya düzenini öne çıkaran iddialı bir büyük güç olarak deniz yönetimi ve politikaları açısından değerlendirmeye alınmalıdır. Ayrıca Arktik Okyanusu'ndaki uzun kıyı şeridi, deniz yetki alanları meselesi henüz çözülmemiş bu bölgenin kaynaklarına olan yoğun ilgisi, buzulların erimesiyle hayata geçirmeye çalıştığı Kuzey Deniz Rotası ve batı ve güneyde deniz erişiminin NATO ile çevrelenmiş olması gibi jeopolitik etmenler de Rusya Federasyonu'nun denize ilişkin yaklaşımını incelemeye değer kılmaktadır. Rusya Federasyonu denizlere ilişkin politika hedeflerini diğer aktörlerden farklı bir şekilde hem işlevsel hem de coğrafi vektörler üzerinden önceliklendirmektedir. Rusya'nın Denizcilik Doktrini, Denizcilik Stratejisi gibi belgelerdeki denizcilik vizyonu, bir büyük deniz gücünde olması gerektiği gibi, Rusya Federasyonu'na "Dünya

Okyanusu"nu hedef koymaktadır. Bu ibare Rusya'nın denizcilik politika hedeflerinde sık sık geçmektedir. Rusya Federasyonu'nun denizcilik politika ve faaliyetlerinin ağırlıkla planlanıp yönetildiği ana sorumlu bir bakanlığı bulunmamakta, denizcilik faaliyetleri ait oldukları sektörler bünyesinde yönetilmektedir. Ancak denizcilik faaliyetlerinin koordinesi için siyasi-stratejik seviyede bir kurul sistemi mevcuttur. Özellikle son dönemde büyük deniz gücü hedefine yönelik ulusal deniz politika belgelerine yansıyan ilke, öncelik ve hedeflerin gerçekleştirilmesine yönelik kurulmuş olan bu sistemi 2024 yılında da güçlü bir şekilde yürütme azmi devam etmektedir.

Bu tarz bir yapılanma 2000'li yılların başından beri aslında mevcuttur. Rusya Federasyonu Hükümeti Denizcilik Kurulunun varlığı Rusya'nın o dönemdeki denizcilik politikası içerisinde ifade edilmektedir (Kuroyedov ve Moskovenko, 2002). 2010'lu yıllarda yine denizcilik faaliyetlerinde federal ve bölgesel otoritelerin çabalarının Denizel Kurul olarak adlandırılmış daimi bir yapılanma kapsamında koordine edildiği bilinmektedir (Government of Russian Federation, "Marine Board", t.y.). 2015 ve 2022 Rusya Federasyonu Denizcilik Doktrini federal seviyede bir "Denizcilik Kurulu" ve federasyonu oluşturan birimlerde ise "Denizcilik Konseyi"nin koordine ve yönlendirme görevlerine atıf yapmaktadır (Rusya Federasyonu, 2015; 2022).

Rusya 13 Ağustos 2024 tarihinde Başkanlık Emri ile yeni bir "Rusya Federasyonu Denizcilik Kurulu"nu kurmuştur. Kurul bünyesinde "Donanma Stratejik Gelişim Konseyi"ni, "Arktik'teki Ulusal Çıkarların Savunması Konseyi"ni ve "Denizcilik Faaliyetlerinin Desteklenmesi ve Kalkınması Konseyi"ni içerecek şekilde tasarlanmıştır (Presidential Executive Office - Russia, "Meeting of the ...", 27.08.2024). Yeni Denizcilik Kurulu 52 üyeden oluşmaktadır. Bu üyelerin arasında çeşitli bakanlar, kıyı bölge valileri, Sınır Muhafız Hizmeti şefleri, Rusya Genelkurmay Başkanlığı, Federal Güvenlik Hizmeti, ana gemi inşa şirketleri ile en büyük Rus şirketlerinin (Rosatom ve Novatek gibi) yöneticileri yer almaktadır (Sukhankin, 04.09.2024).

Halen Rusya Başkanlık Yürütme Ofisi'nde 2024 Haziran ayında kurulan bir "Ulusal Denizcilik Politikası için Başkanlık Müdürlüğü" bulunmaktadır. Müdürlüğün görevi Başkan'ın ulusal deniz politikası tasarlamasına destek vermek, politikanın uygulanmasına, Dünya Okyanusu'nda Rusya ulusal çıkarlarının temin edilmesine, denizcilik yeteneklerinin, denizcilik faaliyetlerinin ve gemi inşasının geliştirilmesine yönelik öneriler geliştirmek olarak tarif edilmektedir. Müdürlük, Başkanlık Yürütme Ofisi Genel Sekreteri'nin talimatları çerçevesinde bu önerilerin uygulanmasına katılmakta ve ayrıca "Denizcilik Kurulu"nın faaliyetlerine araştırma, analitik ve planlama desteği sunmaktadır (Presidential Executive Office – Russia, "Presidential Directorate for..." t.y.). Rusya Federasyonu Başkanı Putin bu Müdürlüğü 2024 Haziran ayında kurduktan sonra görevlerini de 13 Ağustos 2024 tarihinde yeni Ulusal Denizcilik Kurulu kuruluşuyla aynı tarihte onaylamıştır (Putin approves functions of..., 13.08.2024).

Yeni Denizcilik Kurulu ilk toplantısını 24 Ağustos 2024 tarihinde gerçekleştirmiştir. Toplantıda Kurul'un ana görevi, ulusal denizcilik politikalarıyla ilgili meselelerde federal ve bölgesel yürütme organları için bir odak noktası hizmeti sunmak olarak belirtilmiştir. Bu yapılanmanın artan jeopolitik gerilim ve yaptırımların baskısı karşısında denizcilik faaliyetlerinin kamu idaresini yeni bir seviyeye taşıma ihtiyacı nedeniyle gerçekleştirildiği de toplantıda ifade edilmiştir. Toplantıda gündem olarak Dünya Okyanusu'nda istikrar ve Rusya'nın Arktik'teki çıkarlarını savunmak, yerli gemi üretimi, liman geliştirmesi ve limanlar ile iç su yolları ve uluslararası taşıma koridorlarının bağlantısının geliştirilmesi konuları ele alınmıştır (Presidential Executive Office – Russia, “Meeting of the ...”, 27.08.2024).

2019 yılında yayımlanmış “2030 Yılına Kadar Rusya Federasyonun Denizcilik Faaliyetlerinin Geliştirilmesi Stratejisi”nde belirlenen denizcilik politika hedeflerine yönelik eylem planında; Ulaştırma Bakanlığı, Federal Denizcilik ve Nehir Ulaşımı Kurumu, Devlet Nükleer Enerji Kurumu, Ziraat Bakanlığı, Federal Balıkçılık Kurumu, Federal Güvenlik Hizmeti, Enerji Bakanlığı, Tabii Kaynaklar ve Çevre Bakanlığı, Federal Mineral Kaynaklar Kurumu, Eğitim ve Bilim Bakanlığı, Federal Meteoroloji Çevre İzleme Hizmeti, Ticaret Bakanlığı, Savunma Bakanlığı, Acil Durum Bakanlığı, Doğal Kaynaklar Yönetimi için Federal Denetim Hizmeti, Ekolojik, Teknolojik ve Nükleer Meseleler için Federal Denetim Hizmeti, Ekonomik Kalkınma Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve Rusya Federasyonu kıyı bölgeleri federal birimlerinin hükümetleri, denizcilik faaliyetlerinde sorumlulukları olan kurumlar olarak gösterilmektedir (Russian Federasyonu, 2019). Dolayısıyla hangi kurumun hangi hedefler için neler yapacağına ilişkin bir strateji ve eylem planı ve bunu takip edecek ve kurumlar arası koordinasyonu sağlayacak Denizcilik Kurulu ve Denizcilik Konseyleri üzerinden stratejik seviyede bir bütünlük deniz politikasının varlığı söz konusudur. Ancak denizlerin tüm faktörlerin dikkate alınarak yerel, havza ülke bazında yönetilmesine yönelik detaylı bir yaklaşımdan söz edilememektedir. Bu tarz yönetim sorumluluğunun önemli kısmının, “bütünlük çevresel-yönetim programlarının oluşturulması ve uygulanması”, “kıyı federal bölgelerinin sosyo-ekonomik kalkınması için denizcilik ve kıyısız bileşenlerinin hazırlanması ve uygulanması”, “kıyı bölgeleri ve karasularında doğal kaynakların yönetimine ilişkin Federal Hükümet ile yerel hükümetler arasında kuvvet ayrılığı düzenlemelerinin başlatılması”, “denizcilik kültürel ve tarihi mirasının korunması”, “kıyı çevresinin turizm amacıyla kullanımı ve korunmasına yönelik tedbirlerin geliştirilmesi”, “balıkçılık endüstrisinin desteklenmesi ve geliştirilmesi için tedbirlerin alınması”, “askeri ve sivil gemi inşası ve onarım kapasitesinin kıyı bölgelerinde geliştirilmesi” ve “denizcilik faaliyetlerinin ileri seviye sosyal ve ekonomik olarak kalkındığı ülkesel alanların geliştirilmesi ve limanların ve diğer özel ekonomik alanların işletilmesi” gibi görevlerle kıyı bölgesi federal birim hükümetlerine de yüklendiği anlaşılmaktadır.

Kurumsal anlamda diğer ülkelere benzeşmeyen bir durum, Rusya'nın sahil güvenliği ile ilgilidir. Rusya Federasyonu devletinde ülke sınırlarının korunması, iç denizlerin, karasularının,

MEB'in, kıta sahanlığının ve doğal kaynakların korunması FSB olarak da bilinen Federal Güvenlik Hizmeti'nin görevidir. FSB Sınır Muhafız Hizmeti birimi içerisinde teşkil edilmiş olan Sahil Güvenlik Dairesi sadece deniz sınırlarını korumakla değil, deniz emniyeti, hava durumu keşfi, balıkçılık koruması, kaçakçılıkla mücadele, acil yardım ve denizlerle ilgili diğer tüm kolluk faaliyetlerini yürütmekle de görevlidir (Sea Guard of the Border Guard Service, t.y., <https://www.globalsecurity.org>).

Rusya'nın denizlerle direkt ilgili bir diğer kurumu Federal Balıkçılık Federal Kurumu'dur. Kurum genel olarak Rusya ülkesel sularında, münhasır ekonomik bölgesinde, kıta sahanlığında, uluslararası anlaşmalar kapsamında yabancı ülke sularında ve dünya açık deniz sularında, balıkçılığın denetimi, su ürünleri yetiştiriciliği çiftlikleri dâhil denizel biyolojik kaynakların ve habitatlarının korunması, balıkçılık alanlarında balıkçı gemilerinin seyir emniyetini teminen ticari gemi trafiği denetimi, balıkçılık alanlarında arama kurtarma, gemilerde ve balıkçılık limanlarında üretim faaliyetlerine yönelik hükümet mülk yönetimini ve hizmetlerini sağlamaktan sorumludur (The Russian Government, "Federal Fisheries...", t.y.).

Esas görevi donanmaya ve Rusya silahlı kuvvetlerinin diğer kısımlarına hidrografik, oşinografik, topografik ve seyir hizmetleri sunmak olan Rusya Federasyonu Savunma Bakanlığı Seyir ve Oşinografi Müdürlüğü Rusya denizciliği için önemli bir başka kurumdur. Tüm sivil denizcilik faaliyetleri yararına navigasyona yönelik denizcilik, jeofizik ve diğer özel haritaların ve klavuzların oluşturulması ve bunlarla ilgili ekipman sistemi ve bakımının geliştirilmesi bu hizmetlerin önemli bileşenleridir. Rusya'nın her donanma filosunun yanında bu müdürlüğün o filo bölgesine yönelik faaliyetler yürüten bir şubesi yer almaktadır. Bu birimlerin kendi bölgelerine yönelik bilimsel araştırmaları bulunmaktadır. Örneğin son dönemde Kuzey Filosu Hidrografi Servisi tarafından Kuzey Kutbu bölgesindeki kapsamlı oşinografik araştırmalar sırasında coğrafi keşifler yapılmış ve buna ilişkin haritalar paylaşılmıştır. 2016-2017 yıllarında Arktik, Pasifik ve Atlantik okyanuslarının denizlerinde dünya çapında oşinografik keşif gezileri icra edilmiştir. 2015 Kasım-2016 Nisan döneminde Baltık filosu oşinografik araştırma gemisi 17 bin km'den fazlası Antarktika kıyılarına ait toplamda 60 bin km yolculukta rota sondajları gerçekleştirmiş, seyir deniz haritaları ve el kitapları oluşturmuştur. Müdürlüğün tüm dünyaya yönelik geniş kapsamlı faaliyetleri Rusya'nın denizlere yönelik stratejisinin göstergelerinden bir tanesidir (Rusya Federasyonu Savunma Bakanlığı, "Seyir ve Oşinografi Müdürlüğü", t.y.)

Rusya'nın bir büyük deniz gücü olarak deniz alanlarını değerlendirmeye yönelik artan ilgisi 2000'li yılların başından itibaren yayımlanan politika belgelerinden anlaşılmaktadır (Druzhinin ve Kuznetsova 2022: 10; t.y.):

2001: 2010-2021 Rusya'nın Ulaşım Sistemi Kalkınması Federal Hedef Programı Denizcilik Ulaşımı Alt Programı,

- 2004: 2005-2020 Rusya'da Karadeniz Filosu Yerleştirme Sistemi Federal Hedef Programı,
- 2008: 2020 sonrasına yönelik Arktik için Ulusal Politika Çerçevesi,
- 2009: Sivil Denizcilik Ekipmanı Federal Hedef Programı 2009-2016,
- 2009: Balıkçılık Endüstrisi Potansiyelini Daha Verimli Çıkarma ve Geliştirme Federal Hedef Programı 2009-2012,
- 2010: Rusya'nın Denizcilik Faaliyetleri için 2010 Stratejisi,
- 2012: Donanma Faaliyetleri için 2020 Politika Çerçevesi,
- 2015: Rusya'nın Deniz Limanları Altyapısı için 2030 Stratejisi,
- 2015: Rusya'nın Denizcilik Doktrini,
- 2019: 2030 Yılına Kadar Rusya'nın Denizcilik Faaliyetlerinin Gelişimi için Strateji,
- 2020: 2035 Yılına Kadar Olan Dönemde Arktik'te Rusya Federasyonu Devlet Politikasının Temelleri (2023'te güncellendi),
- 2020: 2035 Yılına Kadar Olan Dönemde Rusya Federasyonu'nun Arktik Bölgesinin Kalkınması ve Ulusal Güvenliğin Sağlanması için Strateji (2023'te güncellendi),
- 2021: 2013-2030 Gemi İnşası Gelişimi,
- 2022: Rusya'nın 2035 Denizcilik Doktrini.

Denizel mekânsal planlama, Rusya'nın Mekânsal Planlama Stratejisi 2025 kapsamında yeni (Arktik ve Kırım) ve eski (Kuril Adaları, Uzak Doğu, Kaliningrad bölgesi) jeostratejik öncelik bölgelerini desteklemeye yönelik değişik tedbirlerin geliştirilmesi çerçevesinde kısmi olarak yer almaktadır. Yerel, bölgesel ve havza seviyelerinde bütünleşik bir yaklaşımla tüm denizel sektör faaliyetlerinin değerlendirmeye alındığı ve çatışmaların minimize edildiği planlamalar için rehberlik sağlayan çerçeve belgeler ve bu anlamda yetişmiş personel henüz bulunmamaktadır (Druzhinin ve Kuznetsova 2022: 15). DMP, Rusya'nın Avrupa'daki komşuları ile Baltık Denizi ve Barent Denizi deniz alanlarının sürdürülebilir kullanımı üzerine geliştirdiği mutabakatlar çerçevesinde neredeyse 20 senedir gündemindedir. Bu denizlerde kirliliğin önlenmesi ve canlı kaynaklar üzerindeki baskının azaltılması adına geliştirilen DMP çalışmalarına davet edilen Rusya 2014 yılından itibaren buna yönelik mevzuat çerçevesini geliştirme gayretine de yönelmiştir. Ancak özellikle Avrupa Birliği ve IOC tarafından geliştirilmiş bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekânsal planlama rehber ilkelerini ulusal mevzuata kendine özgün bir şekilde tahvil edilmesine yönelik bir görüş birliği oluşturulamamıştır. Gelenekselleşmiş kurumsal yapılanmalar ve sektörel yönetim şekillerinin aşılması anlamında atılması gereken adımlar bulunduğu belirtilmektedir (Lappo ve Danilova, 2015). Mevcut jeopolitik ortamda, Rusya'nın, gerilim içerisinde olduğu AB'nin DMP ilkelerini ithal etmekten ziyade, büyük devlet olarak kendi denizel planlama rehber ilkeleri çerçevesinde özgün bir

yaklaşım geliştirmeyi tercih etmesi kuvvetle muhtemeldir. Zira yukarıda sunulan politika belgeleri incelendiğinde örneğin, bir büyük deniz gücü olduğunu ifade eder şekilde Rusya'nın "Dünya Okyanusu" kavramına çıkarları ve faaliyetleri açısından sık sık vurgu yapması ve dünya okyanusunda denizcilik politikalarına temel olarak öncelikle Rusya Federasyonu Anayasası ve Yasalarını esas alması gibi, özgün siyasi tutuma şahit olunmaktadır.

Rusya'nın 2022 yılında yayımlanmış olan Denizcilik Doktrini incelendiğinde Rusya'nın Dünya Okyanusu, Arktik, Pasifik Okyanusu, Atlantik Okyanusu (Karadeniz, Baltık Denizi, Doğu Akdeniz) Hint Okyanusu bölgelerinde jeopolitik çıkarları kollamak ve geliştirmek ekseninde daha çok güvenlikçi bir yaklaşımı benimsediği ancak denizel alan faaliyetlerini önemsiz görmediği bunlara da yeterli ağırlığı verdiği izlenimi edinilmektedir. Doktrinde denizcilik faaliyetleri "Rusya ulusal güvenliğini ve sürdürülebilir sosyo-ekonomik kalkınmasını temin edecek şekilde Dünya Okyanusu'nu araştırma, keşif, kullanma, koruma ve muhafaza etme" olarak tanımlanmaktadır. Rusya'nın denizcilik potansiyeli ise, deniz ulaşımı, donanma, balıkçılık, araştırma ve uzmanlık filoları, Savunma Bakanlığı'nın mavi deniz (okyanus) kuvvet ve yetenekleri, Federal Güvenlik Servisi (sahil güvenlik dâhil) Ulusal Muhafız kuvvetinin kuvvet ve yetenekleri, Acil Durum Bakanlığı'nın kuvvet ve yetenekleri, askeri ve sivil gemi inşa kurumları, onların işletmesini ve gelişmesini destekleyen altyapı, denizel hidrokarbon ve mineral kaynaklarının ve diğer doğal kaynaklarının keşif, üretim ve taşınması için tesis ve araçlar olarak listelenmektedir. Dünya Okyanusu'nda serbestliği ise Doktrin, açık denizlerde, kablo ve boru hattı döşeme, seyir, balıkçılık, bilimsel araştırma, deniz tabanında mineral kaynakları keşif ve çıkarma dâhil ulusal bir çıkar olarak vurgulamıştır. Çevre güvenliği, deniz kirliliğini önleme, denizel biyolojik çeşitliliği koruma, Dünya Okyanusu'nun kaynaklarının ve alanlarının devletin ve özellikle onun kıyı bölgelerinin sürdürülebilir ekonomik ve sosyal kalkınması için bütünleşik araştırması ve sürdürülebilir kullanımı, Rusya'nın Arktik bölgesinin bir stratejik kaynak alanı ve onun sürdürülebilir kullanımının geliştirilmesi, Kuzey Deniz Rotası'nın dünya pazarında rekabet edebilir bir ulusal ulaşım koridoru olarak geliştirilmesi gibi hedefler Doktrin'de yer almaktadır.

Jeopolitik değerlendirmesinde Doktrin Dünya Okyanusu'nun alanlarını ulusal çıkarlar açısından, hayati, önemli ve diğer olarak sınıflandırmakta, hayati alanı karasuları, MEB, kıta sahanlığı ve Arktik havzasında 200 mil ve ötesi kıta sahanlığı, Rusya kıyılarına bitişik Arktik havzası, Kuzey Deniz Rotası, Okhotsk Denizi'nin su alanı ve Hazar Denizi'nin Rusya tarafı olarak tarif etmektedir. Önemli alanlar ise, Rusya kıyılarına bitişik okyanuslar ve denizler, Azak Denizi ve Karadeniz, Doğu Akdeniz, Karadeniz, Baltık Denizi ve Kuril Boğazları, dünya deniz ulaşım hatları civarındaki alanları, Asya ve Afrika kıyıları olarak belirtilmektedir. Tehdit değerlendirmesi kapsamında ise Doktrin, ABD'yi, müttefikleriyle Rusya'yı denizde çevreleme ve erişimi engelleme stratejisinden dolayı, Dünya Okyanusu'nda baskın en büyük tehdit olarak değerlendirmekte ve aynı zamanda ABD'nin Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası üzerindeki kontrolünü zayıflatma emelinin

olduğunu ifade etmektedir. Doktrin riskler ise dünya denizcilik filusunda Rus filolarının azlığı, dış ticarete deniz taşımacılığına ve denizaltı boru hatlarına önemli bağımlılık, gereken deniz bilimsel araştırmaları karşısında eldeki araştırma filo ve ekipmanların yetersizliği, gemi inşası ve savuma sanayiine yönelik ambargolar, Arktik ve Karadeniz deniz alanları yetki paylaşımının çözülememiş olması, Rusya dışında donanmayı destekleyecek yeterli deniz üssünün eksikliği şeklinde listelenmiştir.

Doktrindeki deniz politikası stratejik hedefleri aşağıda özetlenmiştir:

- Rusya'yı büyük deniz gücü olarak geliştirmek,
- Dünya Okyanus'unda çıkarları koruyacak yetenekler inşa etmek,
- Dünya Okyanus'una kaynaklar için garantili erişimi temin etmek,
- Dünya Okyanusu'nda caydırıcılık ve istikrar,
- Egemen hakların kullanılması ve savunulması,
- Rus teşkilllerinin Dünya Okyanusu'ndaki deniz kaynakları çıkarımı ve kullanımı ile denizel bilimsel araştırmaları için rahat ve emniyetli ortamın tesis edilmesi,
- Rus deniz ulaşım sisteminin ve Kuzey Deniz Rotası'nın dünya taşımacılık pazarındaki rekabet edebilirliğini artırmak,
- Rus donanmasının yeteneklerini geliştirmek,
- Rus sınırlarının savunma ve korunması etkinliğini geliştirmek,
- Dünya Okyanusu'nda iklim koşullarının değişikliğine ilişkin tahmin verimliliğini artırmak,
- Dünya Okyanusu'nun temel ve uygulamalı bilimsel araştırmasına yönelik Rus bilimsel rekabet edebilirliğini artırmak.

Doktrinde “denizcilik faaliyeti”, Rusya Federasyonu’nun sürdürülebilir sosyo-ekonomik kalkınmasını temin etmek amacıyla Dünya Okyanusu’nu araştırma, keşif, kullanma, koruma ve muhafaza alanlarındaki faaliyetler olarak tarif edilmiştir. Denizcilik faaliyeti işlev alanları ise denizcilik ulaşımının geliştirilmesi, Dünya Okyanusu'nun kaynaklarının korunması ve geliştirilmesi, açık deniz boru hatlarının geliştirilmesi, bilimsel deniz araştırması, donanma faaliyeti olarak sınıflandırılmış ve bu işlev alanlarına ilişkin hedefler de Doktrin’de ayrıca listelenmiştir. Bu hedeflerin çoğu belirtilen alanlarda faaliyet yürütecek gemi çeşitleri, deniz tesisleri ve bunların bağlı oldukları liman, bekletme ve dağıtım sistemlerindeki eksiklikleri yeni, yerli ve, otonom ve robotik sistemler dâhil, yenilikçi teknolojiye dayalı üretim ile tamamlamak, var olanlarını modernize etmek ve kapasitesini artırmak ve bu sayede tüm bu işlev alanlarında dünyada rekabet edebilir hale gelmeye yöneliktir. Doktrinde, dikkati çeken bir başka husus, kriz ve savaş durumuna ilişkin tüm özel ve kamu sivil gemi ve denizcilerinin seferberlik durumuna geçirilme süreç ve düzenlemelerinin geliştirilmesi ve hızlandırılmasının özel olarak ele alınmış olmasıdır. Bundan, Rusya Federasyonu’nun, denizde olası bir savaşa yönelik ciddi bir hazırlık sürecinde olduğu çıkarımını yapmak yanlış olmayacaktır.

Doktrinde Ulusal Denizcilik Politikasının Bölgesel Yönleri ana olarak, Arktik, Pasifik, Atlantik (Baltık Denizi, Azak Denizi ve Karadeniz ve Akdeniz havzaları), Hazar Denizi, Hint Okyanusu ve Antarktika bölgelerinin sahaları olarak belirtilmiştir. Arktik'te öncelikler genel anlamda, buranın Kuzey Deniz Rotası'nın (Harita 11) geliştirilmesi, donanmanın Kuzey ve Pasifik Filosu'nun buraya ilişkin hazırlık seviyesinin yükseltilmesi, buranın kaynaklarının değerlendirilmesi, burada kamu otoritesinin tesis edilmesi, kıyılarda sanayi, teknolojik ve bilimsel merkezlerin kurulması, deniz yetki alanlarının diğer ülkelerle iş birliği içerisinde tesis edilmesi, buraya yönelik arama ve kurtarma ve kirliliği önleme ve müdahale sisteminin kurulması, Kuzey Deniz Rotası üzerinde yabancı donanma faaliyetleri üzerinde kontrol tesis edilmesi, sahil güvenlik birimlerini içeren Federal Güvenlik Servisi Ulusal Sınır Muhafız Birimi'nin ve Kuzey Filosu'nun muharip yetenekleri ile üs şebekelerinin geliştirilmesi, gömülmüş kimyasal silahlar ve radyoaktif maddelerin oldukları yerde kimyasal ve radyasyon seviyelerinin ölçümü dâhil durum gözetlemesi yapabilecek kapsamlı bilimsel araştırma sisteminin kurulması, Rusya'nın Arktik bölgesinde kapsamlı doğa çevre korumasının uygulanması olarak tarif edilmiştir.

Harita 11: Kuzey Deniz Rotası



Kaynak: McCann, 10.03.2023

Pasifik bölgesine yönelik öncelikler ise öncelikle Uzak Doğu bölgelerinin ekonomik ve altyapısal izolasyonunu aşmaya odaklanmıştır. Bunun için hava, nehir, demiryolu bağlantılarını

kurmak, burayı Kuzey Deniz Rotası'na ve Asya-Pasifik ekonomik sahasına deniz ulaşım ve lojistik merkezleri geliştirerek entegre etmek, bu bölgede yüksek tonajlı gemilere yönelik modern yüksek teknoloji gemi inşa kompleksi kurmak, buradaki Pasifik Filosu, Federal Güvenlik Servisi Ulusal Sınır Muhafız Birimi (sahil güvenlik) ve yeteneklerini ve üslenme şebekelerini geliştirmek ve güçlendirmek, buraların kaynaklarını çıkarmaya yönelik araştırmalar yapmak, Rusya'nın en büyük balıkçılık kaynağı olduğu için buranın balıkçılık filosunu güçlendirmek, sıvılaştırılmış gaz üretimi ve transferi için tesis kurmak, biyo-teknoparklar dâhil su ürünleri ticaretini güçlendirecek yatırımlar yapmak olarak ifade edilmiştir.

Atlantik Bölgesi Alanı için önceliklerin ise NATO odaklı olduğu, Kaliningrad, Leningrad ve St. Petersburg'un denizcilik anlamında güçlendirilmesine ve Baltık Filosu'nun etkinliğini artırmaya yönelik olduğu dikkat çekmektedir. Ayrıca Atlanik Okyanusu'nda da hem deniz taşımacılığı hem de kaynakları araştırma ve çıkarmaya yönelik yetenekleri geliştirmek de öncelik olarak belirtilmektedir. Karadeniz ve Azak Denizi için ise burada sınır değişiminin tanınmasına yönelik Rusya lehine bir uluslararası yasal rejim kurmak, bu bölgedeki canlı cansız kaynakların keşfi, kullanımı ve korunması ile denizaltı bilimsel araştırmaları, su altı boru hatlarının inşası ve işletimi, Karadeniz Filosu'nun yeteneklerini ve kuvvet yapısını Kırım'daki altyapısının oluşturulması dâhil geliştirmek, Kırım ve Sivastapol'daki gemi inşası ve onarımı tesisleri üzerinde ağır tonajlı askeri ve sivil gemi inşası ve onarımı dâhil gemi inşa endüstrisi kurmak, Kırım-Akdeniz arası kruvazör rotaları geliştirmek gibi öncelikler belirtilmiştir. Akdeniz'de öncelikler ise, daha çok jeopolitik odaklı olup, Akdeniz ve Kızıldeniz çevresindeki ülkelerle ilişkileri geliştirmek, Orta Doğu'nun istikrarı için kararlı tutumu devam ettirmek, Suriye Arap Cumhuriyeti ile ortaklığı güçlendirmek, burada daimi deniz varlığını devam ettirmek, benzer üsleri diğer bölge ülkelerinde kurmak, bölgede denizel bilimsel araştırmalar yürütmek şeklinde genel hatlarıyla ifade edilmiştir.

Hazar Denizi'nde öncelikler; buradaki ülkelerle ekonomik, askeri ve kültürel bağları derinleştirmek, buranın petrol ve gaz kaynaklarına yönelik keşif ve üretim ve ulaştırma kompleksi kurmak, kıyıdaş devletlerle çevre emniyeti için tedbirler almak, kruvazör tur hatları kurmak, Hazar Filosu'nun yeteneklerini ve üslenme şebekesini geliştirmek, buradaki donanmalar ile iş birliği geliştirmek şeklinde sıralanmıştır.

Hint Okyanusu Bölgesi alanında ise öncelikler yine daha çok jeopolitik avantaj geliştirmeye yöneliktir. Bu öncelikler, Hindistan ile stratejik ortaklık ve donanma iş birliği geliştirmek, İran, Irak, Sudi Arabistan ile iş birliğini genişletmek, Rus gemi taşımacılığını bölgeye genişletmek, Rus donanma varlığını Kızıl Deniz, Hint Okyanusu'ndaki lojistik destek merkezlerini ve devletlerin bölgedeki altyapılarını kullanarak Basra Körfezi'nde devam ettirmek ve desteklemek, bölgedeki deniz ulaşımı emniyeti harekâtına katılmak, bilimsel araştırmalar gerçekleştirmek şeklinde kabaca özetlenebilir.

Antarktika Bölgesine yönelik öncelikler ise ana hatlarıyla Antarktika Anlaşma Sistemi tarafından düzenlenen mekanizma ve süreçlere etkin bir şekilde başvurarak ve katılarak, Rus varlığını korumak ve genişletmek, saha istasyonlarının ve üslerinin işletilmesini temin etmek, ekipman ve teknolojisini güncellemek, Rus küresel navigasyon sistemi GLONASS'ı desteklemek üzere yer terminallerini artırmak ve modernize etmek, uydu iletişimini geliştirmek şeklinde belirtilebilir.

Sonuç olarak, Rusya Federasyonu'nun özellikle son 20 yılda büyük deniz gücü olma idealini gerçekleştirmeye yönelik bir vizyon çerçevesinde hareket etmekte olduğu ve bu kapsamda da rehber politika ve strateji dokümanlarını sık sık güncelleyerek denizcilik yeteneklerini ölçek ve kapsam olarak geliştirmeye çalıştığı ve bunun başarılabilmesi için siyasi stratejik seviyede bir kurumsal mekanizmayı kurup işlettiği anlaşılmaktadır. Rusya Federasyonu coğrafi ağırlık olarak en uzun kıyılarının olduğu ve buzulların erimesiyle daha da önemi artan Arktik ve onun üzerinden Pasifik'ten Avrupa ve Amerika kıtasına uzanan Kuzey Deniz Rotası'na odaklanmaktadır. Rusya Federasyonu'nun teknik seviyede yerel, bölgesel ve havza ölçeğinde ekosistem temelli DMP'yı merkezine koyan bir bütünleşik deniz yönetimi kurmayla alakalı hedefleri strateji ve doktrin belgelerinde yer almaktadır. Ancak bunu gerçekleştirebilecek kurumsal kapasitenin varlığına ilişkin bir bulgu henüz bulunmamaktadır.

1.9. Bölgesel Örgüt Vakası-ECOWAS Bütünleşik Deniz Stratejisi

Tüm bu başat aktörlerin uygulamaları yanında ayrıca bölgesel örgütlenmeler de bütünleşik denizcilik politikası veya stratejisi geliştirmek adına faaliyetler yürütmektedir. Bu şekliyle hemen hemen tamamı sınır aşan durumda olan deniz ekonomisine, denize erişime, deniz kaynaklarının kullanımına, denizlerin korunmasına ihtiyacı olan bölgesel ülkelerin mutabık kaldıkları ortak ilkeler çerçevesinde iş birliği yapması ve olabildiğince bütünleşik ele alınan deniz yönetimi mekanizmasını hayata geçirmesi söz konusudur. Buna bir örnek ECOWAS Bütünleşik Deniz Stratejisi'dir.

Ana maksadı deniz yönetimini güçlendirmek olan ECOWAS (Batı Afrika Devletleri Ekonomik İş Birliği Örgütü) Bütünleşik Denizcilik Stratejisi'nin diğer hedefleri arasında denizcilik güvenliği ve emniyetini, denizcilik çevresel yönetimini güçlendirmek, denizcilik ekonomisini optimize etmek, denizcilik farkındalığını ve araştırmalarını teşvik etmek bulunmaktadır. Bu ana hedefleri çerçevesinde öncelikle gerçekleştirilmesi öngörülen hususlar ise etkin, sorumlu deniz kaynakları yönetimi geliştirmek ve teşvik etmek, hukukun üstünlüğünü ve düzenlemeleri tesis etmek ve güçlendirmek, uluslararası iş birliğini güçlendirmek, gözetleme ve bilgi şebekelerini güçlendirmek, ECOWAS deniz alanını korumak ve savunmak, denizde haydutluk ve silahlı soygun

eylemlerine karşı koymak ve engellemek, deniz seyrüsefer ve geçişinin emniyetini teşvik etmek ve temin etmek, ulus ötesi denizde organize suçları ortadan kaldırmak, kirlilikle mücadele ve engellemek, doğal afetleri yönetmek, balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğini geliştirmek ve teşvik etmek, yasadışı, rapor edilmeyen ve düzensiz balık avcılığını caydırmak ve ortadan kaldırmak, petrolün yasadışı bir şekilde çıkarılması ve çalınmasını önlemek, denizel turizmi teşvik etmek, denizcilikle alakalı altyapıyı güçlendirmek, madenciliği ve diğer doğal kaynakların çıkarılmasını düzenlemek gibi denizle ilgili nerdeyse tüm belirgin hususlar yer almaktadır (ECOWAS, 2014).

Ayrıca stratejiden anlaşıldığı kadarıyla, ECOWAS Bütünleşik Deniz Stratejisi'ndeki gayretlere yönelik bitişik bölgesel örgütlerle ve ülkelerle iş birliği yapılması ve ayrıca kıtasal örgüt olan Afrika Birliği'nin muhtemel bütünleşik deniz yönetimine hazırlık yapılması öngörülmektedir. Strateji kapsamında sadece Atlantik Okyanusu kıyıları ve ötesindeki açık sular ve bunlarla ilişkili canlı cansız kaynaklar ve denizel faaliyetler değil, Atlantik Okyanusu'na bağlanan ve onunla ilişki içerisindeki nehirler ve göller gibi iç sular da dâhil edilerek, denizin kara ile olan bağlantısı da ihmal edilmeden bir bütüncül yol takip edilmiştir.

2024 yılı Mart ayı itibarı ile bahse konu ECOWAS Bütünleşik Deniz Stratejisi Taslak Eylem Planı'nın gözden geçirilmesi çalışmaları AB ve Birleşmiş Milletlerin de destekleri ile devam etmektedir (ECWSPartnersPlatform, t.y.).

İKİNCİ BÖLÜM

2. TÜRK DENİZ YÖNETİMİ

Türk denizciliğin önde gelen uzmanlarına göre, Türk toplumunda deniz kullanımı ve denizcilik kültürü yaygın olmadığı için, Türkiye'nin denizcileşme sürecinin merkezinde devlet olmalıdır. Ancak bunun için de önce devletin denizcileşmesi gerekmektedir. Navarin hadisesinde donanması yakıldıktan sonra denizciliği terk eden ve ona sırtını dönen Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılması bu yüzdendir. Arasında deniz olan tüm topraklarını birer birer kaybetmeye başlamıştır. Dolayısıyla öncelik devletin içerisinde denizi öğretmek ve denizci devlet bilincini yerleştirmektir. Bu yapılabildiği zaman açılan alanda halkın sektöre dâhil olması artacak ve halkın denizcileşmesi artacaktır (MarineDealNews, 03.01.2018). Ama devletin denizcileşmesi için de öncelikle ortaya denizcileşmeye ilişkin somut hedeflerin konulması ve bu minvalde siyasi-stratejik bütüncül bir yol haritasının oluşturulması, bunun da tek merkezden siyaset üstü bir şekilde koordine edebilecek bir yapı eliyle yürütülmesi gerekmektedir. Ülkenin güvenliği, refahı, uygarlaşması ve ekonomisiyle alakalı olduğu için Milli Güvenlik Kurulu gibi bir üst yapının verdiği istikamette adımların atılmasına, belki de ayrı bir Denizcilik Bakanlığı bünyesinde denizel sektörlerin birbiriyle sıkı koordinesi, iş birliği, eşgüdüm ve sinerjisine olanak sağlanmalıdır. Denizciliği sosyo-kültürel ve psikolojik anlamda yerleşik bir öge haline getirecek bir siklet merkezi oluşturularak, sağlanacak ivme ile ülkenin denizcilik bilincinin gelişmesi ve deniz gücüne katkı sağlayacak, en başta beşeri olmak üzere, tüm unsurların geliştirilmesi ve yaygın etkinliğe ulaşması sağlanmalıdır (MarineDealNews, 03.01.2018).

Türkiye'nin derli toplu bir denizcilik politikası ve bir deniz gücü stratejisi oluşturması, deniz alaka ve menfaatlerimizin oluşturulması göz önünde tutularak, öncelik verilmesi ve hatta mümkünse kamuoyuna anlatılarak halk nezdinde benimsetilmesi gereken bir tutumdur. Başlangıç noktası olarak deniz yetki alanlarının öne konması ilk aşamada denizin ülkesel anlamda güvenlikleştirilmesini ve egemenlik haklarının korunmasını önceleyen bir anlayışla meselenin kısıtlı bir boyutta ele alınmasına ve böyle bir "yüksek politika" meselesi yanında diğer boyutlarının ihmal edilmesine yol açabilir. Günümüzde durumun böyle olduğundan bahsedilebilir. Mavi Vatan söylemi çok haklı, yerinde ve hukuki bir girişim olmasına rağmen, denizden halkımızın balık anlamında yeterince istifade edememesi gibi çok daha gerekçesi yerinde ve uluslararası kamuoyunda güvenlikçi bir tepki yaratmayacak meselenin diğer boyutlarının merkeze konması gerekmektedir. Mavi Vatan, bu tarz politikalarla altı doldurularak, salt egemenlik ve güvenlik vurgusu yapan altı boş söylemlere kurban

edilmemelidir. Kullanılmayan, katma değer katmayan, fiziken var olunmayan deniz alanlarında hak iddia etmenin çok fazla bir anlamı yoktur. "Mavi Uygarlık" oluşması sağlanarak Mavi Vatanın altı doldurulmalı ve ülkenin dış politikasına etkisi artırılmalıdır.

Türkiye'de denizlere ilişkin politikaların hangi kurumlarda ve hangi paydaşlarla ele alındığını, koordinasyonun nasıl yapıldığını, denizel mekânsal planlama ve bilimsel araştırmaların hangi saiklerle, hangi kurumlarca nasıl yürütüldüğünü, resmi veya sivil etkin ve öncü aktörlerin kimler olduğunun ele alınma ihtiyacı bulunmaktadır. Zira, dış politika açısından ele alındığında Türkiye'nin çevresindeki denizleri yönetmeye ilişkin kapasite ve potansiyelinin anlaşılması gerekmektedir.

Daha çok gemi taşımacılığı ve hidrokarbon kaynaklarının çıkarılması ile gündeme gelen deniz faaliyetlerinin, aşağıda sunulan diğer sivil boyutlarının da dikkate alınarak "deniz alanı" kullanımı açısından dikkate alınması ve Türkiye'nin bu minvaldeki politika ve eylemlerin irdelenmesine de ihtiyaç bulunmaktadır:

- Denizlerde yürütülen bilimsel araştırma ve geliştirme faaliyetleri, bunlar için kullanılan gemi ve liman kapasitesi,
- Denizlerden elde edilebilecek yenilenebilir enerji kaynakları (rüzgâr, dalga, biyokütle vs.). ve bunlara yönelik yürütülmüş veya yürütülmekte olan bilimsel araştırmalar ve projeler,
- Denizel çevre korunması ve yönetimine dair bilimsel ve kamu faaliyetleri, özel çevre koruma bölgeleri ve bunlara ilişkin faaliyetler,
- Denizde tabiat varlıklarını koruma sistemi, biyo-çeşitliliği koruma faaliyetleri,
- Denizcilik emniyeti ve kirliliğe müdahale sistemi ve faaliyetleri,
- Denizlerde arama ve kurtarma sistemini ve faaliyetleri,
- Denizel mekânsal planlamaya yönelik çalışmalar,
- Balıkçılık ve su ürünlerinin geleceğine ilişkin yol haritası oluşturma çabaları,
- Sektörel paydaşların, IMEAK DTÖ, DEMBİR, SÜR-KOOP, TUDAV, DÜRED gibi meslek veya sivil toplum örgütlenmeleri, bunların kamu kurumları ile etkileşimleri ve buna olanak sağlayan yapılanmalar.

Neticede, Gürdeniz (2015: 352)'in belirttiği gibi;

Türkiye'nin mavi uygarlığın neresinde olduğu sorusuna en uygun yanıtlar; jeopolitik önemdeki deniz hak ve çıkarlarımıza ne kadar sahip çıkabildiğimiz, denizciliğin ekonomik sektörlerinden ulusal gelire ne kadar pay aktarabildiğimiz ve çevre denizlerimizi ne kadar kullanabildiğimiz ile verilebilir. Türkiye'nin çevre denizlerdeki varlığı sadece donanmanın icra ettiği tatbikatlarla değil, denizlere yönelik bilimsel araştırmaların çokluğu; deniz taşımacılığı; deniz turizmi; denizden elde enerji elde edilmesi; balıkçılığın yaygınlığı ve deniz dibi madenciliğinin somut sonuçları ile ortaya konulabilir.

Esasında Türkiye'nin denizcilik politikası ve yönetişimi dağınık ve koordinesiz bir seyir görünüm sunsa da, uzman ve teknik seviyeye gelindiğinde çok yetkin ve etkili bir zümre vardır ve gelecekte politika ve yönetim seviyesine etki etmeleri kaçınılmazdır. Türkiye'nin çevre denizlerde güçlü olmasının yolları denizcilik politikalarını yukarıda sunulu faaliyet alanlarını da içerecek şekilde genişletmek, farklı alanları birbiriyle yakınlılaştırarak güçlü koordine ile toparlamak ve ulusal çapta koordineli hedefler gerçekleştirerek ilerletmek için gerek duyulan adımların atılmasından geçmektedir.

2.1. Türk Deniz Yönetimi Tarihçesi

Türkiye'nin ilk dönemlerinde denizcilik yönetişimi askeri, sivil ve iktisadi anlamda üç kolda gelişmiştir. Cumhuriyetin ilk döneminde, sahip oldukları temel yetenekler, bilgi ve tecrübeyi birbirini destekleyecek şekilde kullanarak Türk denizciliğini bir an önce kalkındırmak adına sivil ve askeri denizciliği bir arada yönetmek fikri denizcilerin ülküsü olmuş ve kısa bir dönem, devlet içi muhalefete rağmen, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'in desteğiyle hayat da bulmuştur. 1924-1928 yılları arası bu kısa dönemde Türk denizciliğinin yapısı adına önemli temeller atılmıştır. Osmanlı Devleti'nden kalan kurumlar yeniden düzenlenmiş, donanma onarım ve takviyelerle güçlendirilmeye başlanmış, denizci yetiştirilmesi için okullar faaliyete geçirilmiştir. Tümüyle yabancıların kontrolünde olan seyrüsefain (gemi taşımacılığı), tersane, liman, fener, tahsiliye ve can kurtarma işletmeleri zaman içerisinde millileştirilmesine yönelik, Kabotaj Kanunu (1926) gibi, temeller atılmıştır (Songur, 2022).

1928 yılından itibaren idari, iktisadi, askeri, kolluk, deniz emniyeti ve geç de olsa su ürünleri, meslek örgütlenmesi, deniz araştırmaları ve çevre koruması anlamında altı kolda gelişen Türk denizciliğinin sivil idari kısmı, özel müteşebbis seviyesinde gelişimi sağlayacak yeterli sermaye birikimi oluşamamış olması nedeniyle, uzun bir süre iktisadi kısmı ile iç içe geçmiştir. Devlet belirli bir dönem müteşebbis rolünü üstlenmiş, iştiraklar kurup ortak olarak kaynak aktarmış, özel müteşebbise alan açmış ve zaman içerisinde iktisadi kurumları özel sektöre devretmiştir. İktisadi teşekküller dönem dönem Milli Müdafaa Vekaleti, İktisat Vekaleti, Ticaret Vekaleti sorumluluğunda faaliyet gösterse de 1938-1944 arası Denizbank çatısı altında özerk bir KİT, 1944 yılından itibaren de Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü ismiyle (ve sonrasında diğer isimlerle) Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir KİT statüsünde faaliyet göstermiştir (Bolat vd., 2023).

Sivil denizcilik idaresi ise yukarıda bahse konu olduğu üzere, Bahriye Vekaleti, İktisat Vekaleti, Ticaret Vekaleti ve en nihayetinde de Münalakat (Ulaştırma) Vekaleti çatısında örgütlenmiştir. Devlet Deniz Yolları ve Liman İşletme Genel Müdürlüğü bir iktisadi işletme halini alınca merkezi yönetimde sicil, mevzuat, denetim işleri için Ulaştırma Bakanlığı altında 1945 yılında bir "Liman ve Deniz İşleri Dairesi Başkanlığı" kurulmuş ve "denizcilik" faaliyetleri idaresi seviyesi,

kademesi, teşkilleri azalıp çoğalsa da genel anlamda 1993 yılına kadar Ulaştırma Bakanlığı çatısı altında yürütülmeye devam edilmiştir. 1993-2011 yılları arasında Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı uhdesinde yürütülen denizcilik idaresi, 2011-2018 yılları arası Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı altında yürütülmüş, 2018'den bu yana ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı çatısı altında yürütülmektedir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, t.y.).

Ulusal anlamda bir deniz politikası üretme ülküsü Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası devlet erkânı içerisinde kabul gören bir anlayış olmuş, 1973'te alınan kararlar gereği nihayet 1981 yılında içerisinde bir "Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı" ve "Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Koordinasyon Kurulu" olan bir Başbakanlık Deniz Teşkilatı hayata geçirilmiştir (TBMM Tutanak Dergisi, 25.09.1984). 1983 yılında bu yapı yerini "Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı"na bırakıp bir ana hizmet birimi halini almıştır (3056 Sayılı Kanun, 1984). Dikkate değer bir husus bu birimlerin asli görevinin ulusal deniz politikası olduğu, Ulaştırma Bakanlığı altındaki denizcilik kurumları ile organik bir idari bağının olmayışdır. 1987 yılında ise Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı da lağvedilmiş, bu birimin görevleri Ulaştırma Bakanlığı altında kurulan Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü'ne dercedilmiştir (3348 Sayılı Kanun, 1987). 1993 yılında denizcilik yönetimi Ulaştırma Bakanlığı bünyesinden alınarak Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuş, ulusal deniz politikası oluşturulma görevi daha muğlak ifadelerle bu birimin uhdesinde kalmıştır. Bu dönemde 11 Temmuz 1994 tarihinde bir Bakanlıklar arası bir eşgüdüm kurumu olarak "Denizcilik Yüksek Konseyi"nin kurulduğu günümüz Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (ÇŞİDB) Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü (MPGM) "Bütüncül Kıyı Alanları Yönetim" planlarında belirtilmektedir (T.C. ÇŞİDB MPGM, 2023). Ancak bu bilgi başka bir kaynaktan teyit edilememektedir. 1996 yılında denizcilik işleri koordinesine yönelik bir kurumlar arası örgütlenme olan "Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu" yönetmeliği yayımlanarak kurulmuştur (Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği, 1996). Denizlerle alakalı kamu kurumlarının temsilcileri ile oluşan ve hukuk, güvenlik, çevre, eğitim, haberleşme, arama kurtarma, kıyı alanları yönetimi, deniz ticareti ve taşımacılığı ihtisas komiteleri kuran Komisyon bu hali ile günümüz Denizcilik Koordinasyon Komisyonu'nun öncüsü olmuştur. 2011 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı kurulmuş, lağvedilen Denizcilik Müsteşarlığı'nın birimleri Deniz ve İçsular Genel Müdürlüğü ve Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü altına aktarılmış, ulusal deniz politikası oluşturma görevi yine çok genel ifadelerle Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü uhdesinde kalmıştır (655 Sayılı KHK, 2011). Bu yapı 2018 yılına kadar devam etmiştir. Bu arada, 2013 yılında yayımlanan bir yönetmelikle, Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu lağvedilerek yeni bir kurumlar arası deniz yönetimi örgütlenmesi olan "Denizcilik Koordinasyon Komisyonu" kurulmuştur (Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği, 2013). 2018 yılında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ismiyle yeniden teşkil edilen bakanlık bünyesinde bir "Denizcilik Genel Müdürlüğü" kurulmuş ancak kurulan Genel Müdürlüğün görevleri arasında herhangi bir ulusal deniz politikası oluşturma veya koordine etme görevi yer almamıştır (Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, 2018). Daha

ziyade bu görevin Denizcilik Koordinasyon Komisyonu yönetmeliğinde yer alan muğlak ifadeler üzerinden halen Komisyon'un sekreterlik ve başkanlık görevlerini yürüten Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne verilmiş olacağı değerlendirilebilir.

Denizciliğin askeri kısmı ise kısa zaman içerisinde mevcut gemileri onararak ve ilave gemi ve denizaltılar edinerek İkinci Dünya Savaşı öncesinde Türkiye'nin komşularıyla ve bölgesindeki diğer ülkelerle barışçıl ilişkiler geliştirmesine büyük katkı sağlamıştır. Tedarik edilen gemi ve denizaltılar gereği Almanya doktrini üzerinden eğitilen ve teşkilatlanan donanma için 1936 Montrö Boğazlar rejimi yürürlüğe girdikten itibaren Türk Boğazları'nın savunması önem kazanmış, buna göre yeniden teşkilatlanmaya gidilmiştir. Deniz kuvvetleri Genelkurmay Başkanlığı Karargâhında 1928 yılından 1949 yılına kadar Deniz Müsteşarlığı olarak var olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrası Sovyetler Birliği tehlikesine karşı Truman doktrini, Marshall yardımı ve NATO üyeliği ile ittifak çerçevesinde Boğazlar ve kıyı savunması alanına ve NATO kaynaklı tedarik sistemine sıkıştırılan deniz kuvvetleri 1949 yılında Türk Deniz Kuvvetleri olarak yeniden teşkil edilmiştir. İttifak kullanım konsepti gereği Boğazlara ve Marmara Denizi'ne odaklanan Türk Deniz Kuvvetleri 1950'lerden itibaren İzmir, Marmaris, İskenderun'da ileri üst komutanlıkları teşkil etmiştir (Sezgin, 2007). Ancak 1961'den sonraki süreçte Kuzey ve Güney Deniz Saha Komutanlıkları şeklinde teşkil ile alanını artık Marmara Denizi dışarısına genişletmeye ve açık deniz donanması olmaya başlamıştır. Boğazlara yönelik geliştirilen yetenek kısıtlamasının acısını 1960'lı yıllarda Kıbrıs krizi ile yaşayan donanma bu eksikliğini 1970'li yıllarda tamamlamaya başlamış ve muvaffak olmuştur. 1960-70'li yıllarda alınan jeopolitik dersler neticesinde 1980'li yıllardan itibaren Türk Deniz Kuvvetleri'nin günümüze kadar uzanan modernleşme süreci başlamıştır (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, t.y.).

Kolluk anlamında denizcilik ise 1936 yılında Gümrük ve Tekel Bakanlığına bağlı Gümrük Muhafaza Umum Komutanlığı Deniz Teşkilatı ile yarı askeri statüdeki yapılanmayla başlamıştır. 1956 yılında hudut muhafaza görevini İçişleri Bakanlığı'na devreden kanunla bir önceki gümrük muhafaza deniz teşkilatı lağvedilip yerine Jandarma Genel Komutanlığı bünyesinde kurulan Jandarma Deniz Bölge (Akdeniz, Ege, Karadeniz) Komutanlıkları kurulmuştur. 1982 yılında Jandarma Genel Komutanlığı altında Sahil Güvenlik Komutanlığı kurulmuş ve bahse konu bölge komutanlıklarını içerecek şekilde teşkilatlanmıştır. 1985 yılından itibaren Sahil Güvenlik Komutanlığı Jandarma Genel Komutanlığı bünyesinden alınarak savaşta Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrine girecek İçişleri Bakanlığı'na bağlı ayrı bir silahlı bir güvenlik kuvveti olarak teşkil edilmiştir. Bölgesel teşkilatlanmaya 1993 yılında Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı da ilave edilmiştir. 2003 yılında müstakil bir yapıya kavuşan Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın 2016 yılında TSK ile ilişkisi kesilmiştir (Sahil Güvenlik Komutanlığı, t.y.a).

Deniz emniyeti kapsamındaki hizmetlerin (tahsiliye, gemi kurtarma, fenerler, telsiz, klavuzluk) yönetimi alanında ise Cumhuriyetin ilk döneminde sayılan tüm bu alanlarda hizmet veren yabancı şirketlerin satın alınması ve millileştirilmesi 1938 yılına kadar sürmüştür. 1935 yılında tüm bu

hizmetleri yürüten iktisadi teşekküller önce Deniz Yolları İdaresi'ne, daha sonra ise, 1938 yılında Denizbank bünyesine toplanmıştır. 1984 yılında Türk Deniz İşletmeleri (TDİ) altında kurulan Çeki ve Kurtarma İşletmesi, 1994 yılında yine TDİ bünyesindeki Kıyı Emniyeti İşletmesi ile birleşerek Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmesi adını almıştır. 1997 yılında Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Müdürlüğü ayrı bir KİT olarak Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı bünyesine dâhil edilmiştir. 2007 yılında kurumun ismi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) olarak değiştirilmiştir. KEGM 2010 yılında TDİ'den klavuzluk ve römork hizmetlerini devralmıştır. 2003-2008 yılında Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri sistemini, 2013 yılında ise İzmit, Mersin, İzmir gemi trafik hizmetleri sistemlerini devralan KEGM tüm Türkiye'nin gemi trafik ve emniyet hizmetinin sağlandığı yegâne kurum halini almıştır (KEGM, t.y.).

Balıkçılık ve su ürünleri anlamında ise Türkiye'nin yönetimi uzun bir dönem verimli bir yapıya kavuşturulamamıştır. 1950 yılına kadar sırasıyla İktisat Vekaleti, Ulaştırma Vekaleti, Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı bünyesinde yürütülen su ürünleri yönetimi, 1950 yılında Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı altında kurulan Balıkçılık ve Avcılık İşleri Genel Müdürlüğü'ne devredilmiş, 1971 yılına kadar bu yapı ile yönetilmeye devam edilmiştir. 1971 yılında Tarım Bakanlığı bünyesinde kurulan Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nce 1983 yılına kadar tek elden yürütülen balıkçılık ve su ürünleri yönetimi, 1983 yılında daire başkanlığı seviyesine indirilmiş, 1985 yılında ise Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı bünyesinde farklı dairelere bölüştürülerek her yönüyle verimsiz bir hal almıştır. 2011 yılında Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı kurulunca bu dağıtık yönetim terk edilerek bugüne kadar süregelen Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü kurulmuştur (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü (TOB BSGM), t.y.).

Denizcilik sektörlerinin Türk deniz politikaları içerisinde bir bütün olarak temsil edilerek paydaş olarak yer alması için ise uzun bir süre geçmiştir. 1950-1981 yılları arasında değişik meslek odalarında seslerini duyurmaya çalışan denizcilik sektörü temsilcileri, 1981 yılında Deniz Ticaret Odaları kurulmasına olanak veren kanun ile birlikte seslerini tek bir örgüt üzerinden duyurma imkânına sahip olmuştur. Tüm sektörleri temsil eder şekilde 48 Meslek Komitesi de bulunan Deniz Ticaret Odası üç senelik stratejik planlar, sektöre ait senelik raporlar sunarak kamuyu aydınlatmaktadır. Ayrıca Deniz Ticaret Odası, 1993 yılında Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın, vakıf sayesinde ise 2003 yılında Türk Denizcilik Üniversitesi'nin kurulmasına ve daha sonra aynı üniversitenin 2008 yılında Piri Reis Üniversitesi olarak teşkil edilmesine öncü olarak Türk denizciliğinin gelişmesine yönelik de önemli katkılar sağlamıştır (Deniz Ticaret Odası, 2024).

Deniz bilimsel araştırmaları boyutunda deniz yönetişimine ilişkin ise 1979'dan itibaren bir diğer kurumlar arası yönetim mekanizması olan, tüm ilgili kurum ve üniversitelerin üyesi olduğu Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulu faaliyet göstermektedir. Senede iki kez toplanan Kurul 2014 yılında ilk Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Stratejisi (TUDAS) belgesini, 2018 yılında ise on yıllık Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Programını

(TUDAP), 2020'den itibaren de senelik Ulusal Deniz Araştırma Sefer Planını ve son olarak da 2023 yılında ikinci TUDAS'ı yayımlamayarak, yapmış olduğu Kurul ve alt komisyon çalışmaları ile denizde bilimsel araştırmaların etkinliğini artırmaya uğraşmaktadır. Yine Kurul'un teşviki ile Türkiye Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) sponsorluğunda 2000 yılında ilki gerçekleştirilen ve uzun bir aradan sonra yine Kurul'un bastırmasıyla 2015 yılında ikincisi ile devam edilen iki yılda bir farklı üniversitelerin ev sahipliğinde bir gerçekleştirilen Deniz Bilimleri Konferansı serisi bir gelenek haline gelmiştir. Kurul toplantıları denk gelen senelerde bu konferansların olduğu tarihlerde ev sahipliği yapan üniversitelerde gerçekleştirilmektedir (SHOD, t.y.). TÜDAV ise bilim insanlarımızın çabasıyla 1997 yılında kurulmuş ve kuruluşundan bu güne mütemadiyen deniz çevresi, biyoçeşitliliği, koruma alanları, iklim değişikliği gibi denize ilişkin konularda geniş kapsamlı çalışmalarla deniz bilimleri alanında değer üreten önemli bir bilimsel sivil toplum kuruluşumuz olmuştur (TÜDAV, t.y.). Deniz bilimlerine ilişkin bir başka örgütlenme ise 1993 yılında ODTÜ öncülüğünde kurulan Kıyı Alanları Yönetimi Milli Komitesi (KAY-TMK) ve Komite koordinesinde 1997-2012 yılları arasında farklı üniversitelerin ev sahipliğinde gerçekleştirilmiş olan Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları Ulusal Kongreleridir (T.C. ÇŞİDB TVKGM, 2014: 7).

Deniz sahalarında özel çevre koruma bölgeleri oluşturma boyutunda deniz yönetişimi ise esas anlamda 1988-1989 yıllarında ilk üç Özel Çevre Koruma Bölgesi (ÖKÇB) (Fethiye-Göcek, Gökova, Köyceğiz-Dalyan) ilanı ve Başbakanlığa bağlı Özel Çevre Koruma Kurumu'nun kurulmasıyla başlamıştır. 2011 yılında Kurum, görev ve sorumlulukları aynı kalmak üzere, mülga Çevre ve Şehircilik Bakanlığına "Tabiat Varlık Koruma Genel Müdürlüğü" ismiyle bağlanmış ve yine aynı yıl kurulmuş Tabiat Varlıklarını Koruma Merkez ve 27 adet Bölge Komisyonları vasıtasıyla faaliyetlerini yürütmeye devam etmiştir. 1988 yılından itibaren ilan edilmiş 19 ÖKÇB'nin 10'u ya deniz alanıdır ya da deniz alanı içermektedir. Tek açık deniz koruma alanı 2013 yılında ilan edilmiş Finike Denizaltı Dağları ÖKÇB'dir (T.C. ÇŞİDB TVKGM, t.y.a).

Son 45 yılda Türkiye'nin genel deniz yönetimine ilişkin ilk önemli adımı 20 Ağustos 1981 tarihli ve 2512 sayılı Başbakanlık Deniz Teşkilatı Hakkında Kanunla Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı kurulması olmuştur (Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2014: 38). Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Koordinasyon Kurulu ile Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı'ndan teşkil Başbakanlık Deniz Teşkilatı'nın oluşumu ve görevleri hakkında kanunda Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Koordinasyon Kurulu'nun Başbakan Başkanlığında, ilgili Devlet Bakanı, Milli Savunma, İçişleri, Dışişleri, Maliye, Bayındırlık, Ticaret, Sağlık ve Sosyal Yardım, Gümrük ve Tekel, Tarım ve Orman, Ulaştırma, Sanayi ve Teknoloji, Enerji ve Tabii Kaynaklar, Turizm ve Tanıtma Bakanları ile DPT Müsteşarı, Çevre Müsteşarı, TÜBİTAK Bilim Kurulu Başkanından oluştuğu belirtilmektedir. Kanuna göre Kurul yılda en az iki defa veya gerektiğinde Başbakan'ın çağrısı üzerine toplanmaktadır. Deniz işleri ile ilgili en üst düzeyde koordinasyon sağlayan gerekli kararları alan Kurul'un Sekreterlik görevini Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı yürütmektedir. Müsteşarlığın görevleri ise,

Denizlerde ve iç sularımızda Devletin deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili olarak;

1. Deniz ticareti, deniz ticaret filosu ve gemi sanayiini teşvik ve geliştirmek üzere ulusal deniz politikasını tespit etmek, ilgili Bakanlıklar ve Devlet Planlama Teşkilatı ile koordine ve işbirliği yaparak Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Koordinasyon Kurulu'na sunmak, genel kalkınma planlarına uygun ve bu planları geliştiren programlar yapmak ve bunları izlemek,

2. Uluslararası düzeyde deniz işleri ile ilgili hukuki, ekonomik, siyasi ve benzeri konuları, ilgili bakanlıklarla koordine ve işbirliği yaparak ulusal hak ve menfaatlerimizin korunması yönünden incelemek,

3. Deniz konuları ile ilgili hizmet gören Bakanlıklar ve diğer kamu kuruluşlarını devletin deniz politika ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve aralarındaki koordinasyonu sağlamak,

4. Su altı ve su içi canlı ve cansız kaynaklardan en ekonomik şekilde faydalanılmasını sağlamak için inceleme ve koordinasyon yapmak,

5. Araştırma ve geliştirme kurulları kurmak,

6. Yurt düzeyinde denizciliği sevdirmek, etkinleştirmek ve yaygınlaştırmak üzere gerekli düzenleme ve işbirliğini yapmak,

7. Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Koordinasyon Kurulunun sekreterlik görevlerini yapmak ve kurul kararlarının uygulanmasını sağlamak,

şeklinde belirtilmektedir (Başbakanlık Deniz Teşkilatı Hakkında Kanun, 1981: 3).

Deniz Teşkilatının kurulması, Türkiye devletinin 1970'li yıllarda başlayan bir bütüncül deniz politikası oluşturma çabalarının eseridir. Kanun maddeleri incelendiğinde Deniz Müsteşarının sekreterliğini ve koordinatörlüğünü yaptığı devletin denizle alakalı planlayıcı ve icracı kurumlarının yer aldığı ulusal politik seviyede koordinasyon ve politikaların oluşturulmasının tasarlandığı bir Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Kurulu'nun faaliyetleri düzenlenmiştir. Bu yapılanma incelendiğinde aslında Türkiye'nin 1970-1980'li yıllarda, henüz dünyada örnekleri görülmeye başlamamışken, bir bütünleşik denizcilik politikası oluşturmaya çalıştığı anlaşılmaktadır. Bu bakış açısı terk edilmeyip bugünlere dek sürdürülebilmiş olsa Türkiye'nin bugün muhtemelen bütünleşik deniz politikası uygulayan dünyanın önde gelen aktörleri arasında olmuş olacağını tahmin etmek zor değildir.

Bahse konu 2512 sayılı kanunla hayata geçirilmeye çalışılan Başbakanlık Deniz Teşkilatı, üç sene sonra zamanın Başbakanı Turgut Özal'ın Meclise getirdiği bir başka teşkilat değişikliği kanun tasarısı ile Ulaştırma Bakanlığı altında bir şubeye indirgenmek istenmiştir. Dönemin muhalefet liderlerinden Bülend Uslu'nun meclis kayıtlarında bu duruma ilişkin görüşleri dikkat çekicidir. Zira Uslu konuşmasında denizciliğin yüceltilmesi ve ekonomik fayda olarak kazanca dönüştürülmesi de dâhil ulusal çıkarları etkileyen bir meselede oluşturulmuş böyle bir mekanizmanın kaldırılmasına yüksek tondan itiraz etmektedir. Uslu'nun kayıtlara geçen konuşmasındaki ifadelerden bazıları şunlardır:

Benim söz almaktan maksadım, gene Sayın Özal Hükümeti, zamanımızda kurulmuş olan Deniz Müsteşarlığının lağvedilerek bunun bir şube halinde Ulaştırma Bakanlığına devredilmesi

hakkında bir kanun tasarısını Meclise sundu. Tabii o kanun tasarısı daha Meclise gelmeden Başbakanlık Teşkilatı üzerinde müzakere yapılacağı için, ben şahsen bu ikisini birleştirerek bazı görüşlerimi Yüce Mecliste sunmak istiyorum....Bizde denizden gelen menfaatlar deyince yalnız deniz ulaştırması düşünülüyor. Nitekim Hükümetin de teklifinde deniz teşkilatı lağvedilerek bir şube halinde Ulaştırma Bakanlığına bağlanıyor. Bu menfaatlar içinde şüphesiz deniz taşımacılığı, deniz ticareti, gemi inşa sanayii, limanlar vardır ama, bunlar kadar da önemli olarak sualtı ve suiçi canlı ve cansız kaynaklar, deniz ve kıyılardan turizm bakımından yararlanmak, balıkçılık, kıyı ve açık deniz balıkçılığı, bunlar ile ilgili tüm faaliyetler, bunları destekleme, araştırma, geliştirme, deniz dibindeki maden ve petrolden yararlanma, karasuları, kıta sahanlığı, ekonomik bölgeler gibi menfaatları uluslararası düzeyde korumak ve kollamak üzere deniz işleriyle ilgili hukukî, ekonomik, siyasî ve benzeri faaliyetleri tüm ilgili bakanlıklar ve müesseselerle (üniversiteler de dâhil olmak üzere) koordine etmek gerekir. Aksi takdirde mesela uluslararası deniz hukuku konferansı ile ilgili görüşler yeteri kadar sağlıklı hazırlanamaz, bu gibi deniz alaka ve menfaatlarıyla ilgili uluslararası kararlar yetkili ve bilinçli bir şekilde takip edilemez. Bundan da memleketimiz zarar görür; takip edebildiğimiz kadarıyla da çok zarar görmüşüzdür; ben şahsen bunun içindeyimdir. Dolayısıyla deniz konularıyla ilgili hizmet gören bakanlıkları (yani Ulaştırma, İçişleri, Dışişleri, Maliye ve Gümrük, Tarım Orman ve Köy İşleri, Enerji ve Tabii Kaynaklar, Sanayi ve Ticaret, Millî Eğitim Gençlik ve Spor, Bayındırlık ve İskân, Sağlık Bakanlıkları; hepsi denizle ilgili faaliyet gösterirler) Devletin deniz politika ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek, aralarındaki koordinasyonu sağlamak gerekir. Yurt düzeyinde denizciliği sevdirmek, denizden gelen menfaatlerimiz konusunda halkımızı bilinçli kılmak, bu istikamette yapılacak faaliyetlerde önemli yer işgal eder. Şüphesiz Sayın Başbakanın bu bakanlıkları her zaman toplama yetkisi vardır; fakat bunun devamlı ve istikrarlı bir şekilde yürütülmesi zarureti karşısında çok hayati bu konularda yasal bir müessese olarak Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Koordinasyon Kurulu ve burada alınan kararlar ve deniz politikasının uygulanmasında Başbakan adına koordine yapacak, işleri takip edecek mütevazî bir kadroya sahip Deniz Müsteşarlığı öngörülmüş idi.

...Türkiye'mizin coğrafi özelliklerinin sağladığı imkânlarla rağmen denizciliğini geliştirmekte başarılı olduğu söylenemez. Bu başarısızlığın çeşitli nedenleri arasında, denizcilik konularıyla ilgilenen kuruluşların, görünürde çok olmasına mukabil (demin bakanlıkların adedini saydım) millî deniz politikasının olmayışı ve esasında dağılmış olan bu faaliyetlerin koordine ve takipten de mahrum kalmış olması vardır. İşte, Başbakanlık Deniz Teşkilatına bu sebeplerle ihtiyaç görüldü. Çalışmalarından henüz istediğimiz sonucu alamadık; çünkü çok kısa bir süre faaliyet gördü. Yeteri kadar personel bulamadık ve imkânlar da azdı.

....Deniz ürünlerinden faydalanma hususu da genel deniz politikası içinde yer almalı, bilimsel ve planlı bir yaklaşımla uygulanmalıdır. Deniz alaka ve menfaatlarımızla ilgili olarak plan ve programlar yaparak, çeşitli devlet ve özel kuruluşların faaliyetlerini yönlendirecek, onlara ışık tutacak, yatırımların yerinde ve daha rasyonel oluşunu sağlayacak millî bir deniz politikasını tespit ve tayin ederek bütün bu faaliyetlerde iş birliği ve koordinasyonu sağlayacak bir kuruluş büyük ihtiyaç vardır, işte Başbakanlık Deniz Teşkilatı bu maksatla öngörülmüştü.

... Ulaştırma Bakanlığı Danışma Yüksek Kurulunun 1974 yılındaki 6 ncı toplantısında alınan kararlardan beri, çeşitli tarihlerde yapılan toplantı ve etütlerde böyle bir kuruluşun teşkili

karar altına alınmış; 1977 senesinde deniz ile ilişkilerimizin ve denizciliğimizin geliştirilememesinin nedenleri hakkında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde bir komisyon kurularak Meclis Araştırması yapılmış ve en son olarak da Aralık 1980 tarihinde yapılan Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulu (bu çok yüksek seviyededir)'nda alınan kararlar üzerine, Genelkurmay Başkanlığı'nca 12 Mayıs 1981 tarihli bir yazı ile denizle ilgili her türlü ulusal hak ve menfaatlarımızın korunması ile uluslararası ilişkileri kapsayacak kısa ve uzun vadeli hedefleri belirleyecek bir devlet politikasının tespiti; denizlere yönelik her türlü bilimsel araştırmalar ile denizlerde ilgili tüm faaliyetlerin kanalize edilmesi istenmiştir. Bütün bu görüş ve ihtiyaçlar karşısında Başbakanlık Deniz Teşkilatı Hakkında 2512 sayılı Kanun 20 Ağustos 1981 tarihinde kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. Şimdi ise bu teşkilat kaldırılarak, az evvel ifade ettiğim gibi Ulaştırma Bakanlığı'nda bir şube haline dönüştürülüyor. Halbuki, yukarıdan beri arz ve izah ettiğim veçhile 2512 sayılı Kanun hükümlerine göre denizlerde ve iç sularımızdaki Devletin alaka ve menfaatlarıyla ilgili görevler münhasıran Ulaştırma Bakanlığı görev ve yetki alanında değildir; çok daha geniştir. Diğer bakanlıklar ile kamu kurum ve kuruluşlarını, hatta özel sektörü de ilgilendirmekte ve devletin hayatî çıkarlarını kapsamaktadır (TBMM Tutanak Dergisi, 25.09.1984: 155–158).

Dönem düşünüldüğünde Bülend Ulusu'nun bu anlatımındaki çabalar bağlamındaki yerine oturmaktadır. Türkiye'yi Kıbrıs Barış Harekâtına götüren süreç Ege Denizi ve Doğu Akdeniz jeopolitiği ve bu kapsamdaki deniz alaka ve menfaatlerimizin korunmasıyla ilgilidir. Bu dönemde denizciliğin gelişmemiş olması nedeniyle denizlerde yaşanan sıkıntılar ciddi biçimde hissedilmiştir. Bülend Ulusu'nun anlatmış olduğu yeni teşkilatlanma ve bu çerçevede ülkenin deniz alaka ve menfaatlerine yönelik ulusal politikanın tek elden ciddi ve güçlü bir şekilde koordine edilmesi ve yürütülmesi gayretleri bu anlamdaki eksikliği giderme yönünde siyasi bir iradenin yansımasıdır. Yeni hükümet ile denizcilikle ilgili bu ciddi hedefin gündemden düşmesi düşündürücüdür. Neticede, denizciliği yüksek seviyede tek elden yönetmek ve koordine etmeye yönelik ilk girişim üç sene içerisinde sona ermiştir.

Meclisteki bu itirazlar üzerine, Ulaştırma Bakanlığının altında bir şube olmasa da, ulusal denizcilik politikası ve eylemlerinin planlaması ve koordinesi için, Başbakanlık teşkilatı bünyesinde müsteşar, müsteşar yardımcılığı seviyelerinin daha altında ve muhtemelen teşkilatı, kadrosu ve bütçesi daha küçük olan Deniz İşleri Başkanlığı ismiyle bir ana hizmet birimi oluşturulmuştur. 19.10.1984 tarihli ve 3056 sayılı Başbakanlık Teşkilatı Hakkında Kanun'un 17 nci maddesine dayanılarak kurulan “Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı”na denizlerde ve iç sularımızda Devletin deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili olarak;

a) Millî deniz politikasını tespit ederek deniz ticareti, deniz ticaret filosu ve gemi sanayiini teşvik edici tedbirleri almak, su altı ve su içi canlı ve cansız kaynaklardan faydalanılması için koordinasyonu sağlamak,

b) Uluslararası seviyedeki deniz işleri ile ilgili hukuki, ekonomik, siyasi ve benzeri konuları koordine etmek,

c) Deniz konuları ile ilgili hizmet gören bakanlıklar ve diğer kamu kuruluşlarını, Devletin deniz politika ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek,

ç) Makamca verilen benzeri görevleri yapmak, yasa ile tevdi edilmiştir (Başbakanlık Teşkilatı Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında 3056 sayılı Kanun, 1984).

Kâğıt üzerinde lağvedilen Deniz Müsteşarlığı görevleri devam ettirilmiş olsa da, teşkilat, personel sayısı ve bütçe büyüklükleri açısından aynı işlevin yürütülmesinin olanak dâhilinde olmadığı, Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Koordinasyon Kurulu'nun ve bu kurulun üyesi ilgili bakanlıklar, müsteşarlıklar ve ilgili devlet kurumlarının zikredilmemesinden aşıkardır (Başbakanlık Teşkilatı Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında 3056 sayılı Kanun, 1984).

Dönemin gelişmeleri ile denizciliği geliştirme çabaları arasında anlamlı bir ilişki bulunmaktadır. 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı sonrası ambargolara maruz kalan, ABD ile ilişkileri Yunanistan ve Kıbrıs nedeniyle gerilen Türkiye'nin ikameci bir ekonomiye yönelmesi, denizlerden istifadeyi hedef haline getirmesi, buna yönelik olarak devlet içerisinde yapısal bir atılım gerçekleştirmek istemesi dikkat çekmektedir. 12 Eylül 1980 darbesinden sonra 20 Ağustos 1981 tarihinde TBMM'den geçirilen Başbakanlık Teşkilat Kanunu ile ilk defa Müsteşarlık Seviyesinde bir Başbakanlık Deniz Teşkilatı kurulmasına yönelik kanun, Bülend Ulusu'nun Meclis tutanaklarına geçen konuşmasında belirttiği gibi 1974 yılında alınmış bir karara dayanan uzun bir sürecin ürünüdür. 1974 yılında altıncısı yapılan Ulaştırma Bakanlığı Danışma Yüksek Kurulunda, sonrasında yapılan toplantı ve çalışmalarda bahse konu teşkilin kurulması yönünde kararlar alınmıştır. 1977 yılında TBMM çatısı altında kurulan bir komisyon ile denizciliğin geliştirilememesine yönelik Meclis araştırması yapılmıştır. Bunu takip eden süreçte Seyir Hidrografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulu'nda alınan kararlara istinaden Genelkurmay Başkanlığının 12 Mayıs 1981 tarihindeki yazısı gerekli çalışmayı hızlandırmıştır. Neticede bir ulusal deniz politikası oluşturulması, denizlere yönelik her türlü faaliyetin yürütülmesi talebine yönelik teşkilat çalışması tamamlanmış ve 20 Ağustos 1981 tarihli Başbakanlık Deniz Teşkilatı hakkında kanunu Meclis'ten geçmiştir. Bir ulusal denizcilik politikası oluşturmak ve ona göre Devlet kurumları arasındaki koordinasyon ve eşgüdümü sağlamak için yedi senelik bir siyasi irade oluşturma süreci yaşanmıştır.

Doğrudan bir ilişki veya korelasyon oluşturmak zor olsa da, 1983 seçimleri ve liberal (açık pazar) ekonomisine geçişe olanak sağlayan 24 Ocak 1980 kararlarının uygulanmaya başladığı süreç ile, Müsteşarlık ve Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Kurulu'ndan oluşan Başbakanlık Deniz Teşkilatının lağvedilmesi, önce Ulaştırma Bakanlığı altında, muhalefetten (ve muhtemelen Genelkurmay Başkanlığından) gelen itirazlar üzerine de, Başbakanlık altında bir ana hizmet birimi unsuru haline getirilmesi manidardır.

1987 yılının Nisan ayına gelindiğinde ise Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı lağvedilerek, 3348 sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığı altında Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Bu Müdürlüğün denizciliğin genel yönetimiyle alakalı görevleri ilgili kanunda aşağıda sunulduğu gibidir. Diğer görevleri tamamen deniz ulaştırması, limanlar ve ilgili tesislerin yönetimiyle alakalıdır:

- a) Millî deniz politikasına uygun olarak deniz ticareti, deniz ticaret filosu ve gemi sanayiini teşvik edici tedbirleri almak, su altı ve su içi canlı ve cansız kaynaklardan faydalanılması için koordinasyonu sağlamak,
- b) Uluslararası seviyedeki deniz işleri ile ilgili hukukî, ekonomik, siyasi ve benzeri konuları koordine etmek,
- c) Deniz konuları ile ilgili hizmet gören kurum ve kuruluşları, Devletin deniz politika ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek (Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 3348 Sayılı Kanun, 1987: 5).

En azından "deniz konuları ile ilgili hizmet gören kurum ve kuruluşları Devletin deniz politika ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek" şeklinde deniz yönetiminin tüm bileşenlerine hitap edebilecek bir görevin hükme bağlanmış olması, halen ulusal seviyede bir deniz işleri koordinasyon işlevinin öngörüldüğüne işaret etmektedir. Bundan sonraki yeniden teşkilatlanma süreçlerinde kurumsal yeni teşkillere verilen görev ve yetkilerde yine bu genel ifadeye benzer bir ifadeler görülecektir. Ancak, müteakip yeniden teşkilatlanmalardaki ulusal seviyedeki koordinasyon vurgusu daha çok deniz ulaştırması, gemicilik ve limanlarla alakalı denizcilik sistemi üzerine yapılmış, işin genel deniz yönetimi, ulusal deniz politikasına ilişkin kısmı muğlak bırakılmıştır. 1993'ten itibaren kurulan teşkilatlanmalarda, kurum veya birim ismi olarak daha çok "denizcilik" terimi yer almış, daha genel anlamda deniz politikası ve deniz işlerinin koordinesine yönelik çağrışım yapan "deniz" ifadesi kullanılmamıştır.

10.8.1993 tarih ve 491 sayılı KHK ile Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuş ve deniz sektörü ile Ulaştırma Bakanlığının ilgisi kesilmiştir (T.C. UAB, t.y.). 1993 yılındaki bu yeniden teşkilatlanmayla Başbakanlığa bağlı kurulan Denizcilik (deniz işleri değil) Müsteşarlığı görevleri genellikle denizcilik (deniz ulaştırması, lojistiği, limanlar, gemi sanayii, liman hizmetleri, klavuzluk, gemi ve deniz araç nitelikleri, denetleme ve belgelendirme, sigortacılık, komisyonculuk düzenlemeleri, deniz kirlenmesini önlemek, gemi adamlığı düzenlemeleri) ağırlıklıdır. Genel deniz işleri yönetimine ilişkin ifadeler şöyledir (Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 1993):

- Denizcilikle ilgili talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve planlamak,
- Devletin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarının tespiti ve uygulanması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak,
- Devletin milli denizcilik politikasını ilgili kurum ve kuruluşlarla koordine etmek suretiyle belirlemek, uygulamak, talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve belirlenen milli politika doğrultusunda planlamak, deniz ve denizcilikle ilgili konularda hizmet gören kurum ve

kuruluşları, belirlenen milli denizcilik politikası ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek.

Ayrıca kurulan bu Denizcilik Müsteşarlığı teşkilatında şu merkezi birimleri içermektedir:

- Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü,
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü,
- Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü,
- Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı.

Bunun haricinde, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (ÇŞİDB) Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü "Bütüncül Kıyı Alanları Yönetim" planlarında, Denizcilik Müsteşarlığı döneminde Başbakanlık tarafından 11 Temmuz 1994 tarihinde Bakanlıklar arası bir eşgüdüm kurumu olarak "Denizcilik Yüksek Konseyi"nin kurulduğundan bahsedilmektedir (T.C. ÇŞİDB MPM, 2023). Ancak Denizcilik Yüksek Konseyi'nin kuruluşu ve işlevine ilişkin detay veren bir başka kaynağa ulaşılamamaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı'na genel deniz yönetimine ilişkin verilmiş olan bahse konu koordinasyon görevlerinin yukarıda listelenmiş Müsteşarlık ana hizmet birimlerinden hangilerince yerine getirileceği belirtilmemiştir. Müsteşarlığın denizcilikle ilgili tüm diğer görevleri ana hizmet birimlerinin görevlerinde yerini ve karşılığını bulmuşken, ulusal deniz politikasına ilişkin görevler herhangi bir birimin görevlerinde yer bulmamıştır.

Denizciliğin dış ilişkiler kapsamında devlet içi koordinasyonu gerçekleştirmek maksadıyla 21 Haziran 1996 tarihinde Başbakanlıkça Yönetmeliği yayınlanmış olan bir Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu kurulmuştur. Kuruluş amacı;

Denizcilik ve deniz taşımacılığının teknik, ekonomik ve hukuki boyutlarına ilişkin olarak uluslararası kuruluşlar tarafından sürdürülen çalışmaların yakından ve devamlı olarak izlenerek gelişme ve/veya değişikliklerin zamanında denizcilik sektörüne yansıtılabilmesini, bilgi akışını sağlamak suretiyle bir veri tabanı oluşturulmasını ve uluslararası platformlarda Ülkemizin hak ve menfaatlerinin korunmasını temin etmek, olarak ifade edilmiştir.

Ağırlıklı olarak deniz ulaştırmasına yönelik bir kurumlar arası koordinasyon mekanizması görevi taşıyan ve Denizcilik Müsteşarlığı başkanlığı (müsteşarın kendisi veya temsilcisi) ve sekreteryasında yılda üç kez toplanması tasarlanan Komisyon'un üyeleri aşağıda listelenen kurumların temsilcileridir:

- Dışişleri Bakanlığı,
- Çevre Bakanlığı,
- Ulaştırma Bakanlığı (Telsiz Genel Müdürlüğü),
- İçişleri Bakanlığı (Sahil Güvenlik Komutanlığı),
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı,
- Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı,

- Hazine Müsteşarlığı,
- Dış Ticaret Müsteşarlığı,
- Türk Telekomünikasyon A.Ş.,
- İMEAK DTO.

Komisyon'un ayrıca çalışmalarını yürütebilmesi için gerektiğinde Komisyon kararı ile yenileri de kurulabilecek aşağıda sunulan ihtisas komiteleri de kurulmuştur:

- Deniz Hukuku Komitesi,
- Deniz Güvenliği Komitesi,
- Çevre Komitesi,
- Eğitim Komitesi,
- Haberleşme ve Arama-Kurtarma Komitesi,
- Kıyı Alanları Komitesi,
- Deniz Ticareti ve Taşımacılığı Komitesi (Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Yönetmeliği, 1996).

Denizcilik Müsteşarlığı bu haliyle 2011 yılındaki yeniden teşkilatlanmaya kadar görev yapmıştır. Ancak her ne kadar, Müsteşarlığın ulusal deniz politikasına yönelik yukarıda sayılan görevleri olsa da, bu görevler kapsamında hazırlanmış araştırma, bir milli denizcilik politikası veya stratejisi bulunmamaktadır. Deniz işleriyle ilgili kurumları koordine etmek üzere 11 Temmuz 1994 yılında kurulduğu belirtilen bir kurumlar arası mekanizma olan Denizcilik Yüksek Konseyi'nin yönetmeliğine veya faaliyetlerine ilişkin herhangi bir veriye açık kaynaktan ulaşılamamaktadır.

Elbette ki, denize ilişkin tüm hususları kapsamayan, daha çok deniz ulaştırması, gemicilik, gemi adamlığı, liman işletmeciliği, deniz emniyeti, arama kurtarma gibi denizcilik bileşenlerine yönelik hususların ele alındığı Komisyon, bir ulusal deniz politikası oluşturulması adına gereklidir ama yeterli değildir. Yukarıda bahse konu bileşenleri içeren Türk denizcilik sistemini geliştirmek, komiteleri kurulan ihtisas alanlarında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bünyesinde imzalanan sözleşmelerdeki uluslararası standartlara yakınlaştırmak ve bunu yaparken de ilgili devlet kurumlarını koordine sürecine dahil ederek devlet içinde dengeyi yakalamak, hem devlette kullanmak hem de uluslararası deniz örgütleriyle paylaşmak üzere bir denizcilik envanteri çıkarmak adına atılmış çok önemli bir adımdır. Bu komisyon, her ne kadar dış politika ve denizcilikle ilgili uluslararası standartları yakalamaya yönelik bir kurumlar arası mekanizma olarak başlamış da olsa, 2013 yılında kurulacak ve bu Komisyonu ilga ederek yerini alacak olan Denizcilik Koordinasyon Komisyonunun öncüsü olmuştur.

2011 yılına kadar bu şekilde daha çok deniz lojistiği üzerine yoğunlaşmış ve ulusal deniz politikasıyla ilgili genel ama muğlak bir görevi icra eden Denizcilik Müsteşarlığı üzerinden yürütülen Türk deniz yönetim sistemi, 2011 yılında, 6/4/2011 tarihli ve 6223 sayılı Kanunun verdiği yetkiye

dayanılarak, Bakanlar Kurulu'nca 26/9/2011 tarihinde kabul edilen 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile, yeniden Ulaştırma Bakanlığı uhdesine verilmiştir. Ancak bu sefer, 30 Aralık 1924'te kurulmuş olan 1928'de kaldırılan Bahriye Vekaleti (Deniz Bakanlığı)'nden sonra ilk defa bir bakanlığın isminde Denizcilik yerini almıştır. Ulaştırma Bakanlığının, bu şekilde "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" adı ile yeniden teşkil edilmesi ile Denizcilik Müsteşarlığı ilga edilirken yeni Bakanlık altında denizcilikle ilgili, biri Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü (ulaştırma ağırlıklı), diğeri ise Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü olmak üzere müsteşar yardımcısı seviyesinin bir altı seviyesinde iki ana hizmet birimi kurulmuştur. Denizcilik Müsteşarlığı'nın görevlerinde belirtilen ancak alt birimlerinde açıkça belirtilmeyen ulusal denizcilik politikasının oluşturulması ve ilgili kurumlar arasında güçlü koordinasyonun sağlanmasına yönelik işlev ise yeni Bakanlık teşkilatında "milli denizcilik ve deniz ticaretine ilişkin politika, strateji, hedef ve uygulama usul ve esaslarını hazırlamak" şeklinde Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne tevdi edilmiştir. Detaya girmeden "politika, strateji, hedef ve uygulama usul ve esaslarını hazırlamak" görevi, çok kapsayıcı olmakla birlikte denizcilikle ilgili tüm diğer konularla alakalı kurumlar arasında gerekli planlama, yönlendirme, koordinasyon ve eş güdüm için Genel Müdürlüğü amir kılma konusunda muğlak kalmıştır (Ulaştırma, Denizcilik ve Habercilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde 655 Sayılı Kararname, 2011).

Daha önce Denizcilik Müsteşarlığı görevlerinde yer alan ulusal denizcilik politikasına ilişkin detaylı görevler yeni kurulmuş olan "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" görevleri arasında yer almamıştır. Bunun yerine yukarıda ifade edildiği şekilde daha muğlak bir görev tevdi edilmiştir. Yani, denizcilik isim olarak Bakanlık seviyesinde yer alsa da, ulusal denizcilik politikası ve stratejilerinin oluşturulması, uygulanmasına yönelik görev gittikçe belirsiz hal almaya başlamıştır.

1987 yılında Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı'nın lağvedilmesinden sonra terk edilmeye başlanan genel deniz yönetimi ve bütüncül deniz politikası yaklaşımı ruhundan iyice uzaklaşmıştır. Türk deniz yönetiminin ağırlığı 1970'lerde temeli atılan, 1981'de resmi olarak Başbakanlık Deniz Teşkilatı ve onun bünyesindeki Deniz Müsteşarlığı ve Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Kurulu'nda hayat bulmuş olan bütüncül deniz politikası yaklaşımı, 1987'den sonraki süreçte ismi, hiyerarşisi, teşkilat büyüklüğü ne olursa olsun tekrar hayata geçirilememiştir. 1980'li yıllarda başlayan Avrupa Topluluğu'na adaylık statüsü elde etme süreci, 1995 yılında kabul edilen ve 1 Ocak 1996 yılında tamamlanan AB-Türkiye Gümrük Birliği, 1999 yılı sonunda elde edilen adaylık statüsü ve 2004 yılı sonunda Avrupa Birliği'ne katılım müzakerelerinin başlangıcı ve devamındaki süreçte Türkiye'nin Yunanistan ile ikili ilişkilerinin gerilmemesi Türk siyasetçilerinin tercih ettiği bir strateji olmuştur.

Bir denizel yönetim mekanizması ve buna ışık tutacak, eylem planları ve stratejilerle destekli, bir ulusal deniz politikasının hayata geçirilmesi Türkiye'nin Yunanistan'la olan ilişkilerini germe potansiyeline sahiptir. ABD, AB ve NATO ile olan ikili ilişkileri kapsamında açık değil, başka

saiklerle ve üstü kapalı bir şekilde, Türkiye'nin bir ulusal deniz politikası gerçekleştirmesinin önüne geçen siyasi, bürokratik ve müktesebata ilişkin telkinler, yönlendirmeler ve tavsiyeler etkilidir diye bir değerlendirme yapmak yanlış olmayacaktır. Yine devlet içerisinde en kritik kadrolarda yuvalanmış ve örgütlenmiş, fettullahçı paralel devlet yapılanmasının devlet içerisinde Türkiye'nin böyle bir politika oluşturmaya mani olacak şekilde yürüttüğü kumpas süreçleri de muhakkak etkilidir.

Bu şekilde bir genel bakış açısı içerisinde;

- "deniz politikası" ve "deniz işleri"nden "denizciliğe" sıkıştırılmış,
- ulusal koordinasyonu politik/stratejik seviyeden (Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Kurulu) bürokratik seviyede (komisyon) istişareye indirgenmiş bir ulusal deniz yönetimi sürecini anlamlandırmak daha kolay olacaktır.

2.2. Küresel Liderlik, Siyasi Etki, Yasal Uyum Vaatleri ve Uluslararası İlişkiler

Denize ilişkin genel yönetimin sorumluluğu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na verilmiş olsa da, onun adına bu işlevi Bakanlık bünyesinde hangi birimin yerine getireceği belirtilmemiştir. Denizcilik Koordinasyon Komisyonu'na başkanlık, koordinatörlük ve sekreterlik görevi için isim zikredilmeden Genel Müdür seviyesi diye belirtilmiş, ancak Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne bu sorumluluk ve görev direkt olarak tevdi edilmemiştir (Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği, 2013; 2018; 2023).

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde yer alan ve aynı zamanda Denizcilik Koordinasyon Komisyonu'nun başkanlığını ve sekreterliğini yaptığı bilinen Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinde yer alan ve resmi genel ağ sayfasında yayımlanmakta olan görevleri incelendiğinde bu görevlerin tamamen denizcilik endüstrisi kapsamındaki, yani deniz ulaştırması, gemicilik, gemi adamlığı, liman işletmeciliği, denizcilik (ulaştırma) emniyeti, arama ve kurtarma gibi konuları kapsadığı dikkati çekmektedir. Türkiye'nin genel denizcilik yönetişimi, denizel mekânsal planlama ve bütünleşik deniz politikaları ile alakalı herhangi bir ulusal koordinasyon görevi bu görev listesinin içerisinde yer almamaktadır (T.C. UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü (DGM) “Görevler”, t.y.).

Şekil 1: Denizcilik Genel Müdürlüğü Teşkilatı



Kaynak: T.C. UAB DGM “Teşkilat”, t.y.

Ayrıca Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün Şekil 1'de sunulan teşkilat yapısı incelendiğinde Türkiye'nin bir bütünleşik denizcilik politikasına yönelik çalışma yapabileceği değerlendirilen sadece Denizcilik Politikaları ve Uluslararası İlişkiler Daire Başkanlığı bulunmaktadır. Bahse konu Daire'nin ulusal denizcilik politikalarına yönelik yaptığı çalışmalarla alakalı açık kaynakta herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi incelendiğinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın denizcilikle alakalı görev ve yetkileri şöyle listelenmektedir:

a) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, akıllı ulaşım sistemleri ve posta iş ve hizmetleri ile Karadeniz ile Marmara Denizi'ni birleştiren ve gemilerin seyrüseferine imkân veren Kanal İstanbul ve benzeri su yolu projelerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettilmesi hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli politika, strateji ve hedeflerin belirlenmesi amacıyla çalışmalar yapmak ve belirlenen hedefleri uygulamak,

...

ç) Ulaştırma ve denizcilik iş ve hizmetleriyle ilgili altyapı, şebeke, sistem ve hizmetleri; ticari, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, teknik gelişmelere uygun olarak planlamak, kurmak, kurdurmak, işletmek, işletmek ve geliştirmek,

d) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında sunulmasını sağlamak,

...

ğ) Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, posta iş ve hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşmalar yapmak ve bu alanlarda uluslararası mevzuatın gerektirmesi halinde mevzuat uyumunu sağlamak (Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, 2018).

Bakanlığın denizcilikle alakalı, Denizcilik Genel Müdürlüğü ve Kıyı Yapıları ve Tersaneleri Genel Müdürlüğü olmak üzere iki adet bakanlık teşkilatı birimi bulunmakta, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ise bağlı, ilgili ve ilişkili kurumlar kapsamında ilgili kurum olarak zikredilmektedir (Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, 2018).

Dolayısıyla tüm boyutlarıyla ulusal denizcilik politikasının, yönetiminin ve koordinasyonunun gerçekleştirilmesi adına görev ve sorumlulukların net ve direkt olarak belirtildiği bir kurum veya birim, Cumhurbaşkanlığı teşkilatına ilişkin kararnamede yer almamaktadır. Ayrıca yukarıda bahse konu dolduğu üzere bu görev Denizcilik Koordinasyon Komisyonuna da net ve direkt olarak tevdi edilmiş de değildir. Yani resmi anlamda direkt olarak deniz alaka ve menfaatlerine ilişkin yetki ve sorumluluk taşıyan bir devlet kurumu veya kurumlar arası bir teşkilat bulunmamaktadır. Bu görev Denizcilik Koordinasyon Komisyonu ve, ileride bahse konu olacak, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Koordinasyon Kurulu gibi iki kurumlar arası mekanizmada dağıtık bir şekilde ve bürokrat seviyesinde istişareler halinde yerine getirilmeye çalışılmaktadır.

Denizcilik Koordinasyon Komisyonu'nun 2013 yılındaki ilk yönetmeliği, 21/6/1996 tarihli ve 22673 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliğini yürürlükten kaldırılmıştır (Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği, 2018). 2013 yılında yayımlanan, 2018 ve 2023 yıllarından anayasa ve kurumlardaki değişikliklerden dolayı güncellenen Denizcilik Koordinasyon Komisyonu kuruluşu ve çalışmasına yönelik yönetmelikte amaç şu şekilde ifade edilmiştir:

Bu Yönetmeliğin amacı, denizcilik iş ve hizmetlerine yönelik faaliyet gösteren kurum ve kuruluşlar arasındaki müşterek konularda, eş güdüm tesis etmek ve ulusal denizcilik politikasına uygun olarak deniz kirliliği, seyir emniyeti, denizde güvenlik, can ve mal emniyeti ve deniz turizmi faaliyetleri ile denizcilik iş ve hizmetlerinin teknik, ekonomik ve hukuki boyutlarına ilişkin uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan çalışmaların etkili ve verimli bir şekilde izlenmesi, uluslararası gelişmelerin ve programların denizcilik sektörüne yansıtılması, bu çalışmaların takip edilmesi ve bu kapsamda koordinasyon sağlanması için Denizcilik Koordinasyon Komisyonu'nun oluşturulmasıdır.

Devamında Yönetmelik içerisindeki "Bakanlık" ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının kast edildiği belirtilmektedir. Yani bu Komisyon ve işleyişi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve onun denizcilikle ilgili Denizcilik Genel Müdürlüğü koordinesinde çalışan bir eşgüdüm birimi gibi düşünülebilir. Ancak sorumlu bakanlık ve yukarıda bahse konu çalışma alanları incelendiğinde deniz

hak ve menfaatlerine yönelik bir kapsamdan ziyade ticari ve lojistik denizcilik meselelerinin koordinesine ağırlık verildiği anlaşılmaktadır.

Komisyonun oluşumuna bakıldığında da durum biraz daha netleşmektedir:

...en az Bakan Yardımcısı veya Bakan Yardımcısının bulunmaması halinde Genel Müdür düzeyindeki bir yetkilinin başkanlığında; Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, (MSB) Savunma ve Güvenlik Genel Müdürlüğü, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, denizcilik fakültelerini temsilen Yükseköğretim Kurulu, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, Mersin Deniz Ticaret Odası, Denizcilik Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından görevlendirilecek karar alma yetkisini haiz en az genel müdür yardımcısı veya muadili birer yetkiliden oluşur.

şeklinde tarif edilmiştir.

Komisyonun fiili başkanı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü'dür. Dolayısıyla temsilciler de muhtemelen listeli kurumlardan daire başkanı seviyesinde makamlar olacaktır. Her ne kadar karar alma yetkisini haiz yetkili tarif olursa da Türkiye'nin devlet geleneği o seviyede bürokratlara karar alma yetkisi vermemektedir ve zaten kararlar tavsiyeler şeklinde ilgili kurumlara gönderilmektedir. Dolayısıyla Komisyon her ne kadar bir nevi Türk deniz gücünün bileşenleri arasında bir sinerji yaratacak bir teşkil olarak tanımlansa da, birincisi, seviyesinin siyasi-stratejik bir seviye olmaması veya icracı düşünüldüyse bile siyasi-stratejik bir merkeze bağlı olmaması nedeniyle, ve dolayısıyla ikinci olarak, kendi başına bir karar alma yetkisine sahip olmaması nedeniyle böyle bir sinerjiyi yaratmaktan yoksun görünmektedir. Ayrıca yönetmeliğin amacında belirtilen yayımlanmış "resmi" bir ulusal denizcilik politikası henüz mevcut değildir. Daha ziyade denizciliğe ilişkin, ilerde bahse konu olacak, kalkınma planlarında değişik başlıklar altında ele alınan politika ve tedbirler mevcuttur.

Yönetmeliğe göre Denizcilik Genel Müdürlüğü Başkanlığı ve sekreteryasında çalışan Komisyon yılda iki defa toplanır, gündem 15 gün önce kurul üyelerinin teklifi de dikkate alınarak Bakanlıkça belirlenir, salt çoğunlukla toplanır, mutabakat ile karar alır. Alınan bu kararlar sekreteryaya tarafından bir raporda toplanır ve "tavsiye" niteliğinde olan bu rapor komisyonun üye kurumlarına gönderilir. Ayrıca Komisyon ihtiyaç duyulan konulara yönelik çalışacak geçici nitelikte uzmanlardan oluşan komiteler kurabilir. En fazla bir ay süren komite toplantılarına ait raporlar yine Sekreteryaya tarafından tavsiye niteliğinde kurumlara gönderilir (Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği, 2013; 2019; 2023).

Koordinasyon Komisyonu'nun yukarıdaki şekilde ifade edilen amacı, yine sadece deniz lojistiğini kapsayan hizmetlerin koordinesi ve düzenlenmesine işaret etmekte, denizel mekânsal planlamayı ve sürdürülebilir mavi kalkınmayı merkeze koyan yaklaşımı yansıtır şekilde, diğer denizel sektörlerin veya çalışma alanlarını bu kapsama dâhil etmemektedir. Komisyon kapsamında yapılan çalışmalarda bu minvalde bir gelişim olduğu hissediliyor olsa da detayları henüz bilinmemektedir. Mevcut haliyle Koordinasyon Komisyonu'nun tüm denizel sektörleri bir ulusal deniz politikası çerçevesinde içerisinde koordine edip yönetmesi mümkün görünmemektedir. Bu işler genel anlamda yer alabildiği oranda hükümet seviyesinde kabine toplantıları ve Milli Güvenlik Kurulu toplantıları gibi ulusal siyasi-stratejik seviye mekanizmaların gündemine bırakılmıştır ve ayrı bir ulusal siyasi-stratejik seviye mecra adreslenmemiştir.

Yönetmelikte 2023 yılında yapılan bir değişiklikle Komisyona üye gönderen bakanlıklar yeni isimleriyle zikredilmiş, “Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü” ibaresi “Denizcilik Genel Müdürlüğü” şeklinde değiştirilmiştir (Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, 2023).

2016 yılından beri toplantı yapmakta olan Komisyonun geçmiş dönem kararlarına yönelik açık kaynakta bir veri bulunmamaktadır. Olağan olarak yılda iki kez toplanan, olağanüstü toplanma yetkisi de bulunan Komisyonun 2017 yılında üç kez toplantı yapmış olması dikkat çekicidir. 2020 yılında pandemi nedeniyle toplantılara ara verilmiş ve pandemi sonrası ilk toplantı 2023 Ocak ayında gerçekleştirilmiştir. Denizcilik Koordinasyon Komisyonu 31 Ocak 2023 tarihinde gerçekleştirdiği toplantıda "Denizcilik Strateji Belgesi", "Deniz Saha Planlaması" ve "Gemilerde İş Güvenliği" başlıklarında komite kurulmasına karar verilmiştir. 2023 yılının ikinci toplantısının yapıldığına ilişkin herhangi bir açıklamada bulunulmamıştır (İstikbal, 2023).

2023 yılındaki bu toplantıda kurulmasına karar verilen komitelerin çalışmaları kritik alanlardan ikisine yöneliktir. Birincisi derli toplu bir Denizcilik Stratejisi ve muhtemelen deniz politikası oluşturulmasına esas teşkil edecek çalışmaları öncülük edecektir. İkincisi, yani denizel saha planlaması, ise Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki bir muhtemel münhasır ekonomik bölge taslağının için dolduracak çok önemli bileşenlerle ilişkili politika çalışmalarına teknik zemin üretilmesine öncülük edecek potansiyeli içermektedir. Yunanistan'ın Ege Denizi'ni Türkiye yokmuş gibi parselleme çalışmalarına karşı Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki duruşunu netleştirecek fıkırsel, bilimsel ve siyasi altyapının oluşturulmasına temel teşkil edecektir.

Komisyon 2024 yılı ilk toplantısını ise 13 Haziran 2024 tarihinde gerçekleştirmiştir. Diğerlerinden farklı olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı'nın başkanlık ettiği toplantıda Eylül ayındaki IMO denetimi, deniz saha planlaması ve çevre denizlerdeki gelişmeler

değerlendirilmiştir (Denizcilik Koordinasyon Komisyonu 2024/1 Toplantısı Gerçekleştirildi, 13.06.2024). Görüldüğü üzere deniz saha planlaması halen Komisyon'un gündemindedir. Deniz saha planlaması ve ulusal denizcilik stratejisi komitelerinin çalışmalarının içeriğine ve seyrine ilişkin herhangi bir açıklama yapılmamıştır.

Her ne kadar Türkiye'nin bir bütünleşik denizcilik politikası oluşturmayı ve uygulamayı amaçladığını gösteren Türkiye Yüzyılı Vizyonu kapsamında Cumhurbaşkanlığı'nca "Sürdürülebilir Mavi Ekonomi Eylem Planı (Mavi Plan)" vizyonu ortaya konmuş ve 1 Ocak 2025 tarihi itibarı ile Mavi Planın Uygulanması ve 01 Ocak 2030 itibarı ile de Mavi Planın Uygulanmasının Yaygınlaştırılması hedefi belirtilmiş olsa da, vizyonun bu kısmının gerçekleştirilmesine nezaret edecek politik ve stratejik seviyede kurumsal ve kurumlar arası teşkilatlanma henüz ortada değildir. Denizcilik Koordinasyon Komisyonu'nca bu işlevin yerine getirilmesine yönelik hangi yapısal tedbirlerin alınacağı önümüzdeki süreçte takip edilmesi gereken bir husustur.

Her ne kadar, denizciliği ve mavi ekonomiyi topyekün ele alan bir devlet politika veya strateji belgesi henüz olmasa da, Türkiye Yüzyılı Vizyonu kapsamında Cumhurbaşkanlığı'nca "Sürdürülebilir Mavi Ekonomi Eylem Planı (Mavi Plan)" vizyonu ortaya konmuş ve gerçekleştirilecek ana hususlarla ilgili zaman hedefleri belirlenmiştir. 01 Ocak 2025 tarihi itibarı ile Mavi Planın Uygulanması (Alt Ölçek Planlama Çalışmaları denize dayalı ve denizcilikle ilgili sektörlerde uygulamanın geliştirilmesi) hedeflenirken, 01 Ocak 2030 itibarı ile de Mavi Planın Uygulanmasının Yaygınlaştırılması hedeflenmektedir. Bu hedefler, Türkiye'nin bir bütünleşik denizcilik politikası oluşturmayı ve uygulamayı amaçladığının bariz göstergeleridir. Mavi Vizyon şu şekilde ifade edilmektedir:

Açıklama

Sürdürülebilir Mavi Ekonomi Planı, Deniz Saha Planlaması ile (Maritime Spatial Planning), denizel alanlarda yürütülecek etkinlikler bağlamında çatışmaları azaltmak ve farklı faaliyetler arasında sinerjiler yaratmak; öngörülebilirlik, şeffaflık ve yasal dayanaklar aracılığıyla yatırımları teşvik etmek; ülkeler arasında yenilenebilir enerjinin geliştirilmesi, nakliye hatlarının düzenlenmesi, boru hatları, denizaltı kabloları ve benzeri yatırımlar için sınır ötesi iş birliğinin arttırılması; korunacak alanları tespit edip, ekosistemler üzerindeki etkilerin hesaplanmasıyla alanın birden çok kullanımı için fırsatların belirlenmesi gibi hedefler belirlemiştir. Plan ile kara ve denizel alanların kesişim noktası olan kıyı alanlarının potansiyelleri ortaya konularak koruma-kullanma dengesi çerçevesinde yönetimi ve planlanması sağlanacaktır.

Vizyon

Denize dayalı ekonomik büyüme sağlanırken denizlerin ve deniz ekosistemlerinin korunmasına yönelik olarak 2053 Sürdürülebilir Mavi Ekonomi Eylem Planı hazırlanacaktır. AB'de tamamlanan Deniz Saha Planlamasının Türkiye'de uygulanmasına ciddi bir ihtiyaç duyulmaktadır. Bu noktada Mavi Plan ile Deniz Saha Planlamasına yönelik altyapıyı oluşturmak

ve bu amaçla bir yöntem ve yol haritası geliştirilmesi ülkemizin önemli ihtiyaçlarında birini oluşturmaktadır. Böylece deniz alanlarını kullanan sektörler ve ilgili kurum ve kuruluşlar arasındaki iş birliğinin geliştirilmesi de sağlanacaktır. Ayrıca, deniz saha planlamasının çevresel açıdan önemli katkılarında biri de deniz alanlarının planlanması ile karasal ve denizel biyoçeşitliliği korumak için Deniz Koruma Alanları ilan etmektir. Türkiye dört farklı deniz tarafından çevrelenmiş olup benzersiz deniz ekosistemlerini korumak için daha fazla deniz koruma alanlarına ihtiyaçları vardır. Ek olarak, Türkiye'de Deniz Saha Planlaması çalışmalarının yürütülmesi ile denizlerimizin Mavi Ekonomi ve Yeşil Enerji potansiyelinin ortaya çıkarılmasına katkı sağlayacaktır. Türkiye kıyı alanları için hazırlanan Bütünleşik Alan Yönetimi (ICZM) Planları da Deniz Saha Planlaması ile bütünleşik hale getirilmesi ve açık deniz alanlarının da üst ölçek ve sonrasında da alt ölçek planlamasının tamamlanması sağlanacaktır (Türkiye Yüzyılı, 2023, <https://www.turkiyeyuzyili.com>).

Bir vizyon olarak, yukarıda sıralanmış olan bütüncül yaklaşım eksikliğini gidermeye ve bütüncül ve koordineli yaklaşım için gerekenleri yapmaya yönelik bir çerçeve, yol haritası ve eylem planı oluşturmaya yönelik ciddi bir niyetin ortaya koyulması söz konusudur. Vizyonun kendisinin de belirttiği gibi, müktesebatının çoğunu Avrupa Birliği standartları ile uyumlaştıran Türkiye'nin, katılım sürecinde olan bir ülke olarak denizel yönetim konusunda Avrupa Birliği'nin bütüncül politikası ve mavi ekonomi yaklaşımını bir rehber olarak alması çok doğaldır. Ancak bununla da sınırlı değildir. Son 20 yılda bütüncül deniz yönetimi konusunda rehber ilkeler koyan UNESCO IOC, IMO ile etkin politikalar izleyen Çin, Rusya, Kanada, ABD, Birleşik Krallık ve Fransa gibi ülkelerden örnek alınacak yönlerin araştırılması önemlidir. Türkiye'nin coğrafyasının kendi özellikleri ve kendi ihtiyaçları dikkate alınarak temel rehber ilkeler aynı kalmakla birlikte daha yerleşik bir yaklaşım da sergilemek her zamanki gibi mümkündür. Değerlendirildiğinde karasal kaynaklardan çok daha fazla katma değeri olabilecek denizel kaynaklardan istifadenin bir öncelik olarak politika eksenine haline getirilmesi göz ardı edilemeyecek kadar büyük bir çaba gerektirmektedir.

Çevresindeki deniz ve okyanus alanlarından, çevre ve biyolojik çeşitliliği ön planda tutarak ve buna ilişkin uluslararası rehber çalışmalarda öncü rol alarak, en azami ve sürdürülebilir şekilde istifade isteğini nasıl Avrupa Birliği, ABD, Birleşik Krallık, Fransa, Kanada, Rusya ve Çin bir politika ve eylem planı çerçevesinde uyguluyorsa, çevresi üç denizle kaplı ve bir iç deniz ile küresel stratejik öneme haiz Türk Boğazları'na sahip Türkiye'nin de benzer şekilde politikalar uygulamaya ve bu deniz alanlarından en azami şekilde istifade etmeye hakkı vardır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) açık denizlere ilişkin, öncelikle kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge üzerinden, kıyı devletlerine egemenlik değil, egemen haklar tanımaktadır. Kıta sahanlığı kapsamında esas hattan 200 mil açığa ve uzaması halinde 350 mile kadar deniz tabanı ve altında araştırmada bulunmak ve doğal kaynaklarını işletme konusunda kıyı devletine

egemen haklar sunulmaktadır. Münhasır ekonomik bölge kapsamında ise esas hattan 200 mil açığa kadar uzanan sahada kıta sahanlığı haklarına ilave olarak deniz yatağı üzerindeki sulara da canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, muhafazası ve yönetimi konularında egemen haklar sunmaktadır. Ayrıca denizde su, akıntı, dalga ve rüzgârdan enerji üretimi dâhil diğer ekonomik amaçlar için de araştırma ve işletmeye ilişkin egemen haklar sunmaktadır. Bu alanlarda diğer devletlerin ulaşım, denizaltı kabloları ve petrol boruları döşeme gibi açık deniz serbestisine bu egemen haklar kısıtlama getirememektedir (Ertuğrul, 2017).

Türkiye'nin 20 Mayıs 1982 tarihli ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu haricinde, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgenin ne şekilde belirlenip ilan edileceğine ilişkin deniz yetki alanlarına yönelik bir kanunu bulunmamaktadır. BMDHS'nin deniz yetki alanlarına ilişkin hükümlerini Ege Denizi'nde bu konuda Yunanistan ile yaşanan ihtilaf nedeniyle kabul etmeyen ve başından beri BMDHS'ne ısrarlı itirazcı olan Türkiye'nin yapılageliş hukukuna dayanarak deniz yetki alanlarına ilişkin iç hukuk düzenlemesine ihtiyacı bulunmaktadır. Mevcut haliyle BMDHS'ni oluşturan hükümleri yapılageliş hukuku olarak kabul eden Türkiye, BMDHS'nin imzacısı olmadığı için, iç hukukta yapacağı düzenlemelerle yazılı hukuk anlamında egemen yetkilerini kullanabilmek adına elini güçlendirme imkânına sahiptir. Halen bu konuda Dışişleri Bakanlığı koordinatörlüğünde bütün kamu kuruluşlarının katılımıyla üzerinde iki yıl (2018-2020) süre ile çalışılmış "Türk Deniz Egemenlik ve Deniz Yetki Alanları Kanun Taslağı" bulunmaktadır. Demir (2020)'e göre;

Türk deniz yetki alanlarında kullanılacak hak ve yetkilerin esas ve usullerini özel olarak düzenleyen bir kanunun mevcut olmaması, deniz alanlarındaki kaynakların araştırılması, işletilmesi ve korunması bakımından belirli ölçüde bir dezavantaj oluşturmaktadır. Buna karşılık, deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası hukukun temel ilkeleriyle uyumlu müstakil bir kanun, Türkiye ile diğer kıyıdaş devletler arasındaki mevcut sorunların çözümüne belirli ölçüde katkı sağlayabilir, ülkemizin hukuki pozisyonunu güçlendirebilir. Sadece egemenlik yetkisi ve uluslararası örf ve adet hukuku dayanak gösterilerek deniz alanlarında istenilen kapsamda arama ve işletme ruhsatları vermek mümkün ise de bu durum, gerçekte istenildiği şekilde deniz kaynaklarının araştırılması, işletilmesi ve korunmasında yeterli olmayabilir.

Taslak kanunun içeriğinin ana hatlarıyla şu şekilde olduğu ifade edilmektedir (Demir, 2020: 44-46):

1. Genel olarak deniz yetki alanlarının anlamı,
2. Deniz yetki alanları kapsamında iç sular, karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge kavramlarının açık tanımları,
3. Deniz yetki alanlarının belirlenmesinin usul ve esasları,
4. Deniz yetki alanlarında kullanılabilecek haklar ve yetkiler,
5. Deniz yetki alanlarında sahip olunan hak ve yetkilerin ne şekilde kullanılacağı ile yetkili her bir kurum ve kuruluşun belirlenmesi,
6. Karasuları Kanunu'nun kaldırılarak hükümlerinin buraya dâhil edilmesi,

7. Bütün denizlerimizde karasuları genişliğinin açıkça gösterilmesi ve Cumhurbaşkanı'na karasuları genişliğini artırma yetkisinin verilmesi,
8. Türk Ceza Kanunu hükümleriyle gerekli uyumun sağlanması,
9. Genel olarak Cumhurbaşkanı'na verilecek yetkilerin kapsam ve sınırları,
10. Kapsam dâhilindeki Türk ve Yabancı bayraklı gemiler.

Bu taslak kanun, Türkiye'nin ulusal bütünleşik denizcilik politikası ve denizel mekânsal planlama ve yönetişimine temel olacak hukuki dayanağı büyük oranda sağlayacak potansiyele haizdir. Sadece yetki alanlarının nasıl düzenleneceğine değil, bu yetki alanlarında sahip olunan hak ve yetkilerin neler olduğu, egemen hakların nasıl ve hangi kurumlarca kullanılacağına ilişkin nüveleri de içermesi taslak kanunun deniz yönetişimi açısından önemini ortaya koymaktadır. Taslak kanunun meclisten geçmesi ve yürürlüğe girmesi, planlayıcı ve icracı devlet kurumlarının karasuları ötesindeki muhtemel gelecek faaliyetlerine yasal dayanak oluşturacaktır. Kolluk ve yargı bu alanlara ilişkin Türk hukuk sistemini daha rahat çalıştırma imkânına kavuşacaktır. İç hukuktan alınan bu dayanakla karasuları ötesinde denizi kullanan özel ve bilimsel girişimler daha rahat bir şekilde gerçekleştirilecektir. Tüm bu hususlar da Türkiye'yi genel anlamıyla çevresindeki denizleri, özellikle de Ege Denizi'ni yönetmeye iddialı bir aktör haline getirecektir.

Türkiye'nin Karadeniz'de 5 Aralık 1986 tarihinde ilan etmiş olduğu münhasır ekonomik bölgesi bulunmaktadır (Bakanlar Kurulu Kararı, 1986). Akdeniz'de ise; Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile 21 Eylül 2011 tarihinde imzalamış olduğu “Türkiye Cumhuriyeti ile KKTC Arasında Akdeniz'de Kıta Sahaneliği Sınırlandırılması Hakkında Anlaşma”sı (Bakanlar Kurulu Kararı, 2012) ile Libya hükümeti ile 27 Kasım 2019 tarihinde imzalamış “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası” bulunmaktadır (T.C. Cumhurbaşkanı Kararı 1815, 06.12.2019). Yakın bir gelecekte Suriye'de kurulacak yeni hükümet ile ve sonrasında Mısır ile deniz yetki alanları anlaşmalarının imzalanabilme ihtimali gündemdedir (Deniz Haber Ajansı, 25.12.2024).

Türk hukuk sisteminde deniz yetki alanlarına ilişkin diğer bir düzenleme Türk Boğazları içindir. Karadeniz'e geçiş rejimini yerleştiren 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi Karadeniz havzasının yönetimi açısından uluslararası ve bölgesel istikrarın temel yapı taşlarından biri olmaya devam etmektedir. Montrö Sözleşmesi bir geçiş rejimi sağlarken, Türk Boğazları ve Marmara Denizi'nin teknik yönetimi anlamında deniz trafiğinin düzenlenmesi bir ulusal hak ve sorumluluktur. Bu kapsamda son dönemde Türk hukuk camiasının meseleyi ele alış şekli hukuken ülke lehine farklı değerlendirmelerin genel kabulünü sağlamaktadır.

2019 yılında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile yayımlanmış Türk Boğazları Deniz Trafik Düzenlemesi Yönetmeliği özetle,

- Çanakkale Boğazı'nın girişinden İstanbul Boğazı'nın çıkışına kadar olan deniz alanında, deniz trafik ayırım düzenini kurmak amacıyla yaklaşma alanlarını, demir atma bekleme sahalarını, trafik istikametlerini,
 - Türk Boğazları'ndan geçecek gemilerin olması gereken teknik durumları ve yapmaları gereken bildirimleri,
 - Hız limitini, geçmeme kuralını, arıza ve kazalarda yapılacakları,
 - Geçiş öncesi alınacak önlemlerini,
- detaylı bir şekilde düzenlemektedir (Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği, 2019).

Bu yönetmelik, özellikleri itibarıyla, Türk Boğazları alanını, Marmara Denizi'ne ilave olarak bir iç su rejimine yaklaştırmaktadır. Türk Boğazları'nın uluslararası geçiş rejimi uygulanan bir bölge olarak değil, geçiş şartlarına ilişkin çerçevesi sözleşme ile düzenlenmiş iç su rejimine tabi bir alan olarak değerlendirilmesi görüşü ağırlık kazanmaktadır. 2019 tarihli Türk Boğazları Yönetmeliği'nin yayımlanması ve hatta bu yönetmeliğin, tescil için Uluslararası Denizcilik Örgütüne gönderilmesi ve örgütün yönetmeliğe herhangi bir itiraz getirmemesi bu gidişata bir delil olarak sunulmaktadır. Türk deniz hukuku camiasının, özellikle Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) üyelerinin, ulusal denizcilik forumlarında bu yönde göze çarpan bir yaklaşımı bulunmaktadır.¹

Deniz alanlarının yönetiminde diğer yönetmelikler deniz kirliliğine müdahale ve denizde arama ve kurtarma işlevlerine ilişkindir. 2006 yılında yürürlüğe giren 5312 sayılı "Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Yürütme Yönetmeliği" herhangi bir deniz sahası göstermemekte ve acil durum seviyesine ilişkin yetki ve sorumlulukları düzenlemektedir. İlki 1988 yılında yayımlanmış ve sorumluluk sahası koordinatlarıyla birlikte IMO'ya deklare edilmiş "Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği" ise, 2019 yılında Libya ile imza edilen deniz yetki alanları mutabakatını yansıtır şekilde koordinatlarını güncelleyerek 2020 yılında IMO'ya deklare edilmiştir. Balıkçılık ve su ürünlerine ilişkin kanun ve yönetmeliklerde deniz alanlarına ilişkin herhangi bir tarif yapılmamaktadır. Sadece Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığının Düzenlenmesi Hakkında dört seneliğine yayımlanan Tebliğ'lerde yer ve tür yasakları alan ve dönem olarak tarif edilmektedir. Türkiye'nin gündeminde olan Mavi Vatan doktrini resmi bir belge veya politikaya dayanmamaktadır. Mavi Vatan doktrini ile birlikte gösterilen deniz alanları haritası Türkiye'nin denizde arama kurtarma sahaları koordinatlarını yansıtmakta olan 2020 yılında IMO'ya deklare edilmiş haritadır.

Deniz alanlarında yürütülen işlevlere yönelik devlet politikaları genellikle Beş Yıllık Kalkınma Planları içerisinde ilgili sektörlerin hedef ve politikaları içerisinde ve buna istinaden de ilgili kurumların strateji dökümanlarında belirtilmektedir. Kalkınma planları ilgili bakanlık ve kurumların

¹ TASAM'ın 2023 yılında icra edilen 5. Denizcilik ve Deniz Güvenliği Forumunda DEHUKAM üyelerince yapılan değerlendirmeler.

katıldığı çalışma grupları neticesinde Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı öncülüğünde hazırlanmaktadır. Türkiye'nin 2024-2028 yıllarını kapsayan 12. Beş Yıllık Kalkınma Planı (BYKP)'nin çalışma gruplarının başlıkları incelendiğinde aralarında denizcilğe yönelik veya denizin yönetişimine yönelik bir başlık bulunmamaktadır. 60 adet olan özel ihtisas komisyonlarında ise "su ürünleri" ve "denizyolu ulaştırması" olmak üzere denizle ilgili iki komisyon bulunmaktadır (Çalışma Grupları Listesi, t.y.). 12. BYKP'nda denizcilik veya deniz alanlarının ve deniz kaynaklarının kullanımına yönelik özel bir başlık ile mavi ekonomi veya mavi kalkınma ibareleri yer almamaktadır. 3.2.3. Sektörel Politikalar altında 3.2.3.8 Lojistik ve Ulaştırma başlığında gemi inşası, kıyı tesisleri, ticaret filosu, stratejik liman ve ölçek geliştirme, sayı artırmaya yönelik tedbirler sıralanmıştır. 3.2.2. Öncelikli Gelişme Alanları başlığı altında 3.2.2.1 Tarım ve Gıda kapsamında su ürünleri ile denetim, izleme, yatırım, kaynak korunması, rekabetçiliği artırma, küçük ölçekli balıkçılığı destekleme, yetiştiriciliği yönelik hedefler listelenmiştir. 3.2.2.2 Enerji başlığı altında deniz üstü yenilenebilir enerji kaynak alanları projeleri hedefi belirtilmiştir. 3.2.3.7. Madencilik başlığı altında denizlerde petrol ve doğalgaz arama ve çıkarma çalışmalarına ağırlık verileceği ifade edilmiştir. 3.4.5. Çevrenin Korunması bölümünde denizel ekosistemlerin, biyolojik çeşitliğin korunması, koruma alanlarının artırılması, karbon yutak alanlarının genişletilmesi, ekolojik koridorların oluşturulması, tahrip olan alanların iyileştirilmesi, sürdürülebilir av yönetimi, iklim değişikliğinin etkilerinin araştırılması konuları listelenmiştir. Son olarak 3.5.2 Güvenlik Hizmetleri başlığında ise Sahil Güvenlik Yönetim Sistemi Projesi teknolojik gözetleme, tespit ve teşhis yeteneklerinin geliştirilmesi hedefi belirtilmiştir (Cumhurbaşkanlığı, 2023).

Türkiye'nin deniz politikasında bakış açısını ve ağırlığı anlamak adına Şahin ve Sadioğlu (2023) önemli bulgular sunmaktadır. 1963'ten beri geçmiş 11 beş yıllık kalkınma planında yer alan toplam 438 adet denizle ilgili politikaların ağırlığını gemi inşası, ticaret filosu, limanlar, deniz ulaştırmasına ilişkin deniz lojistiği kapsamında değerlendirilebilecek 205 politikanın (%46) oluşturması dikkat çekicidir. Bunu 133 politika (%30) ile balıkçılık ve su ürünleri takip etmektedir. Çevre ve iklim değişikliği 8, deniz yetki alanları 5, denizcilik eğitimi 2 politika ile 438 politika içerisinde yer almaktadır. Bu rakam ve oranlar Türk deniz yönetiminde zihniyetin “denizcilik” faaliyetleri üzerinde kendini gösterdiği ve denizin diğer bileşenleri ve genel yönetimi anlamında yeterli ilgiyi görmediğine işaret etmektedir.

Türkiye’de henüz havza ölçeğinde bir bütünleşik deniz yönetimi uygulanmamaktadır. Ancak daha küçük ölçekte ve kıyıları ile onların bitişindeki karasularını içerisine alacak şekilde Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim (BKAY) Planları oluşturulmaktadır. “Mekansal planlama” perspektifinin uygulandığı bu planlar ÇŞİDB Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü Mekânsal Stratejiler ve Çevre Düzeni Planları Dairesi Başkanlığı'na hayata geçirilmiştir ve geçirilmeye devam etmektedir.

ÇŞİD Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü'nün BKAY genel ağ sayfasında BKAY'ın tanımı "...Kıyı alanlarında sürdürülebilir gelişme için sürdürülebilir, önlem alıcı ve

uyarlanmış bütünsel kaynak yönetim süreci...", olarak yapılmış ve ülkelerin koşullarına göre uygulamaların şekilleneceği belirtilmiştir. BKAY'ın amacı ise "Sürdürülebilir kalkınma ile kıyı alanlarının korunması ve biyolojik çeşitliliğin yaşatılması, daha etkin bir yönetim yoluyla kıyı alanlarının tüm kullanımlarının etkileşimlerini gözeterek sürdürülebilir kalkınma ve kullanım koşullarının sağlanması" şeklinde ifade edilmiştir. BKAY'ın hedefi ise "kıyı alanlarında uyumlu ve dengeli kullanımı teşvik etmek için tüm sektörleri kapsayan bütünsel politika ve karar alma sürecini kurumsallaştırmak ve yasal düzenlemeleri sağlamak" şeklinde belirtilmiştir. BKAY'ın anahtar kavramları ise,

- Kurumsal amaçların entegrasyonu,
- Bu amaçları hayata geçirecek enstrümanların entegrasyonu,
- Sektörlerin, Stratejilerin ve Yönetim düzeylerinin entegrasyonu,
- Mekânsal (Kara-Deniz alanları) planların entegrasyonu olarak sunulmuştur (T.C. ÇŞİDB MPGM, t.y.).

Yürütülen "bütünleşik kıyı alanları yönetimi" plan ve projeleri kıyı alanlarında yer alan yerleşme, ikinci konut gelişmeleri, turizm, deniz ulaştırması, liman faaliyetleri, boru hatları, kara ve demir yolu bağlantıları, tersanecilik, başkılık ve yetiştiricilik, sanayi bölgeleri, enerji üretimi, rafine ve petrokimya sanayi, askeri alanlar, koruma (doğa, deniz, sit), tarım ve ormancılık faaliyetlerinin düzenlenmesine yönelik bilimsel bir bürokratik yaklaşımı ön görmektedir. BKAY plan ve projelerinde BKAY amaçları şöyle ifade edilmektedir:

- Ülkemizdeki kıyı planlama ve uygulama çalışmalarına yeni bir yaklaşım getirmek,
- Kıyılarda koruma ve denetimle ilgili tedbirleri belirlemek,
- Kıyı alanlarında yerel beklenti ve talepleri yönlendirmek,
- Kıyılarda örtüşen yetki alanlarını düzenlemek,
- Kıyı alanlarının uyumlu ve dengeli bir şekilde korunarak kullanımını teşvik etmek üzere tüm sektörleri dikkate alan bütüncül politika ve karar alma süreçlerinin sağlanması ve
- Kıyı alanlarında yapılacak kıyı yapılarına ilişkin uygulamalar için yol gösterici strateji ve hedefler üretmek (T.C. ÇŞİDB MPGM, 2023).

Bakanlıkça yürütülen Bütünleşik Kıyı Alanları Planlarına ilişkin tanımlama ve esaslar 14.06.2014 tarihli "Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği"nde ortaya konmuştur. Yönetmelikte Bütünleşik Kıyı Alanları Planı;

Kıyıları, etkileşim alanı ile birlikte tüm sektörel faaliyet ve planları, sosyal ve ekonomik konuları da içerecek şekilde bütünleşik bir yaklaşımla ele alan, koruma ve kullanma dengesini sağlayacak biçimde mekânsal hedef, strateji ve eylem önerilerini ve yönetim planını kapsayan, 1/25.000 veya 1/50.000 ölçekte şematik ve grafik planlama diline uygun, plan paftası ve planlama raporu ile bütün olarak stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlar ile işbirliği içinde hazırlanan plandır.

şeklinde tanımlanmıştır (T.C. ÇŞİDB MPGM, 2023).

İlki 2012 yılından itibaren Antalya ile başlayan BKAY planlarının sayısı şu ana kadar 24 kıyı ilini kapsayacak şekilde 11'e ulaşmıştır. Bu 11 planın altısının 2023 yılı içerisinde hazırlanıp yayımlanmış olması son dönemde konuya verilen önemi göstermesi açısından dikkat çekicidir (T.C. ÇŞİDB MPGM, 2023). Ancak, elbetteki bu BKAY planları, birincisi, deniz ve kara arayüzü olan 3 km'lik kara alanı ile 1-2 deniz mili deniz alanı toplamı bir bölge üzerindeki faaliyetleri göstermek ve yerleştirmek adına yapılmaktadır. Bu planlar yerel anlamda kıyı ve deniz faaliyetlerinin bütüncül bir şekilde ele alınması ve kıyıların sürdürülebilir şekilde kullanılması açısından önemlidir ve tüm paydaşları sürece katmaktadır. Türkiye'nin BKAY'ı "yumuşak sürdürülebilirlik" yaklaşımını benimsemiş görünmektedir. Zira, kullanma ve kalkınmaya öncelik veren ancak, çevre ve biyoçeşitliliğin dengeli kullanımına özen gösteren bir siyasi tavır söz konusudur.

Ulusal seviyede deniz bölgelerinde havza bazında denizel mekânsal planlamalarının yapıldığı sürdürülebilir kalkınmanın merkeze konduğu bütüncül bir deniz yönetimi henüz mevcut değildir. Yine de, BKAY planları, bu anlamda olabilecek çalışmalara rehberlik sunacak bilgi ve tecrübenin birikmesini sağlayacak önemli kamu mekanizmaları olarak değerlendirilmelidir. Vizyon belgesinin Mavi Plan bölümünde ise zaten, BKAY'da kullanılan yaklaşımın DMP kapsamında karasuları ötesindeki deniz alanlarında kullanılması öngörülmektedir.

2.3. Bilgi, Araştırma, İnovasyon, Eğitim ve Öğretim

Seyir, Hidrografi ve Oşinograri Hizmetleri

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi (SHOD) Başkanlığı,

Çevre denizlerdeki seyir emniyetine, bilimsel deniz araştırmalarına ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı unsurlarının harekâtına destek sağlamak maksadıyla; emrindeki mesaha unsurlarını ve mevcut imkân kabiliyetlerini kullanarak, askeri ve sivil denizcilere seyir, hidrografi ve oşinografi hizmet ve ürünlerini temin etmek, bu alandaki ulusal koordinasyon ve uluslararası faaliyetleri yürütmek

olarak ifade edilen misyonu çerçevesinde Türkiye'nin deniz bilimlerinin planlanması ve yönetiminde öncü rol oynamaktadır (SHOD, t.y.).

1973 yılında çıkarılan "Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanunu"nın uygulanmasına yönelik 1979 yılında yayımlanan Yönetmelik ile bir "Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulu" kurulmuştur. Deniz Kuvvetleri Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'nun Kurum sıfatıyla başkanlığını yaptığı Kurul'un üyeleri olarak bahse konu Yönetmelik'te sayısı otuzu bulan ilgili tüm kamu kurumları ve üniversiteler listelenmiştir. Özü itibarıyla bu mekanizma Türk deniz yetki alanlarında yapılacak tüm kamu, özel, yabancı bilimsel

araştırmaların koordinesi, bilgilerin bir merkezde değerlendirilmesi, bunların karar vericilerle ve kullanıcı kurum ve kuruluşlarla paylaşılması, deniz seyir emniyetine ilişkin tedbirleri gözden geçirilmesi, bunlara ilişkin uyarı yayımları (NAVTEKS) yapılması, faaliyet alanlarıyla ilgili uluslararası çalışmalara katılma ve takip faaliyetlerini yürütmekle sorumludur. Her sene iki kez toplanan bahse konu Kurul, 2011 yılından itibaren bir Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Stratejisi (TUDAS) Belgesi ve 2012 yılından itibaren bir Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Programını (TUDAP) hazırlama gayretine girişmiştir. Nitekim 2014 yılında ilk TUDAS yayımlanmış ve TUDAS Eylem Planı kapsamındaki birinci önceliğe istinaden de 2018-2027 yıllarını kapsayan TUDAP yayımlanmıştır. TUDAP yapısı itibarıyla denizde gözlem ve ölçme, denizde canlıların sürdürülebilir kullanımı, deniz jeolojisi ve jeofiziği, bölgesel iklim dinamiği, ekosistem üzerinde etkilerin kontrolü için bütünleşik kıyı ve deniz alanları yönetimi, deniz araştırma teknolojisi ve yenilenebilir enerji teknolojileri AR-GE'si, denizel biyo çeşitliliğin korunması, sualtı kültür mirasını tespit ve koruma gibi alanlarda araştırma ihtiyaçlarını ortaya koyan çok kapsayıcı biri içeriğe sahiptir. TUDAP kapsamında senelik olarak ise Ulusal Deniz Araştırma Sefer Planı yayımlanarak ulusal çapta yürütülecek bilimsel faaliyetlerin koordinasyonu ve etkinliğinin artırılmasına uğraşılmaktadır. Sefer planlarında hangi kurumun hangi gemi ile hangi sahalarda hangi maksatlarla ne üzerine araştırma yapılacağı detaylarıyla verilmektedir. Kurul tarafından güncellenen yeni TUDAS 2023 yılında Cumhurbaşkanı imzası ile onaylanmıştır (SHOD, t.y.).

Dairenin 2018 yılında 4 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile yasal statüsü güncellenmiştir. Kararnamede hidrografi, "denizler, nehirler ve diğer sular ile bunları çevreleyen kıyı şeridindeki seyir emniyeti ve kolaylığı için bilinmesi gereken bütün temel unsurları ölçen ve inceleyen ve bunları denizcilerin kullanmalarına elverişli bir şekilde yayınlayan bilim dalı"; oşinografi, "denizlerin fiziksel, kimyasal, jeolojik ve biyolojik özellikleriyle bunlarla temasta olan toprak ve hayvanın jeolojik, fiziksel ve meteorolojik özellik ve birbirlerine olan etki kurallarını inceleyen bilim dalı"; deniz jeofiziği, "arzin denizler üzerinde mağnetik, gravimetrik ve sismik özelliklerini ve arzin denizler altında kalan bölgesindeki yapıyı inceleyen, bunların askeri, akademik ve ekonomik kıymetlendirilmesini yapan ilim dalı" olarak tarif edilmiştir (Cumhurbaşkanlığı 4 Sayılı Kararnamesi, 2018).

Kararnamede seyir, hidrografi ve oşinografi işleri ise;

- a) Askeri, ekonomik ve bilimsel amaçlarla hidrografi, oşinografi ve jeofiziksel yönlerden mesaha, araştırma ve inceleme işleri yapmak,
- b) Resmi ve özel kurum ve şahıslar tarafından özel vasıtalarla yaptırılacak hidrografik, oşinografik ve jeofiziksel mesaha ve araştırmalara ait olup birer nüshalarını Kuruma vermek zorunda bulundukları her türlü data, plan ve haritaların arşivlenmesini yapmak,
- c) Resmi ve özel kurum ve şahıslar tarafından yapılacak hidrografik, oşinografik ve jeofiziksel mesaha ve araştırmalara koordinatörlük yapmak,

ç) Seyir emniyeti ve kolaylığı bakımından tesis edilecek, değiştirilecek veya kaldırılacak yardımcılarının mevki ve nitelikleri üzerinde ilgililerce hazırlanacak tasarı ve teklifler için Kurumun mütalaasına başvurmak,

d) Seyir emniyeti ve kolaylığının sağlanması bakımından ilgililerce yapılacak veya yaptırılacak her türlü tesislere ait proje ve planlarla deniz trafiği, liman ve su yollarına ait mevzuatın hazırlanmasında, denizde can ve mal emniyetini sağlayacak tetkiklerde bulunmak ve mütalaa vermek,

e) Denizde ve deniz üzerinde can ve mal emniyetini sağlamak üzere Kuruma gelen bildirileri incelemek, tespit etmek ve düzeltilmesini müteakip yayınlamak,

f) Milletlerarası seyir, hidrografi, oşinografi ve jeofiziksel yönlerden milletlerarası kurum ve andlaşmaların Türkiye için uygulama hükümlerini, Cumhurbaşkanlığı kararı ile yerine getirmek, şeklinde tanımlanmaktadır (T.C. Cumhurbaşkanlığı 4 Sayılı Kararnamesi, 2018).

Bahse konu 4 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 398 inci maddesine istinaden 2019 yılında Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliği yayımlanmıştır. Bu yönetmelikle Dairenin ve onun koordinatörlüğünde teşkil edilen Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulunun görevleri ve çalışmalarına ilişkin esaslar detaylandırılmıştır (Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliği, 2019). Dairenin Yönetmelikte detaylı ve uzun bir şekilde belirtilen görev ve sorumluluklarından önemli olarak değerlendirilebilecek bazıları şöyledir:

- Askeri, bilimsel ve ekonomik amaçlarla hidrografi, oşinografi ve deniz jeofiziği ve jeolojisi mesaha, araştırma ve işlerini yapmak,

- Ulusal hidrografi, oşinografi, deniz jeolojisi ve jeofiziği veri ve bilgi merkezi ve arşivi görevini yürütmek,

- Ülkemizin deniz yetki ve ilgi alanlarında yapılacak her türlü hidrografi, oşinografi ve deniz jeolojisi ve jeofiziği araştırmalarının belli bir plan ve program dâhilinde yürütülmesini koordine etmek,

- Ülkemizin deniz yetki alanlarında, yabancılar veya ülkemiz araştırma kurumları tarafından yabancılar ile ortaklaşa veya yabancılar adına yapılacak araştırma faaliyetleri kapsamında Kuruma gelen başvuruları seyir, hidrografi ve oşinografi işleri kapsamında değerlendirip görüş vermek,

- Yıllık Deniz Araştırma Sefer Planı içeriğini belirlemek ve yayımlamak, her yıl Aralık ayı içerisinde bir sonraki yılın planını hazırlamak üzere ilgili bakanlık, üniversite, resmi ve özel kurum ve kuruluşlar ile kişilerin iştirak edeceği toplantı düzenlemek,

- İlgili kurumlarla koordine ederek ulusal deniz araştırma gemilerinin Yıllık Deniz Araştırma Sefer Planı'nı hazırlamak ve Şubat ayı sonuna kadar yayımlamak, UNESCO Hükümetler Arası Oşinografi Komisyonu'na iletilmek üzere Dışişleri Bakanlığına göndermek,

- Denizlerde ve gemi seyrine elverişli sulara yapılacak hidrografi ve oşinografisinde değişiklik meydana getirebilecek her türlü inşaat ve düzenleme faaliyeti için hazırlanması gereken hidrografik ve oşinografik etüt raporu standartlarını belirlemek ve yayımlamak,

- Sahil hatlarında, derinliklerde ve oşinografisinde meydana gelen her türlü değişikliklere ilişkin bilgi ve bulguları değerlendirerek denizde can ve mal emniyeti yönünden seyir duyuruları yayımlamak, haftalık denizcilere ilanlar ve harita düzeltmelerini yapmak,

- Seyir emniyeti kolaylığının sağlanması bakımından ilgililerce yapılacak veya yaptırılacak her türlü tesislere ait proje ve planlarla, deniz trafiği, liman ve suollarına ait mevzuatın hazırlanmasında, denizde can ve mal emniyetini sağlayacak tetkiklerde bulunmak ve mütalaa vermek,

- Denizde ve deniz üzerinde can ve mal emniyeti sağlamak üzere Kuruma gelen bilgileri ilgili mevzuata uygun olarak incelemek, tetkik etmek ve düzeltilmesini müteakip yayımlamak,

- Çeşitli amaçlarla yurt içinde üretilecek, yurt dışından ithal edilecek veya yayımlanacak basılı veya sayısal her türlü deniz haritasını sınırlandırmalar ve isimlendirmeler çerçevesinde ülke hak ve menfaatleri doğrultusunda ilgili mevzuata uygun olarak kontrol etmek ve değerlendirmek,

- Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulu işlerini yürütmek,

- Milletlerarası seyir, hidrografi, oşinografi ve deniz jeofiziği ve jeolojisi alanlarında milletlerarası kurumlarla yapılan anlaşmaların Türkiye için uygulama hükümlerini Cumhurbaşkanlığı Kararı ile yerine getirmek,

- Seyir, hidrografi, oşinografi, deniz jeofiziği ve jeolojisi alanlarında faaliyet gösteren UNESCO Hükümetlerarası Oşinografi Komisyonu (IOC), Uluslararası Hidrografi Örgütü (IHO) ile görev alanına giren konularda Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve NATO çalışmalarında Türkiye'yi temsil etmek,

- Hidrografi, oşinografi, deniz jeolojisi ve jeofiziği ölçümlerine yönelik sertifika eğitimleri vermek (Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliği, 2019).

Aynı yönetmelikte Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulunun teşkili ve görevleri de detaylı bir şekilde belirtilmiştir. Kurul aşağıdaki kurumların temsilcilerinden oluşmaktadır (Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliği, 2019):

a) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. b) Dışişleri Bakanlığı. c) Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. ç) İçişleri Bakanlığı. d) Kültür ve Turizm Bakanlığı. e) Milli Savunma Bakanlığı. f) Sağlık Bakanlığı. g) Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı. ğ) Tarım ve Orman Bakanlığı. h) Ticaret Bakanlığı. ı) Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. i) Strateji ve Bütçe Başkanlığı. j) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. k) Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK). l) Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı. m) Akdeniz Üniversitesi. n) Boğaziçi Üniversitesi. o) Dokuz Eylül Üniversitesi. ö) Ege Üniversitesi. p) İstanbul Üniversitesi. r) İstanbul Teknik Üniversitesi. s) Karadeniz Teknik Üniversitesi. ş) Milli Savunma Üniversitesi. t) Orta Doğu Teknik Üniversitesi. u) Piri Reis Üniversitesi. ü) Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi. v) Harita Genel Müdürlüğü. y) Sahil Güvenlik Komutanlığı. z) Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı. aa) Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü. bb) İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü. cc) Orta Doğu Teknik Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü. çç) Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü. dd) Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) Genel Müdürlüğü. ee) Devlet Su İşleri (DSİ) Genel Müdürlüğü. ff) Meteoroloji Genel Müdürlüğü. gg) UNESCO Türkiye Milli Komisyonu. ğğ) Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi (DEHUKAM). hh) TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi. ıı) TPIC Genel Müdürlüğü (Turkish Petroleum International Company).

Kurula görev ve sorumluluk olarak tevdi edilen hususlardan önemli değerdendirilebilecek olanları şöyledir (Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliğı, 2019):

- a) 4 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 394 üncü maddesinde belirtilen seyir, hidrografi ve oşinografi işleri ile resmi ve özel kurumların bunlara yönelik istemlerini tespit etmek,
- b) Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Strateji Belgesini, 5 senelik uygulama eylem planı ile birlikte hazırlamak ve uygulanması için Komutanlık ve Bakanlık vasıtasıyla Cumhurbaşkanı onayına sunmak,
- c) Hidrografi, oşinografi, deniz jeolojisi ve jeofiziğı alanlarında icra edilecek bilimsel araştırma projeleri için ulusal deniz araştırma önceliklerini belirlemek ve bu çerçevede Ulusal Deniz Araştırma Programını hazırlamak ve uygulanmak üzere Komutanlık ve Bakanlık vasıtasıyla Cumhurbaşkanı onayına sunmak,
- ç) Ülkemizin deniz yetki ve ilgili alanlarında toplanan hidrografik, oşinografik, deniz jeofiziğı ve jeolojisi veri, bilgi, ürün ve deniz haritalarının (seyir maksatlı hazırlanan hariç) gizlilik derecelerinin belirlenmesine yönelik kuralları ilgili mevzuat hükümlerine uygun olarak belirlemek ve Komutanlık ve Bakanlık vasıtasıyla Cumhurbaşkanı onayına sunmak,
- d) Kurul faaliyetlerine yönelik detaylı bütçe planlamasını Kurul kararı olarak Komutanlık ve Bakanlık vasıtasıyla Cumhurbaşkanı onayına sunulmak üzere hazırlamak,
- e) Ulusal imkânlar ile icra edilen bilimsel hidrografik, oşinografik, deniz jeofiziğı ve jeolojisi araştırmalarını koordine etmek, mükerrer çalışmaların engellenmesi için gerekli tavsiyede bulunmak,
- f) Seyir, hidrografi, oşinografi, deniz jeofiziğı ve jeolojisi alanlarında ulusal alt yapı imkân ve kabiliyetlerin envanter bilgilerini derlemek ve güncel tutulması için gerekli düzenlemeler ile modernizasyona yönelik yönlendirmeler yapmak,
- g) Ulusal araştırma gemilerinin, maliyeti etkin bir şekilde işletilmesine yönelik modeller geliştirmek, uygulanmasında ve işletilmesinde karşılaşılan sorunların giderilmesine yönelik çözümler üretmek,
- ğ) Bilimsel hidrografi, oşinografi, deniz jeofiziğı ve jeolojisi alanlarında uluslararası proje çağrılarına, ilgili bakanlık, üniversite, resmi ve özel kurum ve kuruluşlar ile koordineli olarak teklif verilmesi ve bu yönde ülkemizin daha fazla proje alabilmesi için iş birliğini artırmaya yönelik girişimlerde bulunmak.

Senede bir kere toplanan Kurul ayrıca her sene, Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Strateji (TUDAS) Belgesi ile Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Programının (TUDAP) hazırlanması, Cumhurbaşkanı onayına sunulacak kararlar hakkında teknik çalışmaların yapılması, alınan diğer kararların yıl içerisinde icrasının takibine yönelik gerekli işlerin yürütülmesi ve koordinasyonu sağlamak amacıyla kendi bünyesinden Kurul İcra ve Yönlendirme Komitesini belirlemektedir. Yönetmelikte ayrıca Kurulda yer alan Bakanlık, Kurum ve Üniversitelere de çeşitli görev ve sorumluluklar verilmiştir (Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliğı, 2019).

Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Koordinasyon Kurulu toplantılarında verilen kararlar incelendiğinde şu hususlar öne çıkmaktadır. Birinci olarak, Kurulun, deniz araştırmalarıyla ilgili birimleri, vasıtaları ve verileri toplama ve özellikle ilgili tüm ve kamu ve akademik kurumların katılımını sağlama safhasında, 2007'den itibaren "Türk Deniz Egemenlik ve Yetki Alanlarında Yabancılar Tarafından Yapılacak Bilimsel Araştırmalar"ın esaslarını oluşturulan verilerin elde edilmesi dâhil, bir düzen kurma çabasına girmiş olması dikkat çekicidir. Yine bu dönemde bir Ulusal Deniz Araştırmaları Stratejisi (TUDAS), onun bir parçası olarak da Deniz Araştırma Programı ve Ulusal Oşinografi Veri ve Bilgi Merkezi oluşturma fikirlerinin öne çıktığı görülmektedir. Buna ilave olarak 2010 yılında bir Türk Deniz Araştırma Merkezi (TÜDAM)'ın oluşturulması fikri belirlemiştir. 2011 yılında TUDAS taslağı üzerinde çalışmalar başlarken, 1738 sayılı kanun gereği icra edilen her türlü deniz araştırma projelerinde toplanan verilerin SHOD Başkanlığına gönderilmesi burada biriktirilmesi ağırlıklı konu olmuştur. 2012 yılında da TUDAS ve TUDAP hazırlanmasına ağırlık verilmiştir. 2013 yılı Kurul toplantısında; yabancı araştırma gemilerinin denizlerimizdeki faaliyetlerinin kontrolü ve topladıkları verinin SHOD Başkanlığı'na teslimine vurgu yapılmış, TUDAP taslağına ilişkin çalıştayda, bir ilk olarak, Antartika ve Arktik bölgelerine bilim insanı gönderilmesi ve Antartika'da bir Türk Deniz Araştırma Üssü kurulmasına yönelik bir tavsiye kararı alınmıştır. Bu noktada artık ikinci safhanın, yani, Türk deniz araştırmaları kapsamında deniz yetki sahası ötesinde bir ilgi sahası oluşturulması safhasının başlamış olmasından bahsedilebilir. 2014 yılında benzer vurgular yanında araştırma gemi kataloğu oluşturulması konu olurken, 2015 yılında "Kutup Deniz Araştırmaları" ana başlığının TUDAP'a eklenmesine, Ortak Programlama İnisiyatifleri stratejik alanları olarak;

- Derin Deniz Kaynaklarının İncelenmesi,
- Kıyı ve Denizcilik Faaliyetlerinin Planlanması ve Bilimsel Destek Sağlanması,
- İyi Çevresel Durum için Disiplinler Arası Araştırmalar,
- Okyanus Durumu ve İşleyişinin Gözlemlenmesi ve Modellenmesi,
- İklim Değişikliğinin Okyanuslar ve Denizlerin Fiziksel ve Biyolojik Dengesi Üzerine Etkileri,
- Deniz Biyolojik Kaynaklarının Biyoteknolojik Uygulamalarda Kullanımının yine TUDAP'a eklenmesine karar verilmiştir.

Yani 2015 yılında Kurul, çalışma kapsamını coğrafyanın yanında tematik alan olarak da genişletmeye karar vermiştir. 2016 yılında yabancı gemilerle ortak araştırmalar ilave bir konu olarak eklenirken, çevre denizlerimizdeki çalışmalarda ulusal araştırma gemilerimizin kullanılmasına kabotaj kanunu çerçevesinde öncelik verilmesi konusunda tavsiye kararı alınmıştır. 2017 yılından itibaren yeni bir safhaya girildiği anlaşılmaktadır ki, bu safha Yunanistan'ın adı verilme de, Avrupa Birliği ve Birleşmiş Milletler çatısı altında yürüttüğü menfaatlerimizi etkileyen faaliyetlerinin dikkate alınmaya başlanması safhasıdır. Bu kapsamda Kurul "deniz saha planlaması" ve "bütünleşik kıyı alanları yönetimi" çalışmalarının incelenmesi yönünde tavsiye kararı almıştır. 2018 yılında Avrupa Birliği'nin Mavi Büyüme girişimleri kapsamında Karadeniz ve Doğu Akdeniz için

faaliyetlerinin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı koordinatörlüğünde mercek altına alınmasına tavsiye kararı verilmiş, bu kararda Ege Denizi'ne yönelik faaliyetler konu edilmemiştir. Bu dönemde Karadeniz'de ve Doğu Akdeniz'de doğalgaz ve petrol rezervlerinin paylaşımının öne çıkan rekabet alanları olduğunu hatırlamak gerekmektedir. Aynı vurgu 2019 yılında da yapılmış, ancak, yeni bir safhanın, yani "deniz yönetişimine girişme / mavi vatanın bilimsel tanımına girişme" safhasının başlangıcına işaret eden deniz saha planlaması da dâhil şu hususlara da yer verilmiştir:

- Deniz saha planlamaları konusunda BM ve AB uygulamaları çerçevesinde ülke menfaatlerinin doğrultusunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı tarafından yol haritası hazırlanmasının tavsiye edilmesi,
- Çevre denizlerimizde deniz alanlarının isimlerinin incelenerek ülkemiz tezlerini destekleyecek şekilde bir ulusal isimlendirme standardının belirlenmesinin İçişleri Bakanlığına tavsiye edilmesi,
- Ulusal araştırma gemilerinin bölgesel çapta faaliyetlerinin tüm deniz yetki alanlarımızı içerecek şekilde planlanması ve ihtilafli sularda yapılacak çalışmaların 15 gün önce Dışişleri Bakanlığı olurlarına bildirilmesi, uygun görülmesi halinde koruma için Genelkurmay Başkanlığı'ndan talepte bulunulması.

2021 yılında ise Kurul İcra ve Yönlendirme Komitesi Görev Talimatı oluşturulmuştur. 2022 yılında vurgu TUDAS ve TUDAP'ın 2023 yılında yenilenmesine yönelik taslak güncelleme çalışmaları üzerine olmuştur. 2023 Kurul raporunda ise yeni TUDAS taslağının Cumhurbaşkanlığı'nın onayına sunulmasına karar verilmiştir (SHOD, "Kurul Kararları", t.y.).

Türkiye Deniz Araştırmaları Programı 2018-2027'nin üzerine stratejisini kurduğu 10 önceliğin özeti aşağıda sunulmuştur:

1. *Denizlere ilişkin gözlem ve tahmin model sistemlerinin geliştirilmesi ve işletilmesi:* Bu önceliğin önemi, zor ve pahalı olan gözlem ve izleme etkinliklerini sabit, otonom ve uzaktan kumandalı veri toplama aygıtları ve uydu ve radar kullanarak fiziksel ve ekolojik dinamiklere ilişkin verilerin toplanması, veri boşlukluklarının doldurulması, gözleme ve izleme stratejilerinin güncellenmesi, ileriye dönük deniz öngörüsü yapılabilecek sayısal deniz modelleri geliştirilmesidir. Bu sayede oşinografi, meteoroloji, iklim bilimi, enerji, gıda, denizcilik ve turizm gibi çeşitli sektörlere veri sağlanması ve acil müdahale planlaması ve bütünleşik kıyı alanları yönetimi için karar desteğine veri sunulmasıdır.

2. *Canlı deniz kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı için projeler geliştirilmesi:* Deniz egemenlik ve yetki alanlarımızda uluslararası yükümlülüklerimiz çevresinde balık stoklarının tespiti, korunması, sürekli izlenmesi ve sürdürülebilir yönetim planlarının çıkarılması için her türlü veri akışının sağlanması amaçlanmaktadır. Yaşam alanlarının korunması ve ekosistem yaklaşımı balıkçılık yönetiminin benimsenmesine yönelik her türlü oşinografik verinin toplanması, değerlendirilmesi için izleme sistemlerine ihtiyaç vardır. Tarım ve Orman Bakanlığı ve Çevre

Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile üniversiteler arasında Tarım Araştırma ve Politikalar Genel Müdürlüğü'nün Dört Deniz Eylem Planı kapsamında iş birliği önemlidir. Türkiye'de çoğunlukla kıyı balıkçılığı yapılmaktayken, açık deniz balıkçılığına yönlendirmek için okyanus tipi gemilere sahip olunması, açık deniz bölgelerine ilişkin ekonomik, teknolojik ve politik faydaların ortaya konması gereklidir.

3. *Deniz jeolojisi ve jeofiziği alanlarında projeler:* Enerji, maden ve endüstriyel hammadde kaynaklarından istifade edebilmek adına, deniz tabanı ve altında deniz araştırma ve mühendislik faaliyetlerinin icra edilmesi, ayrıca doğal afet olarak ortaya çıkabilecek tsunami, denizaltı heyelanı, depremler, su altı volkanizması ve tektonik süreçlerin araştırılması gerekmektedir. Çevremizdeki tüm denizler hidrokarbonlar açısından önemli potansiyele haizdir. Bu amaçla maden/mineral yatakları, hidrotermal kaynaklar, deniz tabanı ısı akışı dağılımları tespit edilerek haritalanmalıdır. Ayrıca su altı jeotermal kaynakları ve mağaraları ile su altı kültür mirasının turizme kazandırılması jeolojik ve jeofizik yöntemlerle mümkündür.

4. *Bölgesel iklim dinamiği alanında projeler:* İklim değişikliği öngörülerini yapabilecek iklim sistemi modellerinin geliştirilerek günümüz ve geleceğe uygulanması ihtiyacı bulunmaktadır. İklim değişikliği göstergesi olabilecek, yağış, sıcaklık, rüzgâr, dalga yüksekliği uç değerlerindeki beklentiler tespit edilmelidir. Bu sayede, önlem alınabilmesi adına, karar vericilere kısa, orta ve uzun vade önlemler tavsiye edebilecek birikim oluşturulabilecektir. Sıcaklık, tuzluluk, rüzgâr, ısı akışları, buharlaşma gibi atmosferle olan etkileşimden doğan değişimlerin (enerji akışlarının) gözlemlenebilmesi için yaygın gözlem altyapısı kurulması ve veri biriktirilmesi gerekmektedir.

5. *Karar verici mercilerin bilgi tabanlı değerlendirmeler yapabilmesi için kıyisal ve denizel dinamikleri alanında araştırmalar yapılması:* "İyi Çevresel Durum" hedeflerinin oluşturulması ve bu hedeflere erişmeye mani olacak insan faaliyetlerinden kaynaklı baskılara karşı alınan önlemlerin takibi için izleme, veri toplama, kıyı ve deniz ekosistemlerinin sürdürülebilir kullanımı ve yönetimi çerçevesinde faaliyetlerin etkilerinin koruma-kullanma dengesi gözetilerek yönetişimini sağlamaya yönelik bilimsel araştırmaları kapsamaktadır. Türk Boğazlar sistemi bu anlamda özel öncelik alanıdır.

6. *Deniz araştırmaları/uygulamalarında kullanılan/kullanılabilecek yeni teknolojiler ve yenilenebilir enerji alanında araştırma ve geliştirme yapılması:* Söz sahibi ve rekabet edebilir deniz bilimleri çalışmaları için gerekli olan bilgi birikimi ve geniş veri tabanlarının oluşturulacağı kritik ve ileri teknolojilerin edinmesine yönelik araştırma geliştirme ve mühendislik uygulamalarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin su altı ve su üstü otonom örnekleme ve ölçüm sistemlerinin dizaynı, yazılımlarının geliştirilmesi, mikroeletromekanik sistemlerini uygulandığı ortam şartlarını ölçebilecek sensör teknolojisi ile sualtı haberleşme teknolojilerinin geliştirilmesine ihtiyacı vardır. Benzer şekilde, radar ile dalga ve akıntı ölçümü sistemlerinin geliştirilmesi, deniz kirliliği ve oşinografik parametre ölçümü için şamandıra ağ sisteminin kurulması, saha ve laboratuvar ölçüm cihazlarının yerleştirilmesi, denizaltı cansız kaynaklarının tespitine yönelik teknolojilerin geliştirilmesi, uzaktan algılama sistemlerinin yaygınlaştırılması, su altı arkeolojik alanların korunmasına yönelik teknolojinin geliştirilmesi, su, sediman ve biyotada (bitkisel ve hayvansal

yaşam alanı) belirli kirleticileri ve öncelikli maddeleri ölçmek üzere biyosensör geliştirilmesi gibi birçok AR-GE ve teknoloji ihtiyacı bulunmaktadır. Ayrıca denizde yaşayan biyolojik unsurların ürün, teknoloji, enerji ve fayda üretilmesi amacıyla kullanıldığı deniz biyoteknolojisi alanlarında araştırma geliştirme çalışmalarına ve teknolojileri edinmeye ihtiyaç vardır. Deniz biyoteknolojisinin yaygın kullanım alanları deniz kaynaklı sağlıklı gıdaların sürdürülebilir üretiminin sağlanması ve enerji üretimi, deniz canlılarından insan sağlığı için yararlanılacak biyo-moleküllerin elde edilmesi, endüstriyel kullanım amaçlı enzimlerin, biyo-polimerlerin ve çeşitli biyolojik materyallerin üretimidir. Çevre kirliliği ve iklim değişikliğinin gıda ihtiyacının giderilmesi ve farmokoloji alanlarında sürdürülebilir üretim sistemlerine ve teknolojilere talebi artırdığı bir ortamda, Avrupa Birliği biyoteknoloji alanını bir fırsat olarak görüp Ar-Ge bütçesinin %10'undan daha fazlasını (2.8 milyar Avro) bu alana ayırmaktayken, Türkiye'nin bu alandaki çalışmaları çok kısıtlıdır. Ayrıca yenilenebilir enerji kaynakları açısından da dalga enerjisinden ve rüzgâr enerjisine yönelik toplam enerji tedariki açısından artırılmasına yönelik çalışmaların yapılmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Dünyada eğilim denizlerde dalga enerjisinin ve rüzgâr enerjisinin kurulan platformlar, adacıklar üzerinden elektriğe dönüştürülmesi ve karaya aktarılması yönündedir. Buna ilave olarak, biyokütle enerji teknolojisi kapsamında, tarımsal ürünlerin kullanılarak elde edilmesinin gıda fiyatı ve toprak kirliliği anlamında oluşturacağı ekolojik ve ekonomik baskıyı azaltabilecek yegane çözüm olarak, verimli toprağın kirletilmediği ve karasal bitkiden 50 kat daha yüksek biyokütle üretkenliğine sahip mikroalglerin kullanılması gündemdedir. Mikroalg üretimi aynı zamanda CO2 tüketiminde de oldukça önemli role sahip olduğundan, ikincil şekilde de çevreye katkısı bulunmaktadır. Alglerden biyoenerji üretilmesine yönelik araştırmalar ve bu amaca yönelik fotobiyorektör tasarımlarının geliştirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

7. *Biyoeçşitliliğin belirlenmesi, korunması ve biyojeokimyasal çevrimlerin anlaşılması:* Biyoeçşitlilik bakımından Avrupa ve Ortadoğu'nun en zengin ülkelerinden biri olan Türkiye'nin deniz ekosisteminin biyoeçşitliliği dünyada eşine rastlanmayan hidrografik özellikleri içeren Akdeniz, Karadeniz ve Türk Boğazlar sisteminin yansımasıdır. Çok farklı fiziksel ve kimyasal özellikleriyle farklı habitatların oluşmasına ve farklı deniz canlılarının yaşamasına olanak sağlayan Türk denizlerinde bu biyoeçşitliliği, aynı zamanda imzacısı olduğu sözleşmeler kapsamında, hem yapay (ex-situ) hem de yerinde (in-situ) korumaya yönelik çalışmalar yapılmasına ihtiyaç vardır. Deniz koruma alanlarının oluşturulması ve yönetilmesi bu açıdan önemlidir. Bu anlamda gerekli bilimsel araştırmalar yapılırken, yönetim planlarının hazırlanması için mevcut ve belirlenen alanlarda boşluk analizlerinin yapılması, alanların korunması ve kullanılması konusunda çakışan yetki ve sorumluluklar, yetersiz koordinasyon mekanizmaları ve bürokratik uyumsuzlukların giderilmesine yönelik çalışma yapılması vb. bir çok çalışma yürütme ihtiyacı bulunmaktadır. Uluslararası sularda olası koruma alanlarının (yumurtlama alanları, banklar, çukurlar) belirlenmesi ve yönetimi konusunda ortak bölgesel kural ve kriterlerin ortaya konulması için de uzun vadede dönüşüm ihtiyacı bulunmaktadır. Son olarak, biyojeokimyasal çevrimlerin anlaşılması için personel yetiştirme, izlenmesi için teknoloji ve yöntemlerin geliştirilmesi ve uygulanması gerekmektedir. Biyojeokimyasal çevrimler, doğadaki yaşamın sürekliliği için gerekli karbon, su, oksijen, azot ve

fosfor gibi maddelerin ekosistem içerisinde su döngüsü, karbon döngüsü, nitrojen döngüsü, fosfat döngüsü, sülfür döngüsü gibi sürekli devir ile sınırlı miktardaki kaynakların yenilenerek tekrar kullanılır hale gelmesi işlemidir. Denizel ekosistemler, diğer yer sistemleri ile birlikte bunun önemli ayağıdır. Bahse konu çevrimler, aynı zamanda, denizel ortamların küresel karbon döngüsündeki rolü gibi iklim değişikliği açısından da hayati öneme sahiptir.

8. *Su altı kültür mirasının tespit edilip envanterinin çıkartılması ve koruma alanlarının belirlenmesi*: Deniz altındaki tarihsel ve kültür varlıklarımızın araştırılması, bulunması, muhafazası ve turizme kazandırılması için gerekli faaliyetlerin yürütülmesidir. Bu kültür değerlerinin belirlenmesi, envanterinin oluşturulması, korunması ve yönetim modelinin oluşturulmasına yönelik araştırmaların yapılması gerekmektedir.

9. *Denizlerle ilgili ekonomik ve sosyal analizlerin gerçekleştirilmesi*: Denizlerin doğrudan ve dolaylı ekonomik kullanımlarının deniz üzerindeki baskılarının ve etkilerinin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapılması gerekmektedir. Bir yandan istifade ederken öte yandan bu istifadenin sürdürülebilir olmasına yönelik tedbirlerin geliştirilmesi önemli bir çalışma konusudur. Bu anlamda Avrupa Birliği'nce desteklenen Türkiye Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi oluşturulmasına yönelik projeler kapsamında ekonomik ve sosyal analizlerin gerçekleştirilmesi bir ihtiyaçtır.

10. *Kutupsal alanlara yönelik araştırmalar yapılması*: Kutupların potansiyelinin araştırılması, dünyanın geleceği açısından önemlidir. İleride oluşabilecek alaka ve menfaatler açısından bilimsel anlamda veri oluşturmak, hazırlıklı olmak ihtiyacı bulunmaktadır (SHOD, 2018-2027 Türkiye Deniz Araştırmaları Programı, 2018).

03 Temmuz 2023 tarihinde Cumhurbaşkanı onayıyla yayımlanan yeni Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Stratejisi (TUDAS) 2014 yılında Bakanlar Kurulu tarafından onaylanmış olan TUDAS'tan farklı olarak, Giriş bölümünde güncellenme nedenleri arasında "Denizlerde gerçekleşen araştırmalar birçok ekonomik faydaların yanı sıra savunma ve dış politika gibi farklı alanlarla ilişkili olup bu özelliği nedeniyle denizlerin bir ülke için faydaya dönüşebilir önemli kaynaklar olduğu dikkate alınmalıdır" ifadesine yer vermektedir (TUDAS, 2023). Savunma ve dış politikaya yapılan bu vurgu denizlere yönelik bütübleşik bir yaklaşımın benimsenmesi ve bunun desteklenmesi niyetine işaret etmektedir. Yine bu kısımda "Koordinasyonun, kaynakların etkin kullanımının ve korunmasının temel alındığı ve uluslararası gelişmeler karşısında ortak hedeflerin gerçekleştirilmesinin amaçlandığı bir strateji oluşturulması esastır" ifadesiyle de bu niyetin genişletilerek perçinlenmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır (TUDAS, 2023). Zira bu ifadede yer alan " kaynakların etkin kullanımı ve korunmasına yapılan vurgu, etkin deniz yönetim ihtiyacına işaret etmektedir. Nitekim TUDAS'ın kapsamına giren tematik konuların revize sürecinde milli menfaatler doğrultusunda bir bütün olarak ele alındığı bu kısmın sonunda belirtilmiştir. Kısacası yeni TUDAS'da Stratejinin yazılma gerekçesini oluşturan üst çerçeve içerisinde, eskisinde olmayan savunma, dış politika, etkin yönetim ve bütüncül yaklaşım vurguları yapılarak denizcilik ve deniz yönetimine ilişkin Türkiye'nin denizcilik zümresinde gelişen perspektifin bir yansıması ortaya konulmuştur denilebilir.

Yeni Stratejinin deniz araştırma alanlarına ilişkin "Diğer ülkelerdeki durum:" başlığındaki ifadelerde ise Türkiye'nin deniz araştırmaları konusunda takip ettiği ve referans aldığı oluşumlar ve ülkeler açısından artık bir makas değişikliği ve ayrışma niyetinin belirdiği gözlemlenmektedir. 2014 yılı tarihli TUDAS'ta NATO üyesi ülkeler, AB üyesi ülkeler ve AB'nin kendisinin yaptıkları ve ABD'nin bu alandaki stratejisi izlenip referans alınmıştır. Yeni Strateji belgesinde ise, bunlardan hiç bahsedilmezken, Birleşmiş Milletler UNESCO (Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü) IOC (Hükümetler arası Oşinografik Komisyon) sorumluluğunda Okyanus Onyılı (2021-2030) faaliyetleri program ve hedefler çöpa yapılmıştır. Bu minvalde "mavi büyüme, mavi ekonomi, denizde mekânsal planlama gibi kavramlarla denizlerden istifade etmek için yapılan çalışmalar ivme kazanmıştır" ifadesiyle de eski stratejide olmayan bu kavramlar genel çerçeve içerisinde yeni stratejide yerini bulmaya başlamıştır (TUDAS, 2023). Tüm bunlar yaklaşık bir on sene içerisinde denizciliğe ve denizin kullanımına ilişkin yeni paradigmanın oluşmaya başladığının göstergeleri olarak değerlendirilebilir.

"Deniz Araştırma Stratejisinin Sürdürülebilirlik ihtiyacı" başlığında şu ifade dikkat çekicidir (TUDAS, 2023):

TUDAS'ın geliştirilmesi ve uygulanması, Ülkemizin jeostratejik konumu açısından da büyük önem arz etmektedir. Türkiye'nin, AB deniz araştırma faaliyetlerinin içinde yer alması ve politikalar oluşturulmasında yönlendirici bir rol üstlenebilmesi, ancak izlenecek doğru stratejiler ve politikalar ile mümkün olabilecektir. Türkiye'yi çevreleyen denizlerde AB'nin deniz ve denizcilik politikalarının muhtemel sonuçları ve Türkiye'ye etkileri öncelikle değerlendirilmesi gereken konulardır. AB'nin deniz politikalarına yönelik geliştirdiği uygulamalar paralelinde milli menfaatlerimiz doğrultusunda güncellenecek deniz araştırma stratejisi ve buna bağlı uygulanacak politikalar ile Ülkemizin hak ve menfaatlerinin korunmasına bilimsel destek sağlanmaya devam edilecektir.

Bu ifade, özet olarak, Türkiye'nin denizlerden istifade yolunda AB'nin uyguladığı modeli uygulayarak menfaatini azami seviyede geliştirmesi ve AB politikalarını bilerek menfaatlerimize hanel getirecek durumların önlenmesi ihtiyacına işaret etmektedir. Bu şekliyle resmi olarak Türkiye çevresindeki denizlerde AB'nin uyguladığı politikaların olası menfi etkilerinin farkında olduğunu belirtmektedir.

TUDAS Hedefleri incelendiğinde benzer yaklaşımın tutarlı bir şekilde sergilendiği görülmektedir. İlave olarak hedefleri arasına ilk kez;

–Deniz ve kıyı alanlarına ekosistem temelli yaklaşım ile yönetimi ve bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlamasına yönelik politikaların oluşturulmasının desteklenmesi, denizel planlama konusunda ulusal/uluslararası önceliklerin belirlenerek ilgili kurumlar arasında sağlanan koordinasyon ile mevzuat ve ilgili planların oluşturulmasını desteklemek,

–Türkiye'nin deniz yetki ve ilgi alanlarına yönelik daha kapsamlı somut bilgi ve verilere sahip olunarak milli hak ve menfaatlere uygun politikaların oluşturulmasına yardımcı olmak maksadıyla karar vericilere bilimsel veri ve bilgi desteği sağlamak,

–Bir bütün olarak deniz ve denizcilik sektöründe sürdürülebilir mavi büyümeyi sağlamak ve kapsayıcı, tüm vatandaşlarımızın yaşamını iyileştiren, iş imkânları yaratan ekonomik dönüşümü gerçekleştirmektir.

hedefleri yer almaktadır (TUDAS, 2023). Bu üç hedef bilimsel araştırmalarla Türkiye'nin deniz yönetişiminin mavi kalkınmasının tüm paydaşları içerecek şekilde desteklenmesine olan güçlü bir vurgudur. Bu vurgunun ortaya konması Türkiye'nin deniz yönetişimine ilişkin gelişen arzusunun işaret etmekte, ilgili makamların niyetlerini beslemekte, bu konuda en azından kanunla kurulmuş devlet koordinatörlüğünde toplanan bilim camiasından devletin ilgili makamlarına bir seslenişte bulunmaktadır. Milli Savunma Bakanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı SHOD'un koordinatörü olduğu Kurul tarafından dile getirilmesi nedeniyle bu seslenişin diğer devlet kurumlarında da karşılığının olduğunu değerlendirmek yanlış olmayacaktır.

Yeni Stratejide "Anılan Hedefleri Ulaştırması Kapsamında İzlenecek Yol Haritası" başlığı altında;

Deniz araştırmalarına yönelik ulusal ve/veya uluslararası fonların daha etkin kullanımı sağlanacaktır... Deniz araştırmalarının gerçekleştirilmesinde mali kaynakların etkin kullanımı, veri toplama, konuyla ilgili kurumların kendi mevzuatları çerçevesinde bilgi paylaşımı, ortak çalışma yürütme, insan kaynaklarının geliştirilmesi çerçevesinde ulusal koordinasyon etkin bir şekilde sağlanacaktır.

ifadesiyle deniz araştırmalarına özel ilave bir bütçe sağlanmayacağı belirtilmektedir (TUDAS, 2023). Stratejinin taslağında Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı planlamasında özel bir ek bütçe teklif edilmiş olsa da, nihai halinde bu öneri stratejiden çıkarılmıştır.

Bu başlık altında dikkat çeken diğer ilaveler deniz yönetişimin bileşenlerine işaret etmektedir (TUDAS, 2023):

Deniz ve kıyı alanlarının mavi büyüme kavramı ile uyum içerisinde sürdürülebilir kullanım ve korunmasını sağlamaya yönelik çalışmalar teşvik edilerek karar vericilere destek sağlanacaktır. Bu kapsamda Eylem Planları ve Deniz Çerçeve Mevzuatı oluşturulacaktır.

Okyanus Onyılı hedefleri kapsamında sualtı kültür mirasının haritalanmasına ve sürdürülebilir yönetim modellerinin belirlenmesine yönelik projelere devam edilecektir.

Denizlerde sürekli gözlem ve ölçme kapasitesinin geliştirilmesi, denizlerin atmosfer, çevre denizler ve kara ile olan etkileşimine yönelik özelliklerinin belirlenerek, fiziksel, kimyasal ve ekolojik mekanizmalarının işleyişine ait tahmin modellerinin geliştirilmesine olanak sağlanacaktır.

Deniz koruma alanlarının sürdürülebilir yönetimine ve deniz habitatlarının belirlenmesine yönelik ulusal düzeyde altyapı oluşturulacaktır.

Deniz veri ve bilgi yönetim sistemi/paylaşım ağı kurulması sağlanacaktır.

Bu maddeler, deniz yönetişimine yönelik yukarıda bahse konu seslenişin somutlaştırılacağı bir eylem çerçevesine alan açmaları açısından önem arz etmektedir. "Sürdürülebilir kullanım ve koruma", "eylem planı", "deniz çerçeve mevzuatı", "sualtı kültür mirası haritalanması", "sürdürülebilir yönetim modelleri belirlenmesi", "denizlerde sürekli gözlem ve ölçme kapasitesi geliştirilmesi" "deniz alanlarının sürdürülebilir yönetimine ... yönelik ... altyapı oluşturulması" kavramları denizi güçlü bir şekilde yönetmeye yönelik talebin oluşturulmasına yönelik ifadelerdir.

Yine yeni Stratejiye özel ilk defa deniz ve kıyı ekosistemlerinin korunmasına yönelik Kara Kökenli Kirleticiler Eylem Planlarına yapılan vurgu deniz çevre yönetişimine getirilen yeni bakış açısının yansıması olarak karşımıza çıkmaktadır. "Ulusal Deniz Araştırmalarının Koordinasyonu" başlığı altında eski Stratejide koordinasyonla alakalı Kurul ve Kurul İcra ve Yönetim Komitesinden oluşan iki katmandan oluşan iki katmanlı bir koordinasyon modeline atıf yapılırken, yeni Stratejide koordinasyon sorumluluğu net bir şekilde SHOD Başkanlığına tevdi edilmiştir (TUDAS, 2023).

SHOD koordinatörlüğünde hem TUDAP hem de TUDAS üzerinden devlette denizcilığe ilişkin yeni bir paradigma oluşturulmasına ilişkin güçlü bir sesleniş olduğu aşikardır ve muhtemelen de devletin denizcilikle ilgili kurumlarında karşılığı bulunmakta ve genişlemektedir. Akademisyen ve bürokrat seviyesinde genişleyen bu çevrenin, toplumdaki paydaşlarını da arkalarına alarak ortak hedeflerin gerçekleştirilmesi yönünde üst düzey siyasetçiler nezdinde teşvik edici bir talep ortamı yaratması "ne zaman" ve "hangi koşullarda" ile alakalı bir meseledir ve bekleyip izlemeyi gerektirmektedir. TUDAP ve TUDAS'ın özünde denizel anlamda fırsat alanları gösterilmekte, deniz araştırmaları için, bilim insanı, gemi ve teknoloji eksikliklerine dikkat çekilmekte, SHOD koordinatörlüğünde araştırma gemileri ve bilim insanları açısından kısıtlı imkânların ulusal hedefler doğrultusunda ilave bütçe temini olmadan etkin bir şekilde kullanılması yatmaktadır. Denizlerde iddialı olabilmek adına deniz Ar-Ge çalışmaları için bu yaklaşımın ne sonuçlar üreteceği önümüzdeki dönem faaliyetleriyle görülecektir. TUDAP'da belirtilmiş olan 10 öncelik alanına ilişkin faaliyetler yürütülmekte olduğu ilerleyen bölümlerdeki incelemelerden anlaşılabacaktır. Ancak kısıtlı olanaklarla yürütülecek çalışmaların, kapsam ve süre olarak da kısıtlı kalacağı ve örneğin Ege Denizi açık suları gibi alanlarda araştırma planlamasına teşvik etmekte yeterli olmayacağı anlaşılabılır bir durumdur.

Bu talep ortamının yaratılması için üst düzey siyasi-stratejik bir denizcilik / deniz yönetişimi mekanizmasının oluşturulması mevcut hali ile gerekli bir koşul olarak önümüze çıkmaktadır. Yukarıda bahse konu Denizcilik Koordinasyon Komisyonu, kamu ve özel tüm paydaşların bir araya gelerek görüşlerini paylaştığı, ağırlıkla özel sektörün dileklerini ve taleplerini dile getirdiği, SHOD Bşk.lığının ve Kurul'un da temsil edildiği üst düzey bürokratik bir koordinasyon ve istişare mekanizmasıdır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün koordinatörü olduğu bu yapının önerileri, talepleri, şikâyetleri not alıp, yazı ile ilgili kurumlara iletme, hakkında cevap veya iyileştirme istemeden öteye gidecek, bir ulusal denizcilik politikasına varan siyasi irade oluşturabilecek yetki ve sorumluluğu bulunmamaktadır. Komisyon kararlarının Cumhurbaşkanı

onayına sunulması şeklinde bir yönetmelik değişikliğine gidilmesi bu anlamdaki tahdidi aşabilecek ilk adımdır.

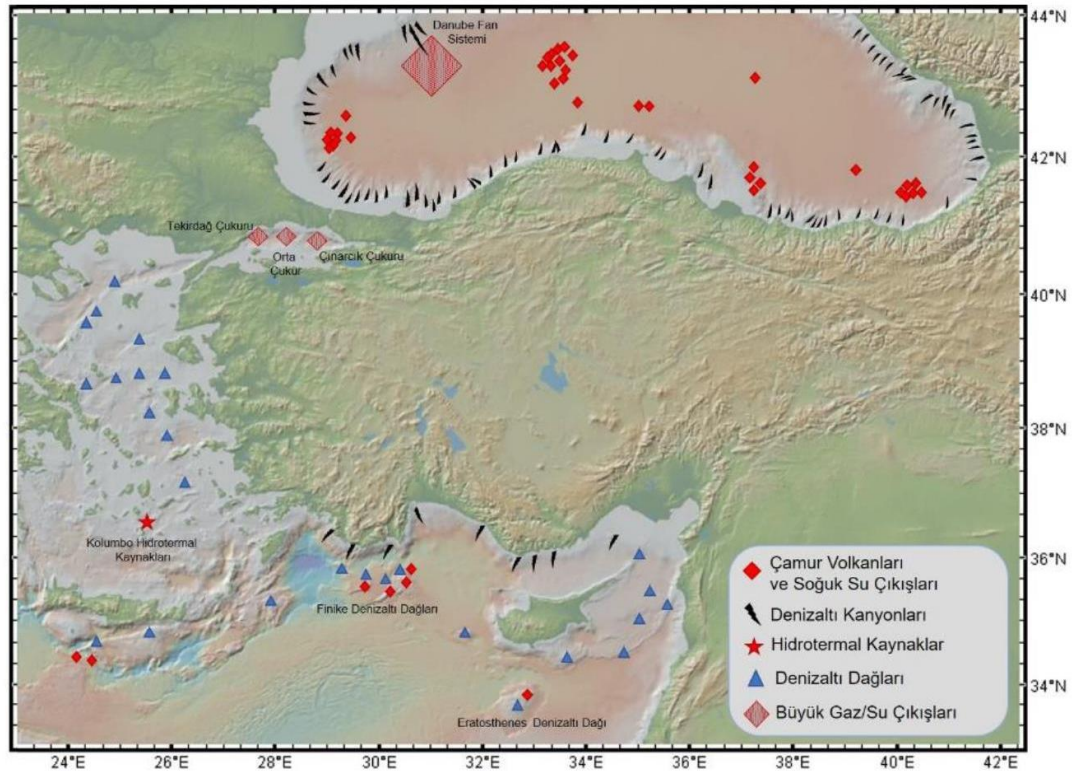
SHOD'un öncü olduğu bir diğer alan Ulusal Deniz Bilimleri Konferansı'dır. Nitekim ilki 2000 yılında TÜDAV sponsorluğunda ve ODTÜ ev sahipliğinde gerçekleştirilen Ulusal Deniz Bilimleri Konferansı'nın ikincisi uzun bir aradan sonra SHOD'un gayretiyle gerçekleştirilmiştir. 2015 yılındaki Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulunda SHOD'un bastırmasıyla Konferansın ikincisinin 2016 yılında yine ODTÜ ev sahipliğinde yapılmasına ve her iki yılda bir farklı bir kurumun ev sahipliğinde tekrarına karar verilmiştir. Deniz Bilimleri Konferansı'nın üçüncüsü 2018 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi, dördüncüsü 2020 yılında İstanbul Üniversitesi ev sahipliğinde, beşinci ise 01-03 Haziran 2022 tarihlerinde Karadeniz Teknik Üniversitesi'nde, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü ile Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi koordinasyonunda gerçekleştirilmiştir. Beşinci konferansta toplam 120 bildiri sunumu gerçekleşmiştir (Karadeniz Teknik Üniversitesi, 2022).

Altıncı Deniz Bilimleri Konferansının ise 2023 yılı Seyir Hidrografi Oşinografi Hizmetleri Planlama Kurulu kararı gereğince 15-17 Mayıs 2024 tarihlerinde Kurul toplantısıyla birlikte Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi'nde yine TÜDAV sponsorluğunda yapılmasına karar verilmiştir. Konferansın açılış bölümünde ÇŞİD Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü, Deniz ve Kıyı Yönetimi Dairesi Başkanı tarafından "Denizler Geleceğimiz: Güncel Süreçler ve Uluslararası İşbirliği", Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü tarafından "Türkiye'nin (Uluslararası Atlantik Orkinosunu Koruma Komisyonu) ICCAT Uygulamaları ve Politikaları", TÜDAV Başkanı tarafından "Doğu Akdeniz'de Biyolojik Çeşitliliğin Korunması: Finike Denizaltı Dağları Örneği" isimli önemli sunumlar gerçekleştirilmiştir. Peşinden farklı oturumlarda Deniz Oşinografisi, Kimyasal Oşinografi, Deniz Biyokimyası, Deniz Jeolojisi ve Jeofiziği, Deniz Kirliliği, Canlı Kaynaklar ve Ekosistemler, İklim Değişikliği, Deniz Araştırmalarında Yeni Teknolojiler, Ekosistem Servisleri, Denizcilik İşletmeciliği ve Politikaları ile Deniz Hukuku ve Kutup Araştırmaları konularında bildiriler sunulmuştur. Bildirilerde Ege Denizi'yle alakalı biri deniz biyokimyası, biri kimyasal oşinografi ve deniz kirliliği, biri canlı kaynaklar ve ekosistemler, sonuncusu da deniz jeolojisi ve jeofiziği alanlarında olmak üzere dört sunum gerçekleştirilmiştir (Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, 2024).

Öztürk ve Gönülal (2019)'ın açık denizlerde politika üretmek için önce bilim üretilmesi gerektiği tezi önemlidir. Askeri veya sivil, Türkiye'nin bilimsel araştırma gemi sayısını ve özelliklerini geliştirme ihtiyacı bulunmaktadır. Ekstrem deniz ortamları deniz mikroorganizmalarının oluşumu, çeşitlilikleri, enerji üretimleri gibi ana biyojeokimyasal etkileşim süreçlerini şekillendirmektedir. Deniz mikroorganizmalarının iklimsel olaylarla bağlantısı sebep oldukları enerji ve madde döngüleri açısından çok yüksektir. İklimsel olayları kontrol eden denizel mikroorganizmalar Dünyayı şekillendirip geleceğine etki etmektedir. Dolayısıyla denize bakış

açısının, deniz stratejisinin ve politikasının derin deniz biyojeokimyasal özelliklerini ıskalamayacak şekilde zenginleştirilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin çevresindeki denizler 200m ve altındaki su kütlesine sahip derin deniz özelliklerine sahiptir (Harita 12). Bulunduğu coğrafyanın tektonik özellikleri nedeniyle deniz tabanları ise ekstrem deniz ortamlarına ev sahipliği yapmaktadır. Deniz tabanı biyojeokimyasal oluşumlar, derin deniz ekosistemleri ve habitatları açısından Türk denizleri dünyanın en zengin bölgelerinden biridir. Ancak bu anlamda henüz hak ettiği bilimsel ilgiyi kısıtlı derin deniz örnekleme kapasitesi ve yetişmiş insan eksikliği gibi yapısal nedenlerden görememektedir. Deniz tabanında araştırmaların bel kemiği olacak uzaktan komuta edilen denizaltı araçları, otonom denizaltı araçları gibi yeni nesil teknolojilere bilim insanlarının erişimi maliyet nedeniyle mevcut durumda çok mümkün değildir. Değişik platformlar üretme yeteneğini kazanmış Türk gemi inşa sektöründe bu anlamda bir dönüşüm ve yatırım ihtiyacı bulunmaktadır. Ayrıca, derin denizlerin dünyaya etkisini anlayan, teoriye hâkim denizaltı gözlem araçlarının kullanımına aşina çok disiplinli araştırmalara alışık bir bilim insanı neslinin oluşturulması gerekmektedir. Bu alanda bir laboratuvar işlevi görececek Türk denizlerinin değerlendirilmesi açısından bu kapasitenin kazanılması gelecekte hem deniz bilimleri hem de mavi ekonomi potansiyelinin güçlenmesi açısından önem arz etmektedir (Yücel vd., 2021).

Harita 12: Türkiye Çevresinde Deniz Tabanı Ekstrem Habitat Alanları



Kaynak: Öztürk ve Alkan, 2021: 3

Türkiye'nin halen sahip olduğu bilimsel araştırma gemileri listesi Dz.Kuv. SHOD Bşk.lığının 08.07.2024 tarihinde güncellenmiştir. Ulusal Araştırma Gemileri Kataloğuna göre beşi özel şirkete, ikisi Deniz Kuvvetleri SHOD Bşk.lığı'na, ikisi MTA Gn.Md.lüğü'ne, biri TPAO'ya, biri Tarım ve Orman Bakanlığı'na, biri TÜBİTAK'a, kalan onu (İ.Ü. 2, D.E.Ü. 2, ODTÜ 1, İTÜ. 1, Ege Ün. 1, Sinop Ün. 1, KTÜ 1, RTEÜ 1) üniversitelerimize ait olmak üzere Türkiye'nin SHOD'a deklare edilmiş toplam 22 adet bilimsel araştırma gemisi bulunmaktadır (SHOD, Türkiye Araştırma Gemileri Kataloğu, 2024). Bu sayı olarak kısıtlı kapasiteyi değerlendirirken gemilerin teknik özellikleri de dikkate alındığında pek iç açıcı bir durum ortaya çıkmamaktadır. Türkiye Deniz Araştırmaları Stratejisi taslağında deniz araştırmaları için Cumhurbaşkanlığı bütçesinden özel bütçe ayrılması teklifi, onaylanmış Strateji belgesinde, "kurumların kendilerine ayrılan ve araştırmaya yönelik diğer fonlardan bütçelenmesi" şeklinde değiştirilmiştir. Deniz bilimlerinde araştırma ve geliştirmeye yönelik özel bir bütçe mevcut hali ile öngörülmemektedir. Bütçeye ilişkin bu açığın yukarıda listesi belirtilen gemilerin koordineli ve etkin bir biçimde kullanılmasıyla kapatılması salık verilmektedir.

Bununla ilgili mesele TUDAS'ta bir öncelik haline getirilmiş ve TUDAS'ın 2023-2030 Eylem Planına şu şekilde yansıtılmıştır:

3. Araştırma Gemilerinin etkin şekilde işletilebilmesi için aşağıda belirtilen “Ulusal Araştırma Gemileri İşletme Modeli” önerileri incelenerek, yasal mevzuat oluşturulması üzerine çalışma yapılacaktır.

- Tüm gemilerin bir havuzda toplanması ve tek elden yönetilmesi,
- Kamu kurumlarına ait gemilerin bir havuzda toplanması,
- Üniversitelere ait araştırma gemilerinin bir havuzda toplanması,
- Bir havuz oluşturulmadan üniversiteler arası bir koordinasyon birimi kurulması (SHOD,

Türkiye Deniz Araştırmaları...2023).

Görüldüğü üzere, öncelik, yeni, donanımlı araştırma gemileri edinmek değil, olanı etkin şekilde kullanmak üzerine kurulmuştur. Türk Donanması ve Sahil Güvenliği envanterine katılan mürettebatlı çok maksatlı gemilerin Türkiye'deki tersanelerde inşa kabiliyeti ve maliyetleri dikkate alındığında bilimsel araştırma gemileri tedarik etmenin bütçe ve diğer düşüncelerle alakalı bir siyasi-bürokratik karar olduğu ortaya çıkmaktadır. Mevcut haliyle Türk Donanması ve Sahil Güvenliği insansız su üstü ve su altı araçlarını tedarik ve envantere alma sürecine girişmişken, modern gemilerin ve bilimsel araştırmalara esnekliğiyle çok daha fazla olanak sağlayacak olan insansız deniz araçları (İDA)'nın üniversite ve araştırma kuruluşlarına kazandırılmamasının önündeki bürokratik engelleri aşmak için konunun siyasi olarak desteklenmesi gerekmektedir. Hali hazırda üniversitelerin, bölgelerindeki tersaneler ve ilgili devlet kurumlarıyla gerçekleştirilecek iş birliklerinden sonuçlar elde edilmesi beklenmektedir.

Nitekim, Akdeniz Üniversitesi bunun bir örneğini yakın dönemde gerçekleştirmiştir. 2020 yılında Antalya'da ARES tersanesi tarafından Akdeniz Üniversitesi'ne hibe edilen ARES (Areolojik

Araştırma Eğitim Gemisi), Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın desteğiyle Antalya'da kurulu Akdeniz Arkeoloji Derneği tarafından tamamlanarak, Avrupa'nın birinci, dünyanın ise en büyük arkeoloji gemilerinden biri olarak, UPL Bilimsel Araştırma ve İnceleme Gemisi adıyla, 2023 yılı Haziran ayında ilk kez seferine çıkmıştır. Gemi 500 m derinlikten üç boyutlu görüntü alabilecek ileri sonar sistemine, belgeleme yapabilecek robotlara, denizden çıkan eserin analizi için XRF cihazına ve dalgıç kazası (vurguna karşı) tedavi edebilecek beş kişilik basınç odasına sahiptir. Gemi kendi enerjisini, kendi tatlı suyunu ve kendi sıcak suyunu üretebilmektedir. Halen su altı arkeolojisinde dünyanın en ileri birkaç ülkesi durumunda olan Türkiye, bu gemi ile yeteneklerini daha da genişletir hale gelmiştir (Arğıllı, 2023).

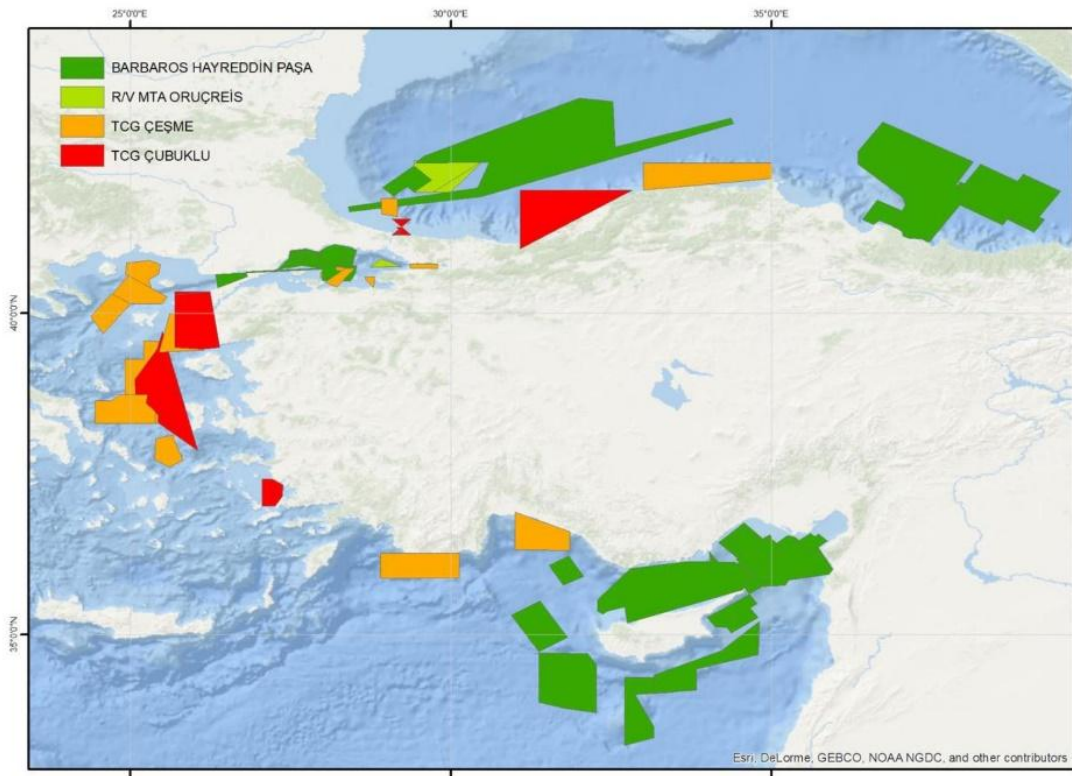
Benzer başarının diğer deniz bilim alanlarında gerçekleştirilmesi için daha fazla desteğe, ve özellikle, insansız deniz platform çeşitlerinin kullanılmasına yönelik, çalışma ve bütçeleme faaliyetlerine ihtiyaç bulunmaktadır. Hem üretim hem de işletme maliyetini düşürecek yenilikçi yaklaşımların İDA'lar ve gemiler üzerinden gerçekleştirilmesine yönelik çalışmalara ağırlık verilmesi gerekmektedir.

Araştırma gemileri sayı ve teknik özellikler bakımından kısıtlı iken denize kıyısı olan ve denizcilik, deniz bilimleri, su ürünleri fakülteleri olan bazı üniversitelerimizin henüz bilimsel araştırma gemilerinin bulunmadığını da akılda bulundurmak gereklidir. Türkiye Deniz Araştırma Altyapısının Analizi Etüt Projesi kapsamında 2020 Mart ayında kamuoyuyla paylaşılan Araştırma Gemileri Mevcut Durum Analiz Raporu denizlerde bilimsel araştırma açısından Türkiye'nin durumunun iyi olmadığına işaret etmektedir. Kurumların ve şirketlerin paylaştıkları veri üzerinden oluşturulmuş elektronik katalogda 2024 yılı itibarıyla 22 adet bilimsel araştırma gemisi listeye girmektedir. Bunun haricinde, proje kapsamında kataloga bilgisi girilmeyen ve özellikle 2013 yılından itibaren Tarım ve Orman Bakanlığının üniversitelere hibe ettiği eski balıkçı teknelerinden dönüştürülmüş araştırma tekneleri de genel ağ üzerinden araştırılıp listeye eklenince bu sayının 36'yı bulduğu anlaşılmaktadır (Kalkan vd., 2020).

Gemiler kullanılma amacına göre, su ürünleri ve balıkçılık gemileri, üç boyutlu sismik araştırma gemileri, sondaj gemileri, askeri amaçlı gemiler ve oşinografik amaçlı gemiler olarak beş sınıfa ayrılmaktadır. Türkiye'deki 36 adet değişik boyut ve özelliklerdeki araştırma gemisinin büyük bir kısmı sadece yerel çalışmalarda kullanılan küçük boyutlu ve günübirlik seferler yapan gemilerdir. Avrupa Deniz Kurulu (European Marine Board)'nın 2019 Ekim ayı raporunda belirlediği kriterlere göre, sadece yerel araştırma yapan gemiler, akademik araştırmalar için kullanılmayan gemiler ve eğitim için kullanılan gemiler araştırma gemisi olarak sınıflandırılmamaktadır. Ayrıca bir geminin araştırma gemisi olabilmesi için 35 metreden daha uzun olması, düzenli kullanımda ve birden çok araştırma alanında görev yapacak teknik özelliklere sahip çok maksatlı bir gemi olması gerektiği belirtilmektedir. Üniversitelerimizde bu kritere sahip Alemdar-2, Bilim-2 ve K.Piri Reis, sırasıyla 57, 45 ve 40 yaşlarındadır. Küçük gemilerin çoğu da 28-40 yaş aralığındadır. Senede 300 güne yakın

sismik araştırma için karasularımız ve uluslararası sularda faaliyet gösteren Barbaros ve Oruç Reis gemileri doğal kaynak arama amaçlı kullanıldıklarından topladıkları verinin diğer alanlar için kullanımı zordur. Her ne kadar 2009-2018 yılları arasında Akdeniz ve Karadeniz'de faaliyet göstermiş olsalar da (Harita 13) bu gemilerin Ege Denizi'nde herhangi bir faaliyeti gerçekleşmediği NAVTEX verilerine dayanılarak ortaya konmaktadır. NAVTEX verilerine dayanılarak TCG Çeşme ve TCG Çubuklu donanma bilimsel araştırma gemilerinin Harita 13'te görüldüğü üzere yoğun olarak Ege Denizi'nin kuzeyinde faaliyet icra ettikleri anlaşılmaktadır (Kalkan vd., 2020).

Harita 13: Barbaros Hayrettin Paşa, MTA Oruç Reis, TCG Çeşme ve TCG Çubuklu 2009-2018 Yılları Arası Faaliyet Alanları

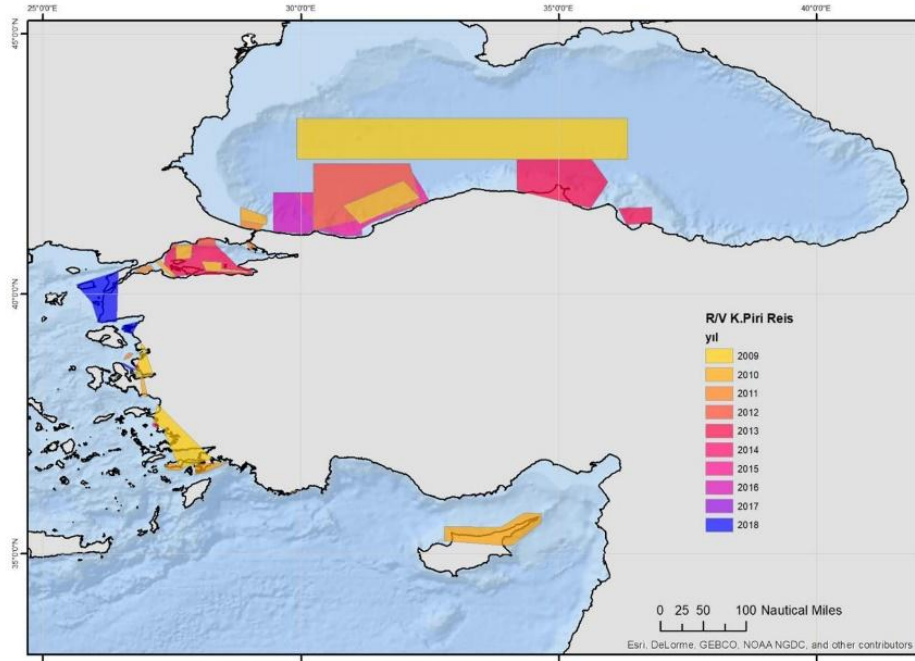


Kaynak: Kalkan vd., 2020: 22

Karaya yanaşmadan uzun süreli sefer kabiliyeti olan üniversite gemileri Bilim-2 150-200 gün, K.Piri Reis 100-150 gün, Alemdar-2 50 günden az senelik sefer süresine sahiptir. Bu durum özel şirket gemileri Derinsu'da 150-200 gün, Denar-2'de 100-150 gündür. Çalışma sahaları olarak bakıldığında üniversitelerin büyük araştırma gemilerinden İstanbul Üniversitesi Alemdar-2 ve Yunus-S gemilerinin Akdeniz haricindeki denizlerde çalıştığı, ODTÜ ve Dokuz Eylül Üniversitesi'ne ait gemilerin tüm denizlerimizde faaliyet göstermiş olduğu anlaşılmaktadır. SHOD e-kataloguna 2020'de girmiş olan 24 gemiden sadece yedisi uluslararası sularda araştırma faaliyeti gerçekleştirmiştir, ki bunlardan Oruç Reis hidrokarbon kaynakları araması yapmaktadır. Kamunun

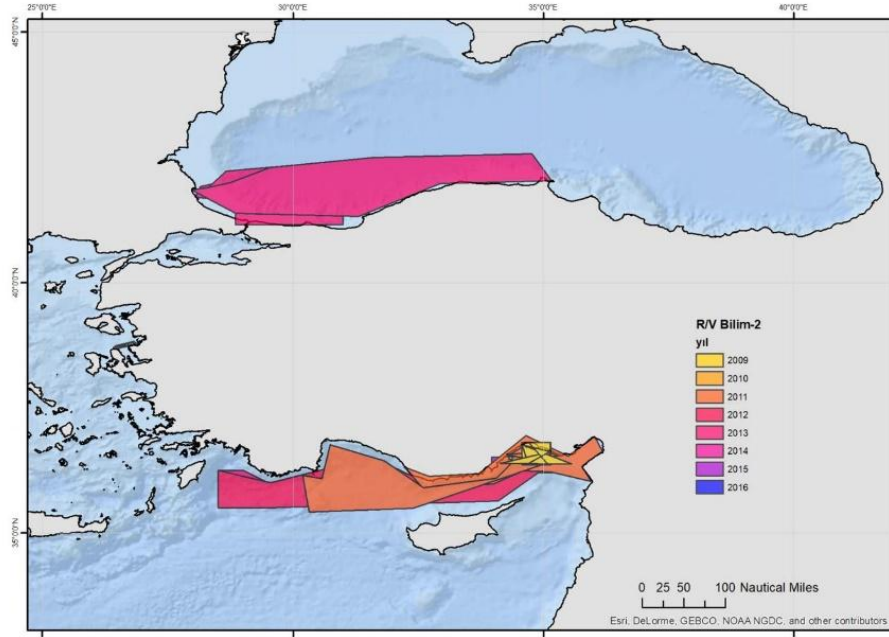
diğer üç gemisinin son 10 yılda 50 günden az süre ile açık sularda görev yaptıkları dikkat çekmektedir. Uluslararası sularda ODTÜ Bilim-2 gemisi son 10 yılda yaklaşık 200 gün ile oşinografi çalışması gerçekleştirmiştir. Karadeniz'de balıkçılık stoklarının belirlenmesine özel bir ağırlık vermişlerdir. Benzer şekilde Dokuz Eylül Üniversitesine ait Koca Piri Reis gemisi de Karadeniz'de MEB içerisinde TPAO ile iş birliği içerisinde deniz jeolojisi ve jeofiziği araştırması gerçekleştirmiştir. Türkiye'nin açık sularda en fazla araştırma yapan gemileri ünvanını elinde tutan K.Piri Reis ve Bilim-2 gemilerinin 2009 yılından 2016-2020 dönemine kadar yaptıkları araştırmalar incelendiğinde (Harita 13 ve 14) Akdeniz ve Karadeniz'de açık sularda bolca araştırma yaparken, Ege Denizi'nde sadece karasularına ve iç sulara yoğunlaştıkları anlaşılmaktadır (Kalkan vd., 2020).

Harita 14: Koca Piri Reis 2009-2018 Dönemi Çalışma Sahaları



Kaynak: Kalkan vd., 2020: 34

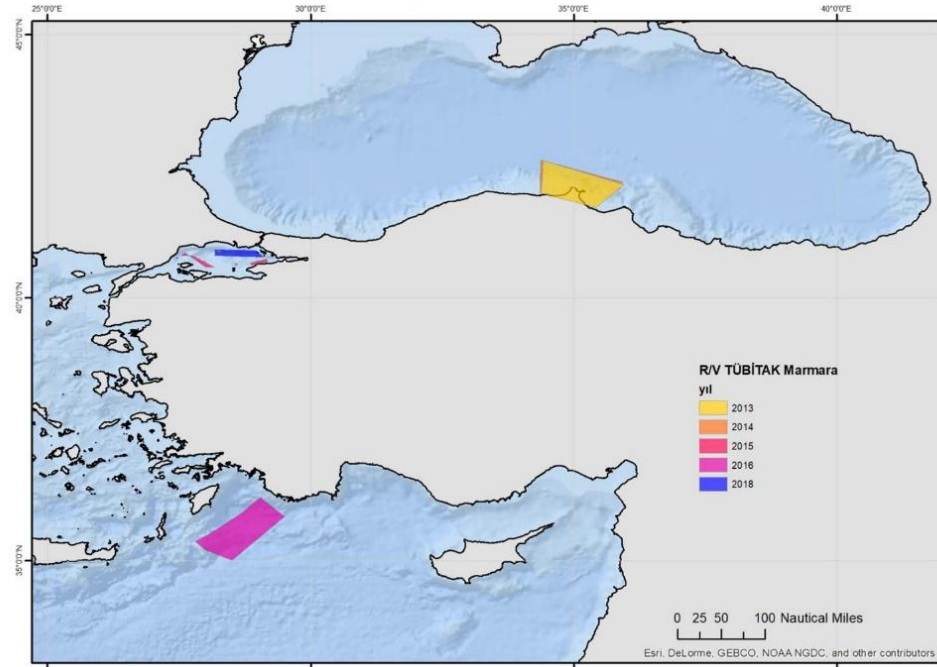
Harita 15: Bilim-2 2009-2018 Yılları Arası Çalışma Sahaları



Kaynak: Kalkan vd., 2020: 36

Devlet kurumuna ait gemi olan TÜBİTAK Marmara gemisinin ise Rodos doğusu açıklarında 2016 yılında faaliyet icra ettiği anlaşılmaktadır (Harita 15). Hem Marmara'nın hem de MTA Selen'in Ege Denizi'nde bir faaliyet icra etmedikleri görülmektedir (Kalkan vd., 2020).

Harita 16: TÜBİTAK Marmara 2013-2018 Yılları Arası Çalışma Sahaları



Kaynak: Kalkan vd., 2020: 30

Rapora göre, oldukça yaşlı olan, araştırma gemilerinin sadece kamu kurumlarında olanların yenileme ve tadilat ile modernize edilmeye uğraşıldığı, üniversitelerin çoğunun bu olanağa sahip olmadığı, K.Piri Reis'in ana ve yardımcı makinasının değiştiği ve Bilim-2'nin ise normal bakımları haricinde modernizasyonuna gidilmediği, yerine yeni bir gemi talep edildiği bildirilmektedir (Kalkan vd., 2020).

Araştırma gemilerinin çalışma performanslarına göre küresel, okyanus, bölgesel, kıyısız ve daha küçük ölçek olmak üzere beş sınıfa ayrıldığı, ülkemiz çevresindeki denizlerde araştırma için bölgesel sınıf gemi gerektiği, bu tarz özelliğe sadece üç deniz bilimleri enstitüsüne ve TÜBİTAK MAM'a ait olan gemilerin sahip olduğu, TÜBİTAK Marmara hariç diğer gemilerin 37 yaş üzerinde olduğu (Alemdar-2 57, Bilim-2 45, K.Piri Reis 40), dolayısıyla Avrupa Deniz Kurulu standartlarına uygun çok maksatlı bilimsel araştırma gemisinin Türkiye'de bir tane olduğu raporun çarpıcı sonuçları içerisinde yer almaktadır. Bir önceki TUDAS deniz araştırma hedeflerinde ve yol haritasında yer alan deniz yetki ve ilgi alanlarımızda yapılacak çalışma başlıkları için kısa ve orta vadede (1-5 yıl) üç adet yeni "bölgesel sınıf" araştırma gemisinin Türkiye tersanelerinde yaptırılması ve yaşlı gemilerin hizmetten kaldırılması önerisi önemlidir. Bu hedefe yönelik olarak nasıl bir gemi olmalı sorusuna ABD'nin kendi yaşlanan araştırma gemi filosunu yenilemek için Oregon Eyalet Üniversitesine tasarlattığı "bölgesel sınıf" araştırma gemisinin özelliklerine raporda ayrıntılarıyla yer verilmiştir. Raporda böyle bir geminin maliyetinin yaklaşık 10-12 milyon ABD doları tutacağı belirtilmektedir (Kalkan vd., 2020).

2023 Yılı Ulusal Deniz Araştırma Planı incelendiğinde, deniz araştırmalarında coğrafi kapsamı ve değişik uluslararası ve ulusal kurumlardan almış oldukları yüksek bütçelerle İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi'nin Yunus-S araştırma gemisi ile ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü'nün Bilim-2 gemisinin öne çıktığı görülmektedir. Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü'nün meşhur gemisi Koca Piri Reis ile artık tek sefer düzenleyebildiği anlaşılmaktadır. KTÜ DENAR-1 ve RTEÜ Karadeniz Araştırma gemileri için ise üniversite, AB, ÇŞİDB ve TÜBİTAK'tan aldıkları düşük bütçelerle anlamlı gayretleri bulunmaktadır. Devlet kurumlarına ait TÜBİTAK Marmara, Sürat Araştırma-1 ve MTA Selen'in bütçe sorunu olmadan çeşitli ve uzun süreli araştırmalar gerçekleştirdiği görülmektedir. TÜBİTAK Marmara'nın en büyük müşterilerinin İstanbul Belediyesi, Bursa Belediyesi ve Tekirdağ Belediyesi olduğu anlaşılmaktadır. Bu iş planlaması verileri ışığında, daha önce de bahse konu olduğu üzere, Bilim-2'nin 45, Koca Piri Reis'in 45 ve Yunus-S'in 30 senelik olduklarını tekrar dikkate almak uygun olacaktır. Bütçe ve kapsadıkları coğrafya açısından sadece Bilim-2 ve Yunus-S üniversite araştırma gemilerimizin öne çıkması, benzeri başka gemi olmayışı, bu alandaki sıkıntıya işaret eden verilerdir (SHOD, 2023 Yılı Ulusal Deniz Araştırma Planı, 2023).

Yukarıda bahse konu olduğu üzere Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Türkiye'nin çevresindeki denizlere ilişkin hemen hemen her konuda (gemicilik ve deniz lojistiği hariç) araştırmaları bulunan gönüllü bir sivil toplum oluşumudur. 1997 yılından başlayarak faaliyet gösteren TÜDAV'ın ana kaygısı, Türkiye'nin çevresindeki denizlerin, Türk Boğazlarının ve Marmara Denizi'nin kirlenmesi ve biyoçeşitliliği kaybetmesidir. TÜDAV denizel çevre ve biyoçeşitlilik anlamında tüm uluslararası ve bölgesel örgütlenmelerde ya gözlemci ya da üye sıfatıyla yer almakta, yapmış olduğu bilimsel araştırmalarla, sesini duyurmaya çalışmakta ve ayrıca bölgesel ve ulusal gayretlere katkı sağlamaktadır. Vakfın kuruluş amacı "ülkemizde deniz bilimleri konusunda araştırmalar yapmak, deniz yaşamını korumak, deniz kültürü ve sevgisini halkımıza, özellikle de gelecek kuşaklara taşımak ve korumak" olarak belirtilmektedir. Bu anlamda 38'i İngilizce olmak üzere toplam 56 adet kitap yayınlamıştır. Vakıf hem BM Çevre Programı, BM Kalkınma Programı ve Avrupa Birliği gibi uluslararası kurumların hem de özel sektörde fonlanan birçok araştırma ve koruma projesinin yürütücüsü olmuş ve olmaya devam etmektedir. TÜDAV aynı zamanda Barselona Sözleşmesi Akdeniz Eylem Planı, ICCAT ve BM nezdinde gözlemci sıfatlarını elde etmiştir. Denizin sevdirmesi kapsamında öğrencilere yönelik birçok seminerler ve eğitim faaliyetleri gerçekleştirip ilkokullarda istifade edilmek üzere Bizim Denizlerimiz isimli kitapları dağıtmıştır. Vakıf ayrıca Akdeniz Deniz Koruma Alanları Yöneticileri Ağı (MedPAN) isimli Akdeniz bölgesinde deniz koruma alanları yönetimi etkinliğini teşvik ve sağlıklı bir denizel eko-sisteme yönelik çalışma amacı güden ve bu anlamda bilgi ve tecrübe paylaşımı yanında mali destek de sağlayan bir bölgesel sivil toplum oluşumuna da ortaktır. MedPAN'ın önemini başka şekilde vurgulamak gerekirse, 191 denizel koruma bölgesini yöneten 75 üyeye ve Akdeniz bölgesinden 21 ülkeden 49 ortağa sahip olduğu belirtilebilir (TÜDAV, 2024).

Bu ve benzeri oluşumlara TÜDAV'ın ortak, üye veya gözlemci olması, Türkiye açısından, bu alandaki gelişmeleri takip etmek ve yerel kamuoyuna ve karar vericilere yansıtarak güncel kalmak açısından ve ayrıca Türk bilim insanlarının düşüncelerini bölgesel ve ulusal anlamda yansıtmak açısından önemli bir bilim diplomasisi başarısıdır.

TÜDAV'ın bir başka özelliği, Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerine yönelik tezlerini destekleyecek bilimsel argümanların oluşturulmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirmesidir. Bir yandan Türk deniz sahalarının korunmasına yönelik büyük bir gayret var iken diğer yandan olası deniz yetki alan sınırlarına dâhil verilerin ortaya konması ve resmileştirilmemiş ve mevcut hali ile açık deniz alanı olan muhtemel kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge alanlarına yönelik bilimsel fikirler üretilmektedir. Örneğin, TÜDAV'ın 2012 yılında üçü Ege Denizi açık sularında ve beşi Doğu Akdeniz açık sularında olmak üzere toplam sekiz adet özel çevre koruma bölgesi (ÖKÇB) teklifi bulunmaktadır. Bunlardan biri olan Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB, ileriki bölümlerde bahse konu olacağı üzere, 2013 yılında Bakanlar Kurulunca resmi ilan etmiştir (TÜDAV, 2024). İlan

edilmiş olmasına rağmen, henüz bir yönetim planı oluşturulmasa ve Akdeniz Eylem Planı kapsamında deklare edilmese de, Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB'nın ortaya atılması ve kabul görmesi bu işe kendini adanmış Türk bilim insanlarının başarısıdır. Bu tarz çalışmaların daha çok talep göreceği ve dikkate alınacağı sosyal ve siyasi iklimin oluşturulması elzemdir. Bu anlamda yapılabilecekler konusunda önerilerin geliştirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

TÜDAV'ın ayrıca iklim değişikliğinin denizler üzerinden Türkiye'ye olabilecek etkisi üzerine. 2021 yılında yayımlanan "İklim Değişikliği ve Türkiye Denizleri Üzerine Etkileri" isimli, Barış Salihoğlu ve Bayram Öztürk editörlüğündeki çalışması bulunmaktadır. Bu çalışmada iklim değişikliğinin deniz sıcaklıkları üzerindeki etkileri, bu sıcaklık artışının deniz ekosistemi ve canlı çeşitleri üzerine kısa, orta ve uzun dönemde etkileri, buna ilişkin göstergeler, son 40-50 yılda sıcaklık değişim verileri, deniz çayıruları ve iklim değişikliği ilişkisi, iklim değişikliğinin yabancı istilacı türlerin artmasına etkisi, iklim değişikliğinin bu etkilerine ilişkin küresel yönetim ve strateji önerileri, iklim değişikliğinin kıyılara etkisi ve yeral anlamda adaptasyon süreçleri, iklim değişikliği ve deniz seviyesi yükselişinin kültürel mirasa potansiyel etkisi, plastik kirliliği ve iklim değişikliği ilişkisi gibi birçok konuya el atılmıştır (TÜDAV, 2024). Çalışmada vurgusu yapılan iklim değişikliğinin Türk deniz yönetiminde bütünlük deniz politikasına yönelik oluşturulacak rehber ileler ve vizyon oluşturulmasında merkezi öneme sahip olmalıdır. Bu hususun kaçırılması sürdürülebilir bir deniz ülkesinin gelecek nesillere aktarılması anlamında büyük maliyetlere yol açacaktır.

Tüm bunlardan başka, daha önce bahse konu olduğu üzere, TÜDAV, SHOD ile koordine halinde, deniz araştırmaları kongrelerinin en önemli sponsorlarından biridir. 2000 yılında ilk kez gerçekleştirilen ve ancak uzun bir aradan sonra 2016 yılında ikincisi gerçekleştirilen iki yılda bir düzenlenen Ulusal Deniz Bilimleri Konferansının bilimsel anlamda en önemli sponsoru ve koordinatörüdür. TÜDAV Başkanı ve önemli akademik üyeleri bu konferanslarda çok kıymetli bildiriler sunarak ve üniversitelerden benzer değerli araştırmaların gündeme getirilmesine olanak sağlayarak Türk denizciliği adına önemli başarılarla imza atmaktadırlar (Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, 2024).

TÜDAV'ın çalışmaları incelendiğinde Ege Denizi'ne ilişkin özel çalışmaların 2013 yılından sonra durmuş olduğu dikkati çekmektedir. Son dönem yayımlanmış ve özellikle deniz yetki alanları ve çevre konularının ele alındığı kitaplarda Ege Denizi'ne ilişkin bölümler yer alsa da, belirgin olarak Ege Denizi'ne özellikle de açık denizlerine ilişkin ayrı bir çalışmaya 2013 yılından sonraki dönemde rastlanmamaktadır (TÜDAV, 2024).

Herhangi bir illiyet bağı kurulması zor olsa da, Türkiye'nin Ege Denizi'ne ilişkin yürüttüğü reaktif siyasi angajman çeşidi ile aynı döneme denk gelmesi, bu olguyu yine de bir değerlendirme konusu yapmaktadır. Türk deniz yönetişiminin geri plana atılmış olduğu siyasi bağlam dönemlerinde bilimsel çalışmaların da etkilenmiş olması kuvvetle muhtemeldir. Ayrıca Ulusal Deniz Bilimleri

Konferansının 2000 yılında birincisi yapıp ikincisinin yapılması için 16 sene beklenilmesi de, yine kesin bir illiyet bağı kurulamasa da, bu bağlamda ele alınabilir. Ulusal Deniz Bilimleri Konferansı'nın 2024 yılında yapılan altıncısında Ege Denizi ile alakalı olarak, yukarıda bahse konu olduğu üzere, dört bildirinin yer alması, umut vericidir.

Özetle, TÜDAV'ın varlığı ve çalışmaları Türk deniz yönetişimi ve denizlere ilişkin Türk bilim diplomasisi için bir şanstır ve çok iyi değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu kurum kendi inisiyatifiyle ve devlet otoritesiyle koordineli olarak, Türk deniz alanlarının yönetimine ilişkin bilimsel hafızayı oluşturmak ve onu dinamik tutmak için önemli kaynak ve araçlardan birisidir. Bu açıdan Vakfın gelecek dönemin denizlere ilişkin politikalarının bilimsel altyapının oluşturulması süreçlerine dahil edilmesi önemlidir.

Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi

Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi (DEHUKAM), deniz bilimleri anlamında faaliyet gösteren bir diğer kurumdur. Ankara Üniversitesi bünyesinde kurulmuş olan Merkez'in yasal dayanağı, 2014 yılında Bakanlar Kurulunca kabul edilen TUDAS'ın ekindeki eylem planıdır. Eylem planında deniz hukuku alanında araştırmacı insan gücü kapasitesinin ve istihdamının artırılması bir öncelik olarak belirtilmiştir. Bu önceliğe istinaden Dışışleri Bakanlığı'nın tavsiyesi ile DEHUKAM, yönetmeliği 7 Ocak 2015 tarihinde 29229 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak kurulmuştur. Merkez, 7 Ekim 2020 tarihinde 6550 sayılı Araştırma Altyapılarının Desteklenmesine Dair Kanun kapsamında yeterlilik onayı alıp deniz hukuku alanında ulusal merkez statüsü kazanarak tüzel kişiliğe kavuşmuştur. Vizyonu, “deniz hukuku ile siyasetine yön veren öncü bir araştırma merkezi olmak” olarak belirtilen Merkezin misyonu ise “deniz hukukunun gelişimine katkı sağlamak ve Türkiye'nin deniz hukuku ile siyaseti alanında yetişmiş insan gücü kapasitesini artırmak amacıyla yenilikçi ve disiplinlerarası bir yaklaşımla ulusal ve uluslararası paydaşlara yönelik araştırma, geliştirme, eğitim, bilimsel etkinlik, danışmanlık ve yayın faaliyetleri yürütmek” olarak belirtilmektedir (DEHUKAM, t.y.) Bu minvalde DEHUKAM'ın kuruluşundan bu yana hem ulusal hem de uluslararası anlamda birçok faaliyette bulunduğu, katkı sağladığı, projeler gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. DEHUKAM çalışmaları sayesinde Türkiye'nin BMDHS'na yönelik tutumunda değişiklik oluşmaya başlamıştır. Türkiye artık BMDHS'nin 3 (Karasularının Genişliği), 33 (Bitişik Bölge), 121 (Adaların Rejimi) maddelerindeki hükümler hariç denizlerin ve kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ve denizel çevrenin korunması dâhil diğer hükümlerine mutabık olduğunu belirtebilmektedir. Bu doğrultuda BBNJ kapsamındaki faaliyetlere etkin bir şekilde katılmış ve katkı sağlamıştır. DEHUKAM'ın Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerine yönelik son yıllarda gerçekleştirdiği yoğun çalışmaların öne çıkanları aşağıda sunulmuştur:

- Deniz Hukukunun Güncel Meseleleri Projesi, 2023.

- Ülkemizde Korunan Alan Miktarının Artırılması Amacıyla Potansiyel Doğal Sit Araştırılması Projesi, 2023.
- Barselona Sözleşmesi ve Diğer Uluslararası Dokümanlar Kapsamında Deniz Çevresi Hukuku Kapasite Artırımı Projesi, 2023.
- 1601 – Yenilik ve Girişimcilik Alanlarında Kapasite Artırılmasına Yönelik Destek Programı” kapsamında “Fikirden Ekonomik Değere: Deniz Hukuku Sektöründeki Paydaş Kuruluşların Kapasite Gelişimi Projesi, 2023.
- Türkiye’nin Dünya Denizlerindeki Canlı Kaynaklar Üzerinde Hak ve Yetkilerinin Araştırılması Projesi, 2023.
- Deniz Ticareti Uyuşmazlıklarında Alternatif Çözüm Yöntemlerinin ve Türkiye’de Deniz Ticareti Tahkim Merkezi Kurulmasının Araştırılması Projesi, 2023
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı işbirliğinde Barselona Sözleşmesi’ne Yönelik Yapılan Çalışmalar Kapsamında Deniz Çevresi Hukuku Teknik Destek Projesi, 2022.
- Barselona Sözleşmesi 22.Taraf Ülkeler Toplantısına İlişkin Teknik Dokümanların Deniz Çevresi Hukuku Çerçevesinde Araştırılması, Değerlendirilmesi ve Ülke Görüşünün Hazırlanması Projesi, 2021.
- 2544 TÜBİTAK-Japonya Bilimi Destekleme Kurumu (JSPS): Japonya ve Türkiye Perspektifinden Sınırları İhtilafı Deniz Alanlarında Deniz Kaynaklarının Ortak Yönetim Anlaşmalarının ve Muhtemel Uygulamalarının Araştırılması, 2021.
- Participation to Clean Mediterranean Sea (CMS) Project with National Report of Turkey, 2020 (DEHUKAM, t.y.).

DEHUKAM’ın en önemli başarılarından biri Barselona Sözleşmesi Akdeniz Eylem Planı kapsamında bir ilk olarak İklim Değişikliği Bölgesel Faaliyet Merkezi’nin Türkiye’nin teklifi ile İstanbul’da kurulmasına karar verilmesidir. 2021 yılında Antalya’da gerçekleştirilen 22. Taraflar Konferansında (COP) teklif edilen merkezin kurulma kararı Slovenya’da yapılan 23. COP’ta alınmıştır. DEHUKAM bünyesinde oluşturulmuş ve BM Çevre Programı Akdeniz Eylem Planı bileşeni haline getirilmiş Akdeniz İklim Değişikliği Araştırma Merkezi’nin Bölgesel Faaliyet Merkezi’ne dönüştürülerek 2025 yılı sonunda 24. COP’u müteakip açılışının yapılması planlanmaktadır. Halen DEHUKAM bünyesinde Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından merkezin kuruluşuna yönelik müktesebatının oluşturulması çalışmaları devam etmektedir (Kenarlı, 19.12.2023).

2.4. Emniyet, Savunma, Güvenlik ve Gözetleme

Deniz emniyeti ve yönetimi, altında arama ve kurtarma, deniz kirliliğini önleme ve müdahale, gemi kazalarına ve arızalarına müdahale, deniz trafik sistemini işletme, klavuzluk hizmetleri gibi

önemli bileşenleri içeren önemli bir işlev alanıdır. Bu işlev alanı içerisinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı birimleri, Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Deniz Polisi ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü gibi önemli kamu paydaşları yer almaktadır.

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Türkiye’de denizcilik kültürü ve zihniyetinin diri tutulması açısından en fazla çabayı gösteren devlet kurumu olarak, her ne kadar bu çalışmada ağırlıklı sivil denizcilik ve deniz yönetimi konu edinilse de, devlette denizcilik zihniyetinin ve denizcilik kurumlarının yerleşmesindeki payı nedeniyle incelenmesi gereken bir kurumdur. En başta, Türk Deniz Kuvvetleri, yukarıda bahse konu olduğu üzere, SHOD Başkanlığı üzerinden Türkiye’deki deniz araştırmalarının koordinesi ve yönlendirilmesi açısından kilit bir kurum olmaya, bu anlamdaki çalışmaları desteklemeye devam etmektedir. Bunun haricinde görevleri kapsamında sivil denizcilik faaliyetlerini de destekleme sorumluluğu da bulunmaktadır. Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisinde Türk Deniz Kuvvetleri’nin görev aralığındaki türler şöyle sıralanmıştır (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 25): Deniz kontrolü, güç intikali, denizden karaya darbe harekâtı, denizlerin serbestçe kullanımının engellenmesi, deniz ulaştırmasının korunması, deniz güvenlik harekâtı, deniz yetki alanlarının kontrolü, bayrak ve varlık gösterme, barışı destekleme harekâtı, kolluk harekâtı (yetkili makamlarca talep edildiğinde), muharip olmayanların tahliyesi harekâtı, insani yardım harekâtı, doğal afet yardım harekâtı, arama-kurtarma harekâtı. Bu görev türlerinden deniz kontrolü, deniz ulaştırmasının kontrolü, deniz yetki alanlarının kontrolü, kolluk harekâtı, doğal afet yardım harekâtı, insani yardım harekâtı ve arama kurtarma harekâtı sivil denizcilığe ve deniz emniyetine yönelik görevlerdir.

Deniz Kuvvetleri bu görevlerini Harp, Denizaltı, Mayın Filo Komutanlıkları ile Lojistik Destek Gemileri Komodorluğu ve Deniz Hava Komutanlığı’nı içeren Donanma Komutanlığı kuvveti marifetiyle yerine getirmektedir. Donanma Komutanlığı ayrıca bu birlikleri destekleyen üs, tersane, ikmal, eğitim komutanlıklarını da içermektedir. Donanma kuvvetlerinin operatif ve taktik anlamda sevk ve idaresi ve desteklenmesi amacıyla da iki adet deniz saha komutanlığı faaliyet göstermektedir. Bunlardan ilki, İstanbul ve Çanakkale Boğaz Komutanlıkları ile Karadeniz Bölge Komutanlığı’nı, SHOD Başkanlığı’nı, Kurtarma ve Sualtı Grup Komutanlığı ve destek işlevlerini gören diğer birimleri içeren Kuzey Deniz Saha Komutanlığı’dır. İkincisi ise (2024’e kadar Amfibi Görev Komutanlığı olan) Amfibi Kolordu Komutanlığı’nı, Ege Denizi ve Akdeniz Bölge Komutanlıkları’nı, İskenderun ve Aksaz Deniz Üs Komutanlıklarını, destek işlevleri gören diğer birimleri içeren Güney Deniz Saha Komutanlığıdır. Ayrıca, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’na bağlı Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı ve Ar-Ge faaliyetleri yürüten Araştırma Merkezi Komutanlığı da bulunmaktadır. Son dönemde edinmiş olduğu Anadolu Amfibi Helikopter Gemisi ve edinmekte olduğu diğer yüksek tonajlı ve kapasiteli platformlarla Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı artık “Orta Ölçekli Bölgesel Güç Aktarım Yeteneğine Sahip Deniz Kuvveti”nden “Orta Ölçekli Küresel

Güç Aktarım Yeteneğine Sahip Deniz Kuvveti”ne dönüşmeye başlamıştır (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015: 25, 31)

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı 15 Temmuz darbe girişimi sonrasında “Mavi Vatan” kavramının devlet adamları ve devlet kurumları tarafından sahiplenilip gündemde tutulmasına ve ayrıca Türkiye-Libya Deniz Yetki Alanları Anlaşması’na giden sürecin alt yapısının hazırlanmasına ön ayak olmuştur. Ayrıca Denizcilik Koordinasyon Komisyonu, SHO Plan ve Hizmetleri Koordinasyon Kurulu gibi kurumlar arası mekanizmalarda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ulusal denizcilik politikalarının geliştirilmesi faaliyetlerine ve DEHUKAM kapsamında deniz hukuku çalışmalarına katkı sağlamaktadır. Özellikle, yukarıda detaylı bir şekilde sunulduğu gibi, SHO Plan ve Hizmetleri Koordinasyon Kurulu Kararları, TUDAS ve TUDAP’ta Türk denizciliğini ve Türk deniz yönetimini ileri götürmek adına yer alan hedefler, öncelikler ve önerilerin arkasında Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde var olan denizcilik kültürü, bakış açısı ve jeopolitik düşünce yer almaktadır. Avrupa Birliği’nin DMP kapsamındaki uygulamalarının olası etkilerini gündeme alarak, Türkiye’nin de ekosistem temelli DMP’yi merkezine koyan bütünlük deniz yönetimi ve politikası geliştirmesi ve mavi kalkınmayı öncelik haline getirmesine yönelik öncelikler SHOD Başkanlığının bağlı olduğu Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın Türk deniz yönetimine yönelik düşüncelerinden esinlenmektedir. İlave olarak, Türk Deniz Kuvvetleri, Türk milletine denizciliğin sevdirelmesine ve benimsetilmesine yönelik faaliyetlerin doğal sponsorudur. Bunun bir örneği, sonraki bölümlerde bahse konu olacak, “deniz izciliği”dir. Deniz Kuvvetleri, uzun yıllar kendi bünyesinde “deniz izciliği” kampları marifetiyle gençlere denizciliği sevdirmeye yönelik faaliyetler gerçekleştirmiştir.

Kurumlar arası iş birliği kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri, UAB ve bağıslı KEGM ile deniz trafiğinin takibi ve emniyetine yönelik, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile denizde durumsal farkındalık, deniz arama kurtarma, deniz yetki alanlarındaki canlı cansız kaynakların korunması, bilimsel araştırma faaliyetlerine destek sağlanmasına yönelik, ÇŞİDB ile ulusal ve uluslararası deniz çevresinin korunması faaliyetlerine ülke politikaları çerçevesinde görüş oluşturulmasına yönelik, TOB ile bölgesel ve uluslararası balıkçılık danışma mekanizmaları çalışmalarına ülke politikaları çerçevesinde görüş oluşturulmasına yönelik destek sağlamaktadır. Son dönemde Denizcilik Koordinasyon Komisyonu toplantıları gündeminde olan DMP ve Ulusal Deniz Stratejisi oluşturulmasına yönelik çalışma grupları üzerinden Deniz Kuvvetleri Komutanlığı gerekli katkıyı sağlamaya özen göstermektedir. Ayrıca Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nca 2012 yılında kurulmuş ve 2020 yılında NATO’ya akredite olan ve halen çok uluslu yapısıyla faaliyet gösteren Deniz Güvenliği Mükemmeliyet Merkezi (MARSEC) de sivil denizcilik kapsamına giren kurs ve çalıştaylar icra etmektedir. MARSEC Düzensiz Göç, Denizde Durumsal Farkındalık, Sivil Deniz Taşımacılığı için Donanma İş Birliği ve Rehberlik, Uluslararası Gemi ve Liman Emniyeti Kuralları isimli kurslar düzenlemekte, İDA’ların Deniz Güvenliği Harekâtında Kullanılması, Deniz Güvenliği Harekâtında Siber İstihbarat, Kritik Deniz Altyapılarının Korunması gibi yine sivil boyutları olan

çalıştaylar gerçekleştirmektedir. Ayrıca bu çalıştaylar kapsamında MARSEC “Türk Deniz Gücü’nün 21.yy. Boyutu” isimli, ulusal deniz gücünün İngilizce olarak değerlendirildiği bir çalışmanın da Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu (KUDENFOR) ile birlikte sponsoru olmuştur (MARSEC, t.y.).

Sahil Güvenlik Komutanlığı

Sahil Güvenlik Komutanlığı T. C. İçişleri Bakanlığı bünyesinde faaliyet gösteren deniz kolluk faaliyetlerini yürüten denizcilik kurumumuzdur. Karargâhının bulunduğu merkez teşkilatı haricinde Karadeniz, Marmara ve Boğazlar, Ege Denizi, Akdeniz Bölge Komutanlıkları ile Eğitim ve Öğretim Komutanlığı, Hava Komutanlığı, İkmal Merkezi Komutanlığı, Envanter Kontrol Merkezi Komutanlığı’ndan müteşekkildir (Sahil Güvenlik Komutanlığı, “Teşkilat Şeması”, t.y.). Komutanlığın sorumluluk sahası Yönetmeliğinde;

... kara ile denizin birleşim noktasından itibaren tüm deniz alanları ve bu alanlar içerisinde bulunan liman tesisleri ve bunlara hizmet veren diğer tesisler, marina, balıkçı barınağı, çekek yeri, dalyan, iskele, rıhtım ve benzeri kıyı tesisleri ile demir yerleri dahil olmak üzere Türkiye Cumhuriyetinin bütün sahillerinde, iç suları olan Marmara Denizi ile İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, liman ve körfezlerinde, karasularında, akarsuların denize döküldüğü yerden itibaren sahil güvenlik gemi ve botlarının girebileceği veya ulaşabildiği akarsu içlerinde, münhasır ekonomik bölgesinde, ulusal ve uluslararası hukuk kuralları uyarınca egemenlik ve denetimi altında bulunan deniz alanları ile hükümlerlik haklarının korunmasına ilişkin görevler kapsamında uluslararası sularda ve uluslararası sözleşmeler çerçevesinde Uluslararası Denizcilik Örgütüne deklare edilen Türk arama kurtarma bölgesi içerisinde kalan karasuları ile uluslararası sular...

olarak tanımlanmıştır (Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği, 2016).

Komutanlığın adli, mülki ve askeri olmak üzere görevleri bulunmaktadır. Mülki ve adli görevlerin icrasında jandarma ve polis yetki ve sorumluluklarına haizdir. Mülki görevler; “emniyet ve asayiş ile kamu düzenini sağlamak, korumak ve kollamak, kaçakçılığı men, takip ve tahkik etmek, hassas ve kritik öneme sahip tesislerin korunmasına ilişkin önlemleri ilgili kuruluşlarla işbirliği içinde sağlamak, suç işlenmesini önlemek için gerekli tedbirleri almak ve uygulamak” olarak tanımlanmıştır. Mülki görevler kapsamında, halkın ırz ve malının korunması, deniz güvenliği ve emniyeti, uluslararası suçla mücadele, arama ve kurtarma, kaçakçılığı önleme, su ürünleri denetimi, çevrenin korunması, denizde can ve mal koruma, yabancılar ve uluslararası koruma, kültür ve tabiat varlıklarını koruma, patlayıcı maddeler ve şüpheli cisimler, kabotaj, elektronik haberleşme, gemi sağlığı, turizm ve suç analizine ilişkin görevler yer almaktadır. Adli görevler suçlara kanunlar çerçevesinde işlemler ve adli hizmetler olarak tarif edilmektedir. Askeri görevler seferberlik ve savaş hallerinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrinde görevler ile bunlara ilişkin eğitim ve tatbikatlara

katılmak olarak belirtilmiştir (Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği, 2016).

Komutanlığın mülki görevler kapsamındaki görev yelpazesi görüldüğü üzere çok geniştir. Balıkçılıkla ilgili yasal mevzuat ve uluslararası hukuk kapsamında ulusal ve uluslararası sularda denetim yapmak; çevre korunmasıyla ilgili kirletme yasağına aykırı eylemleri izlemek, önlemek ve denetim yapmak; deniz güvenliğine ve emniyetine ilişkin izleme, gözetleme, takip ve kontrol, stratejik tesis ve gemilerin, tehlikeli yük taşıyan gemilerin, devlet büyüklerinin deniz güvenliği, hükümrancılık haklarının kullanıldığı deniz alanları sınırlarında ekonomik devriye görevi, deniz yetki alanlarında icra edilen bilimsel araştırma, hidrokarbon arama, sondaj, kablo ve boru hattı döşeme, balıkçılık gibi faaliyetleri izleme, takip ve kontrol, izinsiz faaliyetleri men etmek, aidiyeti tartışmalı ada, adacık, kaya, deniz yapıları ve deniz alanlarında ulusal menfaatlere ve ülke politikasına uygun görevler icra etmek; kültür ve tabiat varlıklarını korumayla ilgili izinsiz araştırma, sondaj, dalış, çıkarma ve götürmeye mani olmak gibi görevler bu çalışmanın sivil denizcilik boyutu odağında olan Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın önemli görevleridir (Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği, 2016) Aynı kapsamda olan Arama ve Kurtarma görevleri ise müteakip bölümlerde incelenmiştir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı, mülki anlamda çok geniş tanımı olan bu görev yelpazesinde faaliyetlerini yerine getirirken, mülki amirlerin talebi üzerine, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı unsurlarının da desteğini alabilme olanağına da sahiptir. İki kurumun geçmişten gelen beraber görev icra etme kültürü üst seviyededir. Ancak, çatışma riski altında zorlamayı sağlayacak sivil denizcilik unsurlarının geliştirilerek Sahil Güvenlik Komutanlığı faaliyetlerinde kullanılması da denemeye alınabilecek seçeneklerden biridir. İleride bahse konu olacağı üzere, çeşitli kisvelerle deniz koruyuculuğu tarzı bir yapılanma ile veya insansız deniz araçlarının kullanımının artırılmasıyla, en azından keşif, gözetleme, istihbarat faaliyetlerini genişletecek şekilde, Sahil Güvenlik Komutanlığı unsurlarının bu geniş görev yelpazesi içerisinde desteklenmesini sağlamak olanak dışı değildir. Bunun haricinde, Fransa'nın uyguladığı “denizde devlet eylemi” tarzı bir yaklaşımla, donanma ve sahil güvenlik unsurlarının haricinde de devletin su üstü ve su altı platformlarının hedef deniz alanına yoğunlaştırarak, Sahil Güvenlik Komutanlığı görevleri desteğinde “denizde devlet varlığı” oluşturularak kullanılması da başka bir hareket tarzı olabilir.

Neticede, Mavi Vatan içerisinde, mavi kalkınma, bilimsel faaliyetler, deniz çevresi ve biyolojik çeşitliliğin korunması kapsamında yoğunlaştırılması muhtemel ve denizde varlık sağlayacak faaliyetlerin koruyucusu ve kollayıcısı olan Sahil Güvenlik Komutanlığı, deniz yönetimi için desteklenmesi ve güçlendirilmesi gereken kritik bir kurumdur.

Deniz Polisi

Kuruluşu 1857'ye dayanan Deniz Polisi ise Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi Başkanlığı bünyesinde faaliyet göstermektedir. Karasuları içerisinde yer alan limanlar, körfezler ve kıyı alanlarında tabii afet dâhil her türlü arama ve can kurtarma faaliyetlerine katılmak, her türlü kaçakçılık olayına müdahale etmek, şüphelileri ve suç unsurlarını adli makamlara sevk etmek, ulusal ve uluslararası düzeyde çalıntı veya aranan deniz araçlarının aranmasını sağlamak, otel, gazino ve benzeri yerler veya çeşitli dinlenme, eğlence ve oyun yeri şeklinde sabit veya seyyar olarak kullanılan her çeşit deniz araçlarında denetimler yapmak, umuma açık yerlerde yasaklara uymayanlara işlem yapmak, kıyıya düşmüş veya oturmuş halde görülen başıboş mayın, patlayıcı ve şüpheli maddelerin olduğu bölgeyi uzmanlar tarafından etkisiz hale getirilene kadar emniyete almak, devlet büyüklerinin denizden korunmasına yönelik verilen görevleri yapmak, denizde kaybolan, atılan veya saklanan suç aletleri ile cesetleri aramak, turizm amaçlı su üstü spor faaliyetleri yapılan yerleri denetlemek gibi görevleri bulunmaktadır (Emniyet Genel Müdürlüğü, t.y.). Deniz Polisine yönelik eğitimler, Çanakkale ilinde bulunan Deniz Polisi Eğitim Merkezi Müdürlüğünde verilmektedir. Merkez Polis Teşkilatının dalış ve deniz polisliği alanında eğitim veren ilk okul olma özelliğini taşımaktadır (Mavi Vatan, 2021)

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

Türk deniz ve denizcilik yönetiminin en önemli işlevsel bileşenlerinden biri seyir emniyeti hizmetleridir. Seyir emniyeti kapsamında birçok faaliyet yürütülmektedir. Türkiye'de bu faaliyetler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) "ilgili" kurumu olan kamu iktisadi teşekkülü statüsüne sahip Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)'nce yürütülmektedir. Merkezi İstanbul'da olan KEGM, Türk Boğazları gemi planlaması (boğaz trafiğinin açılma-askıya alınma saatlerinin ilanı), Türk sularında deniz haberleşmesi kapsamına NAVTEKS yayınlarının yapılması, telsiz sistemi işletilmesi, seyir yardımcıları olarak nitelendirilen fenerlerin işletilmesi, sabit, yüzer seyir yardımcılarının kriterlerinin belirlenmesi, klavuzluk, römorkaj, tahsiliye (arama kurtarma, yangın söndürme ve çeki hizmetleri), acil müdahale, telsiz sistemleri ve otomatik tanımlama sistemi kurmak ve işletmek, gemi trafik hizmetleri ve telsiz kullanımı eğitimleri vermek gibi deniz hizmetlerini tarifeli ücretleri üzerinden tekel olarak sunmaktadır. Yürüttüğü bu faaliyetlerin üçünde (Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri, Fenerler, Deniz Haberleşmesi) otorite olarak diğerlerinde ana paydaş olarak hizmet vermektedir. 2013 yılından itibaren tüm Türk deniz alanlarında Gemi Trafik Hizmetlerini yürüten yegâne kurumdur. Faaliyetlerini Trabzon, Samsun, Müdürlük Merkezi (İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi) Çanakkale, İzmir, Antalya ve Mersin Taşra Müdürlükleri ve onlara bağlı Gemi Trafik Hizmetleri Merkezleri, 400'ü aşkın fener, klavuzluk hizmetleri istasyonları, kıyı tahsiliye istasyonları ve tahsiliye bot istasyonları üzerinden yürüten KEGM'nin sorumluluk alanı "Türkiye'nin deniz yetki alanları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanları" olarak tarif edilmiş, bu

sorumluluk alanına ilişkin herhangi bir harita gösterimi yapılmamıştır (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, t.y.). Dolayısıyla Harita 19'da gösterimi yapılan Türkiye'nin ilan etmiş olduğu Arama ve Kurtarma sahaları aynı zamanda KEGM için sorumluluk sahasıdır denilebilir.

KEGM'lüğü deniz üstünde sağladığı tahsiliye hizmetlerini envanterinde bulunan altı adet çok maksatlı hızlı tahsiliye botu, dokuz adet hızlı tahsiliye botu ve beş adet sabit karinalı şişme bot, 24 adet klavuz botu, beş adet bariyer serme botu, bir adet fener botu, iki adet yüzer vinç, iki adet çöp/çevre mavnası, dört adet düz mavna ile gerçekleştirmektedir. Güverte vinci, yangın söndürme, petrol tespit etme ve toplama, dalış ve su altı kesme ve kaynak yapma, servis botu sağlama gibi özelliklere sahip çok maksatlı teknelerden 2015 yılında inşası bitmiş ve envantere girmiş Nene Hatun Acil Müdahale Botu, tam donanımlı helikopter pisti, revir ve hasta ağırlama alanları, laboratuvar, konferans ve eğitim salonu, can salları, hızlı kurtarma botları gibi ilave özellikleriyle dikkat çekmektedir. KEGM, ayrıca, 400'ü aşkın fener üzerinden kurulan sinyal ağı ile tüm denizlerimizde trafik halinde olan gemilerin otomatik tanımlama sistemi ile takibini başarıyla gerçekleştirmekte bilgilerini tek merkezde tutmaktadır (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, t.y.).

Sağladığı gemi trafiğine yönelik seyir emniyeti ve acil müdahale hizmetleriyle, ve özellikle de, Türk Boğazları üzerindeki trafiğin kontrolü ve emniyeti açısından sahip olduğu düzenleyici yetki ve yeteneklerle KEGM Türk denizcilik yönetiminde önemli işlevi olan bir aktör olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'nin yetki alanlardaki uluslararası gemi trafiğinin izlenmesi, kontrolü ve emniyetinin sağlanması açısından etkisi daha çok uluslararası lojistik faaliyetlerinin kayıpsız ve kazasız şekilde aksamadan devam ettirilmesi anlamında hissedilen KEGM bu hizmetleri karşılığında aldığı kazançlarla ulusal ekonomiye de katkı da sağlamaktadır. Gemi ve can kurtarma, deniz kirlenmesine müdahale, NAVTEX ilanlarının yayını, meteorolojik, hidrografik ve oşinografik durumlarla alakalı bilgilendirme, otomatik tanımlama sistemi ile seyir halinde olan gemilerin seyir rotası üzerlerindeki yerlerini anlık takip etme gibi cari işlemleriyle Uluslararası Denizcilik Örgütüncü belirlenmiş standartlar ve kurallar çerçevesinde yükümlülüklerin yerine getirilmesini sağlayarak Türkiye'yi bölgesinde sorumluluk sahibi bir aktör olarak dış politikada öne çıkarmaktadır.

Önümüzdeki dönemde, KEGM'nin denizde acil müdahale anlamındaki kapasitesinin artırılması, yetki alanlarımızın sınırlarına hâkim olma istikametindeki çalışmaların paydaşı olarak ortaya çıkması ve kendini göstermesi açısından önemlidir. KEGM'ye tedarik edilecek güçlendirilmiş gövdeli, zengin teçhizatlı ve eğitimli tayfalı gemiler deniz alaka ve menfaatlerimizin oluşturulması, geliştirilmesi ve muhafaz edilmesi çalışmalarında KEGM'yi Türk deniz gücünün kuvvet çarpanı sağlayan bir sivil bileşeni olarak öne çıkarabilir. Köklü bir tarihi olan bu kurumda denizcilik kültürü yerleşmiş, denizcilik eğitimi ve bilinci yüksek kadrolar yer almaktadır. Kurumun önümüzdeki dönem yetenek ve kapasitesinin deniz alaka ve menfaatlerimizi destekleyecek şekilde geliştirilmesi Türk deniz stratejisinin önemli ayaklarından biri olmalıdır. Zira Türk Donanması ve Sahil Güvenlik'in ardından, kolluk ve koruma görevi olmasa da onlara destek verebilen, bizzat kamu adına denizlerde

görev yapan düzen sağlayıcı ve kurtarıcı bir denizel kurumdur. Kurum arama ve kurtarma görevleri gereği Sahil Güvenlik'le yakın bir şekilde çalışma kültür ve protokolüne de sahiptir. Ayrıca yukarıda bahse konu olduğu üzere 2019 tarihinde yayımlanan Türk Boğazları Yönetmeliğinin Uluslararası Denizcilik Örgütüne tescil ettirilmesi ile Türk Boğazları'nın bir iç su rejimine tabi alan olarak değerlendirilmesine yönelik yaklaşımın genel kabulü söz konusudur. Böyle bir bağlamda, KEGM'in mevcut rolünün daha da öne çıkması ihtimal dâhilindedir. Zira bu tezin bir ulusal politika olarak resmiyet kazanması halinde KEGM'in bu siyaset çerçevesinde faaliyetlerini güçlendirmesi gerekebilecektir.

Denizde güvenlik ve seyir emniyeti alanında ulusal kurumumuz olan KEGM, 1957'de kurulmuş ve kar amacı gütmeyen teknik bir birlik olan Uluslararası Deniz Seyir, Yardımcıları ve Fener Otoriteleri Birliği (IALA)'nın düzenlediği konferans, seminer ve sempozyumlara, IALA Gemi Trafik Hizmetleri Komitesi Toplantısı ve IALA Konseyine ve ayrıca her yıl uluslararası deniz ve seyir emniyeti konularının görüşülüp karar alındığı Uluslararası Denizcilik Örgütü Deniz Emniyeti Komitesine (IMO-MSC) katılarak Türkiye'yi temsil etmekte, dünyadaki gelişmelere entegre olmaktadır. KEGM ayrıca Uluslararası Kurtarma Birliği ile Uluslararası Can Kurtarma Federasyonu'nun da üyesidir (Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, t.y.).

Dolayısıyla KEGM, dış ilişkiler ve politika kapsamına giren yukarıda bahse konu bizzat icra ettiği faaliyetler yanında, Türkiye'yi hem uluslararası teknik örgütlenmelere hem de uluslararası hükümetlerarası örgütlenmelerin deniz emniyetine ilişkin oluşumlarına katılım ile temsil görevi de bulunmaktadır. Pek tabii ki bu temsil görevlerinin çalışma konularına ilişkin ülke politikalarının oluşturulması sürecinde de bu kurumun etkin rol oynadığı söylenebilir.

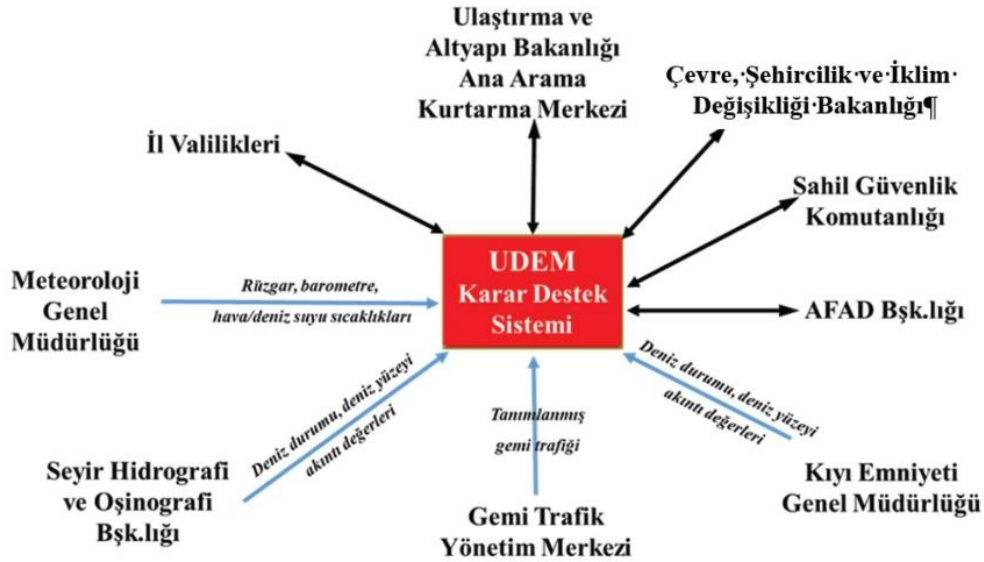
Deniz Kirliliğine Müdahale

Deniz emniyetinin önemli bir işlevi gemilerden, gemi kazalarından ve liman faaliyetlerinden kaynaklı deniz kirlenmelerini önlemeye yönelik bir müdahale sisteminin kurulması ve yönetilmesidir. Bu konuda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün deniz çevresine yönelik yürüttüğü projeler kapsamında kurduğu merkezler söz konusudur. Öncelikle turizm bölgesi olan Antalya'da deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesinde ve acil durumlarda müdahale birimlerini sevk edecek ve ayrıca eğitimler düzenleyebilecek bir merkez 2015 yılında Antalya Deniz Kirliliğine Karşı Acil Müdahale Eğitim ve Koordinasyon Merkezi ismiyle kurulmuş ve 2019 yılında bir protokolle Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Bunun yanında, 2019 yılında Marmara Ereğlisi-Tekirdağ'da Avrupa'nın da en büyük Acil Müdahale Merkezini içeren Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığı kurulmuştur. Başkanlık aynı zamanda, eğitim, seminer ve AR-GE merkezi olarak da çok işlevli bir şekilde tasarlanmıştır ve deniz kirliliğine ilişkin modelleme ve analizlerin yapılması dâhil birçok görevi yerine getirmektedir. Ayrıca, 2021 yılı sonunda Başkanlık bünyesine Denizcilik Simulatörleri Merkezi de kazandırılmış ve bu sayede

"Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Yürütme Yönetmeliği" kapsamında denizlerde kirliliğe karşı müdahale Seviye 1 ve Seviye 2 durumlarına göre teşkilatlanmaktadır. Kirlilik kıyı tesisinin müdahale edebileceği Seviye 1 ve edemeyeceği Seviye 2 boyutlarında ise İl Valisi koordinatörlüğünde denizle ilgili makamların iştiraki ile bölgesel teşkilatlanmayla müdahale yönetilmekte, kirlilik bölgesel imkânları aşan Seviye 3 (büyük) boyutta ise Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın başkanlığında, UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün sorumlu olduğu ilgili diğer makamların katıldığı UDEM bünyesindeki ulusal çaptaki teşkilatlanmayla müdahale yönetilmektedir. Aşan (2022), kâğıt üzerinde böyle bir teşkilatlanma olmakla birlikte olay sahasının gerçek zamanlı resminin ortak ve gerekli tüm rüzgâr, akıntı vb. dinamik verilerin sağlanmış olarak paylaşılabileceği bir karar destek sisteminin UDEM çerçevesinde henüz oturmadığına işaret etmektedir.

SHOD, Meteoroloji Genel Müdürlüğü, KEGM, Sahil Güvenlik Komutanlığı gibi birçok unsurun sensörleri, izleme ve gözetleme vasıtasıyla toplanacak ve Gemi Trafik Yönetim Merkezinin Otomatik Tanımlama Sistemi vasıtasıyla tanımladığı gemi trafiğiyle birleştirilmiş bir olay yeri gerçek zamanlı deniz resminin oluşturulması hem sivil müdahale faaliyetleri açısından hem de ülke savunması için genel tanımlanmış deniz resmi oluşturulması (Şekil 2) açısından önemli bir yetenek ihtiyacı olarak durmaktadır (Aşan, 2022).

Şekil 2: Deniz Resminin Oluşturulması



Kaynak: Aşan, 2022: 450

Bu işlevlerin yerine getirilmesini sağlayacak teşkillerin oluşturulması çevre denizlerimizdeki resme ilişkin farkındalığın artırılmasına büyük katkı sağlayacaktır. Arama kurtarma ve kirliliğe müdahale görevlerini yerine getirmek maksadıyla ilgili karar destek sistemleriyle işletilecek böyle bir teşkilin deniz ve hava sahası değişkenlerinin sürekli güncel tutulduğu tanımlanmış olay sahası resmini sunması önemli bir işlevdir.

Deniz seyir emniyeti ve arama kurtarma işlevi ile de örtüşen deniz kirliliğine müdahale karar destek sistemine akan verinin zenginleştirilmesinin bir takım farklı üsullerle de desteklenmesi mümkündür. Aynı zamanda denizde daimi varlıkla alakalı olan bu tarz işlevlerin genişletilmesi maksadıyla sivil devlet balıkçılarının (milislerin), sivil keşif ve gözetleme sisteminin ve satıh üstü deniz altı insansız deniz araçları (İDA)'nın kullanılmasının da seçenekler arasında yerini almasının önünde herhangi bir engel görünmemektedir. Türkiye'de sayısı ve çeşitleri hızla artan İDA'ların kirlenmelere müdahale, arama kurtarma faaliyetlerini destekleme gibi birçok ihtiyaç duyulan denizel işlev alanlarında kullanılması ve bunların (deniz koruculuğu gibi) olası sivil birimlerle eşleştirilmesi olarak dâhilinde olan bir stratejik yaklaşımdır.

Denizde Arama ve Kurtarma

1944 Şikago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi "arama kurtarma" kavramının yer aldığı ilk uluslararası anlaşma olmuştur. 1979 tarihli Hamburg Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi ise denizde arama ve kurtarmaya ilişkin devletlere yükümlülükler yükleyen ilk uluslararası sözleşmedir. 1998 yılında ise, deniz ve hava trafiğindeki artan yoğunluk ve dolayısıyla artan kaza oranı nedeniyle Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) bir araya gelmiş ve Uluslararası Havacılık ve Denizcilik Arama ve Kurtarma Kılavuzunu (IAMSAR) yayınlamıştır (Olgaç ve Töz, 2020: 46).

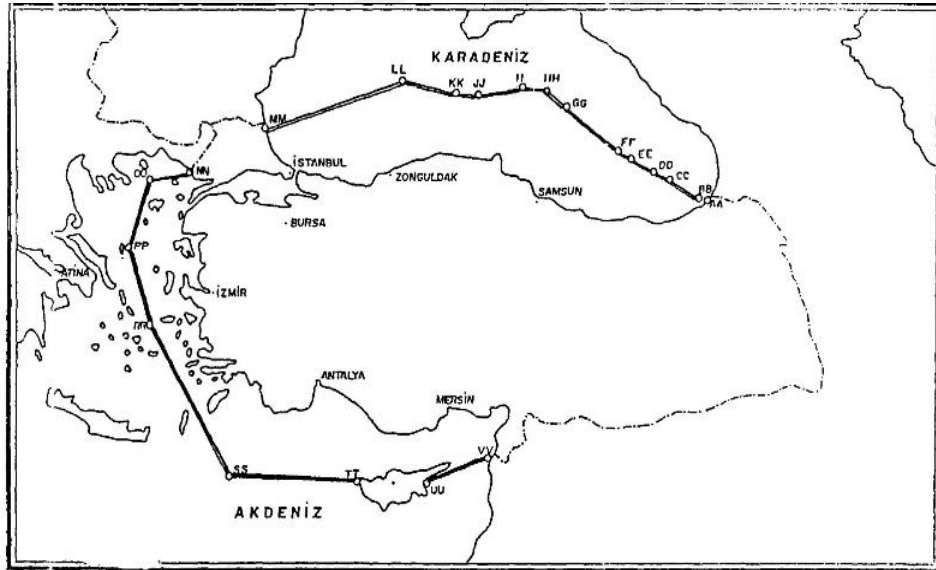
Yunanistan'ın FIR hattını ve adaları Ege Denizi üzerinde Yunan arama kurtarma sahasına esas olarak kullanması ve Türkiye'nin karşı tezi nedeniyle muhtemel kazalarda gecikmeyi engellemek ve uygun müdahale için Türkiye'nin çabasıyla 8 Eylül 1988 tarihli "Uluslararası Sularda ve Uluslararası Hava Sahasında Kazaları ve Olayları Önlemek için İzlenecek Yöntemler" protokolü imzalanmıştır. Protokolde yer almayan sorumluluk sahalarının belirlenmesine yönelik çağrısının cevapsız kalması üzerine Türkiye Hamburg Sözleşmesi 1. maddesine istinaden tüm denizlerindeki arama kurtarma sahalarını, Ege Denizi de dâhil, belirleyerek, 11 Aralık 1989 tarihli "Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği"nde yayınlamış ve bu koordinatları da 1992 yılında IMO'ya deklare etmiştir (Olgaç ve Töz, 2020: 51).

Harita 18: 1989 Yılı Arama Kurtarma Sahaları



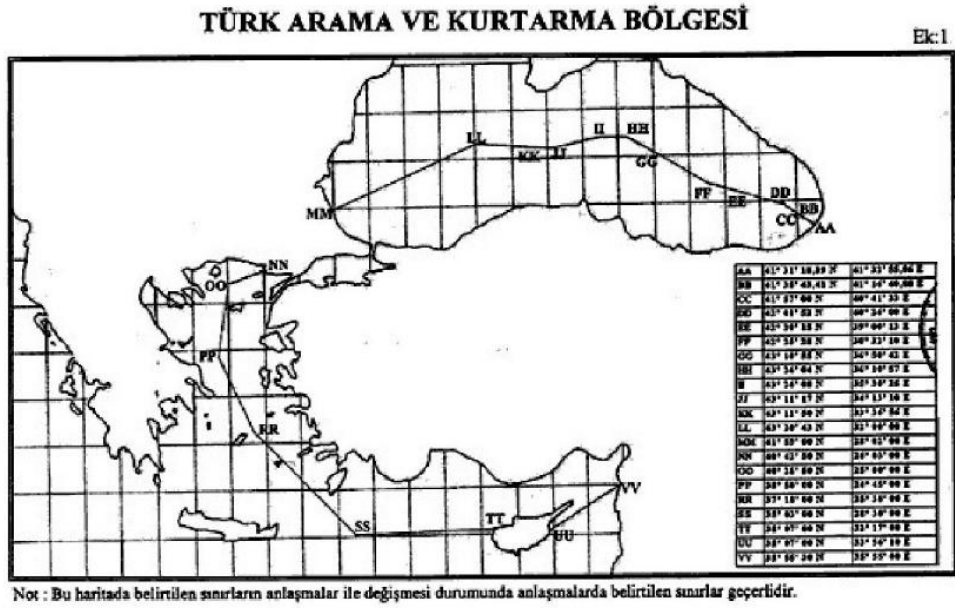
Kaynak: Türk Arama Kurtarma Yönetmeliği, 1989: 17

Harita 19: 1997 Yılı Arama Kurtarma Bölgeleri



Kaynak: Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, 1997: 56

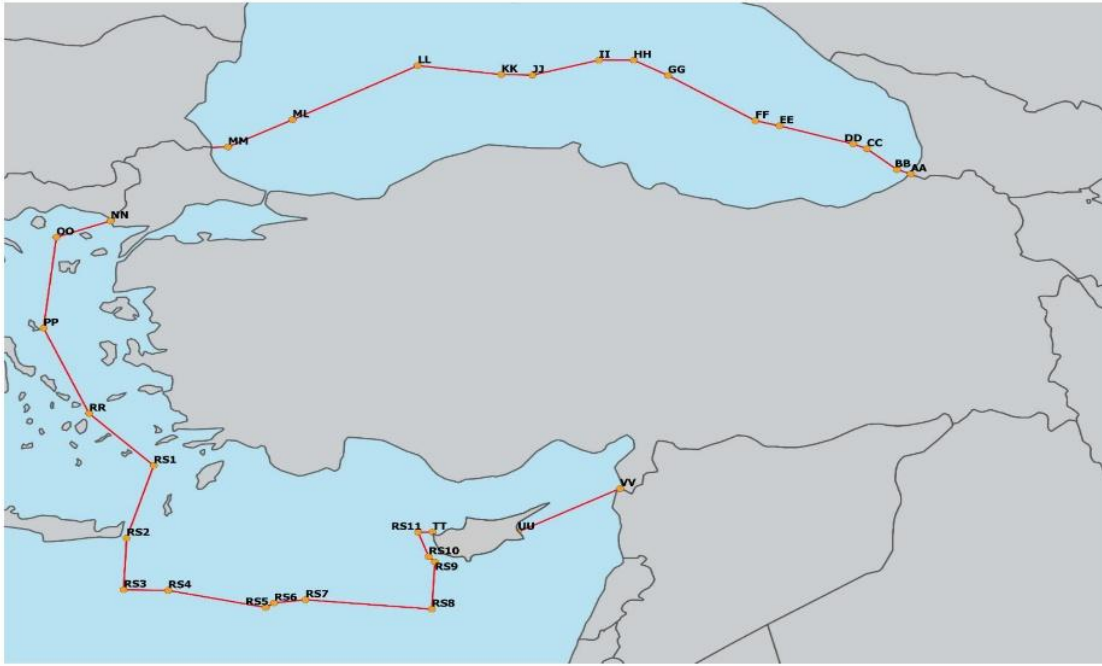
Harita 20: 2001 Yılı Arama ve Kurtarma Bölgeleri



Kaynak: Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, 2001

Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği son halini almadan önce 1989, 1997 ve 2001 yıllarında bakanlık teşkilatlarındaki değişiklikler nedeniyle güncellenmiş ancak arama kurtarma sahalarının koordinatları (Harita 18, 19, 20) aynı kalmıştır. 2018'de Türkiye'nin ortaya attığı Mavi Vatan doktrinine uygun olarak Türkiye önce 2019 yılında Libya ile Deniz Yetki Alanları Mutabakatı imzalamış ve bu imzaya konu olan yetki alanına göre Arama ve Kurtarma Sorumluluk Sahasını Harita 21'de gösterildiği şekilde güncellemiştir.

Harita 21: Türkiye'nin Arama ve Kurtarma Sahaları



Kaynak: Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği, 2020

Ülkemizde denizlerde arama kurtarma faaliyetleri ulusal ve uluslararası yükümlülüklerimiz temelinde 2020 yılında yayımlanmış Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği çerçevesinde yürütülmektedir. Sistem bir Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi, onun altında kurulan Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi ve ona bağlı yardımcı veya alt Arama Kurtarma Merkezleri bünyesinde ilgili sivil ve özel tüm birimlerin katılımını öngören bir yapılanma ile ulusal ve uluslararası sularda arama kurtarmaya kurgulanmıştır. Yönetmelikle bu yapılanmayla her yıl en az bir kere tatbikat gerçekleştirilmesi esasa bağlanmıştır. Yönetmelikte Türkiye'nin arama kurtarma sahası Harita 20'deki gibi gösterilmiş ve sahaların koordinatları detaylarıyla listelenmiştir (Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği, 2020).

1979 tarihli Denizde Arama Kurtarmaya İlişkin Uluslararası Sözleşme ile Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi 12. eki kapsamında anlaşma olmayan yerlerde taraflar arama ve kurtarma hizmetlerinin kapsamlı koordinasyonu yapmakla yükümlüdür. Türkiye'nin bu minvaldeki çağrısı Yunanistan tarafından karşılık görmemiştir. Ege Denizi'nde iki ülkelerin SAR'ları çakışmaktadır. Neticede, Türkiye ilan etmiş olduğu ve aynı zamanda IMO Küresel SAR Planına tescil ettirdiği Arama Kurtarma (A/K) sahalarına yönelik arama ve kurtarma faaliyetlerini, gerektiğinde, Kıyı Emniyeti, Hava Kuvvetleri ve Donanma Komutanlığı unsurları ile desteklenen Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın ağırlıkla kullanıldığı bir teşkilatla yürütmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü bünyesindeki Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi (AAKKM)

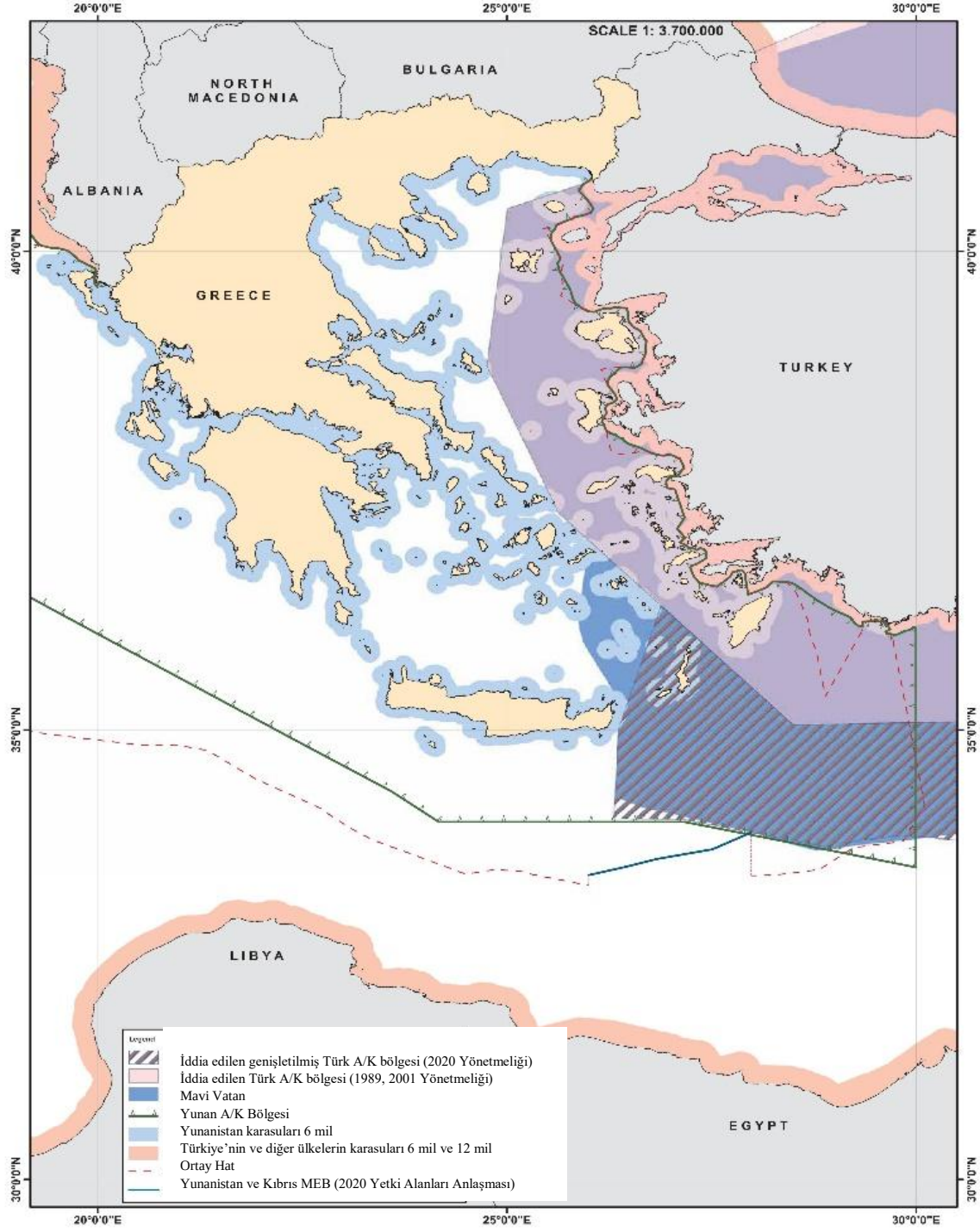
koordinatörlüğünde Sahil Güvenlik Komutanlığı bünyesinde Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezi (Ankara) altında Deniz Kurtarma Alt Merkezleri (Samsun, İstanbul, İzmir, Mersin) emir komutasında bu faaliyetler yürütülmektedir. Türkiye bu planlaması ve sorumluluklarını 16 Ekim 2020 tarihli ve 3095 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile yürürlüğe koyduğu Deniz ve Hava Araçları Kazalarından Arama Kurtarma Yönetmeliği çerçevesinde yine aynı yönetmeliğin ekinde koordinat detayları ile birlikte verilen yukarıda sunulan haritada gösterilen alanlarda yürütmektedir (Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği, 2020).

Aynı haritayı Türkiye, Uluslararası Denizcilik Örgütüne de, UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezince hazırlanmış olan, Arama ve Kurtarma Hizmetleri ve Yolcu Gemileri Arasında İş Birliği Planı ile de deklare etmiştir (T.C. UAB DGM, “Yolcu Gemileri SAR ...”, t.y.). Yönetmelikte yayımlanan Harita 20 aynı zamanda Sahil Güvenlik Komutanlığı genel ağ sayfasında "görevler" bölümünde sorumluluk sahasının arama kurtarma bölgelerini belirtmek amacıyla kullanılmaktadır (T.C. İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı, “Görevler”, t.y.).

Sahil Güvenlik Komutanlığı A/K ile ilgili görevlerini Ege Denizi'nde Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanlığı (İzmir) bünyesindeki 3 Nolu Yardımcı Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi ile Sahil Güvenlik Güney Ege Grup Komutanlığı (Marmaris/Muğla). 4 Nolu Arama Kurtarma Alt Merkezi vasıtasıyla yerine getirmektedir. Ege Bölgesine yönelik Sahil Güvenlik Komutanlığı alt komutanlıkları, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı altında Sahil Güvenlik Batı Marmara Grup Komutanlığı Çanakkale ile Sahil Güvenlik Ege Bölge Komutanlığı İzmir altında Sahil Güvenlik Kuzey Ege Grup Komutanlığı Ayvalık-Balıkesir, Orta Ege Grup Komutanlığı İzmir, Güney Ege Grup Komutanlığı Marmaris-Muğla'dır (T.C. İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı, t.y.).

Yunanistan'ın denizde A/K sorumluluk sahası, Türk karasularına dayanmaktadır (Harita 22). Bu haliyle, hem önceki hem de mevcut Türk A/K açık deniz sorumluluk sahaları, doğal olarak örtüşmektedir. Bu örtüşmeyi Yunan Dışişleri Bakanlığı genel ağ sayfası aşağıdaki şu harita ile göstermektedir.

Harita 22: Ege Denizi'nde Örtüşen Arama Kurtarma Sorumluluk Sahaları



Kaynak: Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs, “Presentation Turkish illegal...”, 07.04.2023

Yunanistan'ın 1989 Mart ayında yayımladığı Ege Denizi A/K alanları Atina FIR Hattını kapsayacak şekildeki tüm deniz alanlarını kendi A/K bölgesi olarak göstermektedir. Dolayısıyla bu alanlar, Türk A/K Bölgesiyle iç içedir. Türkiye A/K hizmeti açısından bu durumda bir behis

görmemekle birlikte problem Yunanistan'ın A/K bölgesi kavramını bir deniz yetki alanı olarak görmesinde yatmaktadır (Olgaç ve Töz, 2020: 51).

Akdeniz'de A/K sorumluluğu açısından Türkiye'nin KKTC ve Suriye ile imzaladığı anlaşmalar yürürlüktedir. KKTC ile 16 Haziran 2000 tarihinde imzalanan "Denizciliğin Geliştirilmesine Yönelik İş Birliği Protokolü" kapsamında Türkiye karasuları ile KKTC karasuları arasında A/K hizmeti Türkiye tarafından yürütülmekte, KKTC karasuları A/K faaliyeti KKTC Sahil Güvenlik Komutanlığı'na yerine getirilmektedir. GKRY ise 1996 yılında Larnaka Hava Alanında kendi A/K merkezini kurmuş ve IMO'ya deklare etmiştir (Olgaç ve Töz, 2020: 52).

Bugün uygulanabilirliği sorgulansa da, Türkiye ile Suriye arasında 14 Ekim 2008 tarihinde imzalanmış bir "Arama ve Kurtarma Hizmetlerinin Koordinasyonuna Dair Anlaşma" bulunmaktadır. Anlaşma iki ülke A/K sınırları boyunca A/K hizmetlerinin yürütülmesinde koordinasyon ve yardımlaşma maksadıyla iş birliği, bilgi paylaşımı ve düzenli tatbikatları içermektedir (Olgaç ve Töz, 2020: 52).

Karadeniz'de Türkiye'nin A/K bölgesi 05.12.1986 tarihli ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile ilan edilmiş münhasır ekonomik bölgeyi esas alan, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerle yapılan üç anlaşma neticesinde belirlenmiştir. Bunlardan ilki kıyıdaş ülkelerin A/K hizmetlerinin koordinasyonunu ve iş birliğini sağlamak üzere ikili veya çoklu anlaşmalar yapmayı, yaptıkları anlaşma ve düzenlemeleri IMO'ya sunmayı, A/K operasyonlarında iş birliği yapmayı taahhüt ettikleri 1998 tarihli "Karadeniz'e Sahildar Ülkeler Arasında Deniz Arama ve Kurtarma Faaliyetlerinde İş Birliği Sağlanması Hakkında Anlaşma"dır. İkincisi, bu anlaşmaya istinaden Rusya ile Türkiye arasında 25 Şubat 2004 tarihinde imzalanan ve iki ülkenin A/K bölge sınırlarının belirlendiği, iş birliği protokollerinin tesis edildiği, "Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İşbirliği Anlaşması"dır. Üçüncüsü ise, benzer şekilde 24 Mayıs 2004 tarihinde Türkiye ile Bulgaristan arasında imzalanan "Denizde Arama ve Kurtarma Alanında İş Birliği Anlaşması"dır. Bu anlaşma da genel itibariyle Rusya ile yapılan A/K işbirliği anlaşmasıyla benzerlik göstermektedir. 2004 yılından itibaren IMO şemsiyesi altında kıyıdaş ülkelerde dönüşümlü olarak Karadeniz A/K konferansları da yapılmıştır (Olgaç ve Töz, 2020: 49–50).

Türkiye, özellikle Ege Denizi üzerinden gerçekleşen düzensiz göç nedeniyle, arama kurtarma hizmetleri açısından, Avrupa Birliği arama kurtarma ile alakalı kurum ve sistemlerle muhatap olmaktadır. Avrupa Birliği'nin deniz alanları emniyet ve güvenliği, sınır denetimi, deniz çevresi, balıkçılık denetimi ve ticari ve ekonomik çıkarları etkileyecek faaliyetler açısından "deniz durumsal farkındalığı"nı EUROSUR (Avrupa Sınır Gözetleme Sistemi)'u sağlamaktadır. "AB Üye Ülkelerinin Dış Sınırlarının Yönetimi için Operasyonel İş Birliği Ajansı" olan FRONTEX ise AB üyesi ülkelerin komşularıyla olan sınırlarının korunmasını ve güvenliğini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur ve EUROSUR'dan istifade etmektedir. 2012 yılında Türkiye ile AB arasında imza altına alınan

mutabakat zaptı ile Türkiye ve FRONTEX arasında tecrübe ve bilgi paylaşımı gerçekleştirilmesi, karışık göç akımlarına ilişkin ortak değerlendirmeler yapılması ele alınmıştır. Ege Denizi üzerinden AB'ye istikametinde gerçekleşen düzensiz göç esnasında yaşanan can kayıpları ile gündeme gelen arama ve kurtarma faaliyetlerindeki zafiyet, Yunanistan ve GKRY tarafından uluslararası platformlarda istismar edilebilmektedir. Bununla birlikte Türkiye'nin IMO'ya kaydettirmiş olduğu A/K bölgesi, Yunanistan'ın itirazlarına rağmen uluslararası arama ve kurtarma sistemi olan COSPAS-SARSAT sistemine de deklare edilmiştir. COSPAS-SARSAT sistemi birçok AB ülyesinin de yer aldığı ve tamamiyle seyir emniyetinin sağlanmasının hedeflendiği 1982 yılından itibaren hizmet veren uluslararası çapta seyir emniyeti açısından en geçerli sistemdir (Olgaç ve Töz, 2020: 52–53).

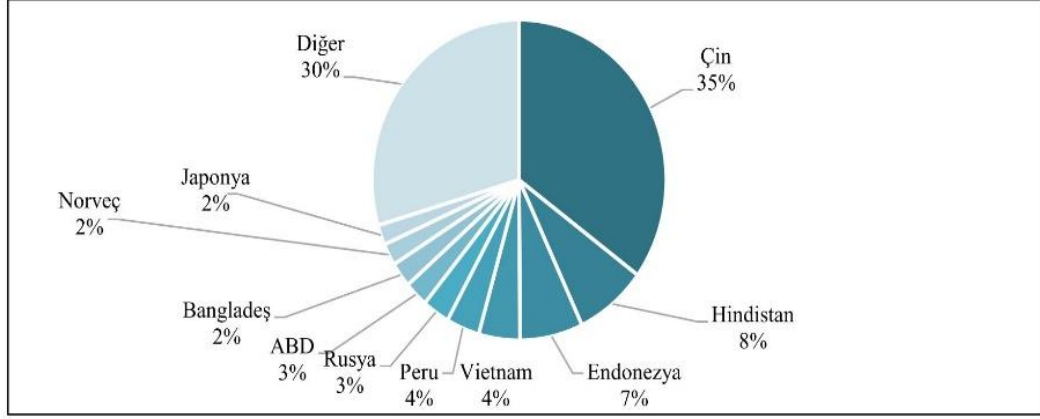
2.5. Denizcilik ve Kıyisal Ekonomik Faaliyetlerin Kalkınması

Mavi ekonomi olarak da isimlendirilen bu sûtunda çalışmanın sınırlaması gereği denizde alan yönetimi gerektiren sektörlerin yönetimi ele alınacaktır. Denizel kaynaklar çok geniş bir yelpazeyi içermektedir. Canlı ve cansız denizden ve deniz tabanından elde edilecek her türlü kaynak ile yenilenebilir enerji kaynak alanları bu kapsam içerisinde değerlendirilmektedir. Klasik hidrokarbon kaynakları olan petrol ve doğalgaz keşfi ve çıkarılması alan yazında çok fazla ele alınması nedeniyle çalışma kapsamı haricinde tutulmuştur. Ancak bunlara ilişkin kamu yönetimi incelemesine deniz dibi madenciliği nedeniyle yer verilecektir. Sırasıyla balıkçılık ve su ürünleri, enerji kaynakları ve deniz dibi madenciliğine ilişkin deniz yönetimi yapısı ve politikaları ele alınacaktır.

Balıkçılık ve Su Ürünleri

Dünyada 2021 yılı itibarıyla 92 milyonu avcılıkla 91 milyonu da yetiştiricilikle, toplamda yaklaşık 183 milyon tonluk su ürünleri üretimi gerçekleşmiştir. Bu üretimde lider 64 milyon ton (%35) civarı üretimle Çin'dir. Çin'i Hindistan (%8), Endonezya (%5), Vietnam ve Peru (%4) takip etmektedir. Su ürünleri ihracatının şampiyonu ise 3.7 milyon tonla Çin olup onu 3 milyon ton ile Norveç, 2 milyon ton ile Peru, 1.8 milyon ton ile Rusya, 1.7 milyon ton ile Vietnam, 1.4 milyon ton ile Şili ve Hollanda takip etmektedir (Grafik 1). Çin ayrıca 5 milyon ton ile ithalatta da öndedir ve onu 3.2 milyon ton ile ABD, 2.1 milyon ton ile Japonya takip etmektedir. Avrupa'da en fazla balık ihracatını Norveç ve Hollanda gerçekleştirirken, en fazla ithalatı ise sırasıyla İspanya, Danimarka, Fransa, Hollanda ve İtalya gerçekleştirmektedir. Bu toplam yaklaşık 6.5 milyon ton ithalata tekabül etmektedir (Çöteli, 2023: 2–6).

Grafik 1: Dünya Su Ürünleri Üretimi Ülkelere Dağılımı



Kaynak: FAO, 2023'ten aktaran: Çöteli, 2023

2019 yılı itibarı ile 157 milyon ton su ürününün %72'si Asya'da tüketilmiştir. Tüketim sıralamasında Çin, Endonezya, Hindistan, ABD ve Japonya ilk dört sırayı almaktadır. Düşük gelirli, gıda açığı bulunan ülkelerde 2019 yılı kişi başı balık tüketimi 5.4 kg, orta gelirli ülkelerde 15.2 kg, yüksek gelirli ülkelerde 26.5 kg olarak gerçekleşmiştir (Çöteli, 2023). Türkiye'de ise kişi başı tüketim, 2022 yılı verileriyle, 7.3 kg'dır (T.C. TOB BSGM, 2023a).

Günümüzde dünyada oluşmuş küresel ve bölgesel bölgesel balıkçılık örgütlenmeleri sistemi mevcuttur. BM Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) 'nün verilerine göre 53 adet bölgesel balıkçılık teşkili (Harita 22) bulunmaktadır. Bunların;

- beşi küresel ve okyanus ötesi,
- 13'ü Pasifik Okyanusuyla ilgili,
- biri Akdeniz ve Karadeniz'le ilgili (GFCM). ,
- beşi Hint Okyanusuyla ilgili,
- 15'i Atlantik Okyanusuyla ilgili,
- 12'si kıtalarla alakalı,
- altısı ise diğer ilgili kurum ve örgütlenmelerdir (FAO, “RFBs”, t.y.).

oturumlar yapan ve Bilimsel Tavsiye Komitesi, Yetiştiricilik Komitesi, Uyumlaştırma Komitesi ve İdari ve Mali İşler Komitesi alt komitelerini bünyesinde bulunduran Komisyonun görevlerinden biri de "balıkçılık ve canlı deniz kaynaklarının korunmasına yönelik ortak projeler yapılması, araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi, tavsiye ve koordine edilmesi"dir (T.C. TOB BSGM, t.y.).

FAO'nun GFCM tarafından 2023 yılında yayımlanan "Akdeniz ve Karadeniz Balıkçılığının Durumu 2023" raporunda Türkiye'nin çevresindeki denizlerde yürütülen balıkçılık faaliyetleri kapsamında diğer ülkeler ile kıyaslamasının yapıldığı veriler bulunmaktadır. Öncelikle Türkiye avlanma ve yetiştiricilik üretimi toplamı ile bölgesindeki en büyük üretici durumundadır. Sahip olduğu balıkçı gemisi sayısında Türkiye, 2022 verilerine göre, Akdeniz bölgesinde 4379 gemiyle altıncı sırada komşusu Yunanistan ise 12197 gemi ile ikinci sırada gelmektedir. Karadeniz'de ise Türkiye 8948 gemi ile birinci sıradadır. Toplam gemi sayısında Türkiye Yunanistan'dan fazla gemiye sahip olmuş olsa da, bu gemilerin %67'si Karadeniz'de %33'ü Akdeniz ve Ege Denizi'ndedir. Gemilere gross ton cinsinden yapılan karşılaştırmada ise Akdeniz ve Karadeniz bölgesinin toplamında Türkiye'nin toplam 867400 GT'nun %18'ine sahip olarak birinci durumda yer almakta, onu %14 ile İtalya takip etmektedir (FAO GFCM, 2023: 1–3).

Bu demektir ki, Türkiye Ege ve Doğu Akdeniz'den su ürünleri anlamında istifadede diğer ülkelere göre bayağı geride olup, bu anlamdaki yoğunluğunu Karadeniz'e vererek kendi sahilleri üzerinde ve münhasır ekonomik bölgesi üzerinde baskı oluşturmaktadır. Karadeniz'deki su canlılarından sürdürülebilir bir şekilde istifade edebilmek için Türkiye'nin hem Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'e hem de diğer açık denizlere balıkçılık faaliyetlerini yayması ve buna göre de yeteneklerini artırması lazımdır. Bir diğer seçenek olan su ürünleri yetiştiriciliği yapma konusunda ise Türkiye bölgesinde birinci gelmektedir.

Limana indirilmiş balık oranlarına 2020-2021 verileriyle bakıldığında, Doğu Akdeniz bölgesinde 55670 ton/%34.2 ile Yunanistan'ın birinci ülke olduğu, Türkiye'nin 49961 ton/%30.6 ve Mısır'ın 47628 ton/%29.2 ile onu takip ettikleri dengeli bir durum söz konusudur. Karadeniz'de ise 246517 ton/%61.9 ile Türkiye ikinci olan Gürcistan'ın (79215 ton/%19.9) açık ara önünde belirmektedir (FAO GFCM, 2023: 7).

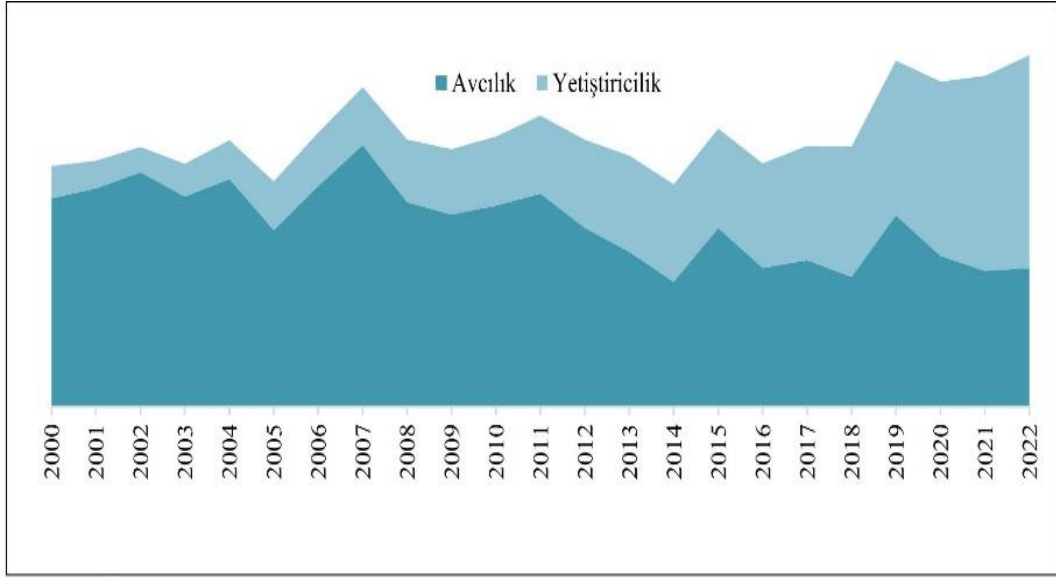
Gemi sayısı, kapasitesi ve avlanan balık miktarı bu olmakla birlikte, elde edilen gelir açısından değişik bir durum söz konusudur. 2021 verilerine göre GMFC kapsamındaki Akdeniz ve Karadeniz bölgesindeki en büyük senelik gelir 866 milyon dolar ile İtalya'ya aittir ve bu gelirin %27'si küçük gemilerle %73'ü ise endüstriyel gemilerle elde edilmiştir. Türkiye ise İtalya'nın gelirinin yarısından az, 375 milyon dolarlık, bir gelirle ikinci sırada gelmektedir. Bu gelirin %80'i endüstriyel gemilerle elde edilmiştir. Yunanistan ise 275 milyon dolarla dördüncü durumda olup, %55'i endüstriyel %45'i küçük gemilerle elde edilen bu gelirin sosyo-ekonomik yansımalarının daha dengeli olduğu görülmektedir. İstihdam açısından bakıldığında ise GMFC bölgesinde en fazla balıkçılık

istihdamının 40527 kişi ile Tunus'a ait olduğu bu sayının %75'nin küçük ölçekli balıkçı gemilerinden geldiği dikkati çekmektedir. Türkiye istihdam açısından bu bölgede 35 bin civarı istihdam ile ikinci durumda olup bu rakamın %59'u küçük ölçekli balıkçılıktan gelmektedir. Gelir açısından birinci olan İtalya'da istihdamın 19 bin olduğu, bu rakamın %55'inin küçük ölçekli balıkçılıktan geldiği anlaşılmaktadır. Yunanistan'da ise istihdam 18 bin civarındır ve bunun %81'ini küçük ölçekli balıkçılık sağlamaktadır. Bölgenin toplam istihdam ve gelir açısından verimlilik verileri incelendiğinde, İtalya'nın elde etmiş olduğu rakamı da hatırlatır şekilde, Batı Akdeniz ve Adriyatik Denizi'nde sırasıyla 38 bin (%21)'e 951 milyon dolar (%32) ve 13865 (%8)'e 523 milyon dolar (%17) 'lık bir durum dikkati çekmektedir. Orta Akdeniz'de 51288 (%28)'e 589 milyon dolar (%20), Doğu Akdeniz'de 55655 (%29)'e 683 milyon dolar (%23), Karadeniz'de ise 25076 (%14)'e 256 milyon dolar (%8)'lık bir verim durumu söz konusudur. İtalya'nın balıkçılık sektöründe katma değer açısından verim yakalamış olduğu belirgin bir olgudur. Karadeniz'deki istihdam/gelir verim oranının düşük olması Türkiye'nin durumunu yansıtmaktadır (FAO GFCM, 2023: 12–15). Su ürünü yetiştiriciliğinde ise 2020-2021 verilerine göre Türkiye GMFC bölgesi olan Karadeniz ve Akdeniz bölgesinde 314 408 ton ile açık ara birinci üretici ülkedir. Türkiye'yi 137 bin tonla Mısır, 135 bin tonla Yunanistan takip etmektedir (FAO GFCM, 2023: 29).

Türkiye'nin su ürünleri istatistiklerine göre avcılık yoluyla yakalanan ve yetiştiricilikle elde edilen su ürünleri üretim miktarının 2000 yılı ile 2021 ve 2022 yılı mukayasesi yapıldığında, yetiştiriciliğin desteklenmeye başladığı ve tedrici olarak arttığı 2010'lu yıllardan itibaren avcılıktaki yakalanan oranın 300-400 bin ton bandına düştüğü dikkat çekmektedir. Genel olarak bakıldığında Türkiye'de su ürünleri tüketimi 2000 yılında 610 bin ton, 2021 yılında 666 bin ton iken 2022 yılında bu rakam 712 bin tona çıkmıştır (Grafik 3). Toplam 103 ülkeye yapılan ihracatın üçte ikisi ise Avrupa ülkelerine gerçekleşmiştir (T.C. TOB BSGM, 2023a).

Ancak 7.3 kg kişi başı su ürünleri tüketim oranı ile Türkiye gıda açığı bulunan ülkelerin biraz üstünde yer almaktadır. Bu durum bir besin açığına işaret etmektedir. Türkiye nüfusu hem eskisinden hem de dünya ortalamasının çok altında su ürünü tüketmektedir. Üç tarafı denizlerle kaplı yarım ada durumunda olan ülkemiz için bu kabul edilebilir bir durum değildir. Resmi rakamlara göre 2000 yılında 64 milyon iken 2024 yılında 85 milyondan fazla vatandaş ve yaklaşık 5 milyon göçmen içeren Türkiye nüfusu için balık ve su ürünleri tüketimi yetersiz seviyededir (TÜİK, 06.02.2023).

Grafik 2: Türkiye'nin Yıllara Göre Avcılık Ve Yetiştiricilik Oranları



Kaynak: Çöteli, 2023

Grafik 2’de görüldüğü üzere, Türkiye'nin su ürünleri avcılığı 2023'te 2000 yılındaki miktarının yarısına inmiş, aradaki açık yetiştiricilikle doldurulmuştur. Yapılan avcılığın %10'u iç sularda, kalanı ise kıyı bölgelerimizdedir. Kıyı bölgelerimizdeki su ürünleri avcılığının da %73'ü ise Karadeniz'de gerçekleşmektedir (Çöteli, 2023).

Çoğu kıyı balıkçılığı olan su ürünleri avcılığının, hem kıyılarımızdaki av baskısını azaltmak hem de su ürünleri yetiştiriciliğinin kıyı denizleri eko-sistemine etkisinin baskısını azaltmak için açık deniz avcılığına yönlendirilmesi gerekmektedir. İleriki bölümlerde ele alınacağı üzere Türkiye'nin bu anlamda girişimleri mevcuttur.

Tablo 1: Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı

2022 Yılı Balıkçı Gemilerinin Boy Dağılımı (adet)

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (m)							TOPLAM
	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-19,9	20-29,9	30+	
Deniz	680	8.561	3.449	923	861	467	295	15.236
İçsu	437	2.332	357	21	61	-	-	3.208
TOPLAM	1.117	10.893	3.806	944	922	467	295	18.444

Kaynak: TOB BGSM, 2023a

Tablo 1’de gösterilen 10 metre ve altı gemilerin sayısından anlaşılabacağı üzere daha çok kıyı balık avcılığının yapıldığı ülkemizde, 10 metre ve üzeri balıkçı teknelerinin sayısı küçük teknelerle

yapılan kıyı balıkçılığını yok etme potansiyeli ile sosyoekonomik risk yaratmaktadır. Açık deniz balıkçılığı yapabilecek büyüklükteki gemilerin uzun süre denizde kalabilecek donanımına kavuşturulması, buna yönelik teşvik sisteminin oluşturulması ve uluslararası balıkçılık anlaşmalarının yapılması ihtiyacı mevcuttur. Türkiye bu yönde adımlar atmaktadır.

Türkiye'nin son 20 yılda uyguladığı ve sektörden gelen geri bildirimlere göre geliştirdiği bir destekleme sistemi mevcuttur. 2003 yılından itibaren destekleme kapsamında alınmış olan su ürünleri sektörünün 2022 yılına ilişkin destek oranları alabalık yetiştiriciliğine 0.75 TL/kg, yeni türlerin yetiştiriciliğine 1.5 TL/kg, kapalı sistem üretimine 1.5 TL/kg, sazan üretimine 0.5 TL/kg, ve midye üretimine 0.1 TL/kg'dır. Damızlık alabalık desteği 60 TL/adet'tir. 2022 yılında ödenen yaklaşık 88 milyon TL desteğin %93'ü alabalık desteklemesi olarak gerçekleştirilmiştir (Çöteli, 2023: 15).

Akdeniz ve Karadeniz bölgesinde Türkiye en genç (ortalama 22 yaş) ve en büyük (toplamın %17,8'i) balıkçı filosuna sahip olmasına rağmen, avcılık yoluyla elde edilen su ürünleri miktarı 2007 yılından bu yana %50'den fazla azalmaya devam etmektedir. Çok tüketilen hamsi, palamut, sardalya ve istavrit gibi pelajik (yüzeyde yaşayan) sürü ve demersal (dipte yaşayan) balık türü stoklarında önemli azalmalar bulunmaktadır. Özellikle Akdeniz'de balık türlerinin %95'inin aşırı avlanmaya maruz kaldığı tespit edilmiştir (Tolon, 2019).

Bu anlamda sürdürülebilirliği sağlamak adına alınan tedbirlerden biri 2002 yılından itibaren yeni gemi ruhsatı verilmeyerek mevcut filonun daha fazla büyümesi sınırlandırmak olmuş, diğeri ise aşırı avcılığı önleyerek stokları korumak adına 2012 yılından itibaren geri alım programlarının uygulaması olmuştur (Tolon, 2019). Bu kapsamda, gönüllülük esasına göre av filosundan çıkaran tekne sahiplerine gemi boyuna göre artan miktarlarda (10 bin tl'den 45 bin tl'ya varan miktarda) metre başına olacak şekilde 2013-2017 yılları arasında yaklaşık 1225 gemi için 165 milyon TL ödeme yapılmış, geri alınan gemilerden bir kısmı araştırma ve eğitimlerde kullanılmak üzere Su Ürünleri Fakülteleri ve diğer araştırma kurumlarına, bir kısmı ise kontrol gemisi olarak Tarım İl Müdürlüklerine verilmiştir (Tolon, 2019).

Bir diğer amacı, %90'ı 10 m üzeri balıkçı gemilerinden oluşan filoyu azaltarak 10m ve altı teknelerle yapılan kıyı balıkçılığı payını artırarak sosyal dengeyi de sağlamak olan bu program sayesinde filoda 2012-2018 arası %18,36 oranında azalma gerçekleştirilmiştir (Tolon, 2019). Aynı dönemde gemi sayısı olarak %15 istihdam olarak da %36 oranında azalan 10 metre ve altındaki gemilerle yapılan geleneksel kıyı balıkçılığını desteklemek için ise 2017 yılında kayıt altına alma ve destekleme adına çıkarılan tebliğ gereği gemi boylarına göre değişen miktarlarda destekleme yapılmaya başlanmıştır. Ayrıca, avcılık maliyetinin %35 ile en büyük payını oluşturan akaryakıt ve yağ giderlerine destek kapsamında ise 2004 yılında özel tüketim vergisinden muafiyet uygulaması başlamıştır (Tolon, 2019). Türkiye geri alım destekleme programına 2018 yılı sonunda son vermiştir.

2019 ve 2020 yıllarında vergiden muaf yakıt desteği devam etmiştir (Organisation for Economic Co-operation Development, t.y.).

Yasadışı yapılan avcılık faaliyetlerini önlemek ve doğal stokları korumak adına 2008 yılında Su Ürünleri Bilgi Sistemine kayıt ve 2016 yılında ise 12 m ve üstü balıkçı gemileri için Balıkçı Gemileri İzleme Sistemi zorunluluğu getirilmiştir. Tarım ve Orman Bakanlığı'nın Sahil Güvenlik Komutanlığı ile koordine halinde bu sayede balık avcılığını takip ve denetleme imkânı artırılmıştır (Tolon, 2019).

Su ürünleri yetiştiriciliği alanında ise üretimde verimliliği, çeşitliliği ve kaliteyi artırıp, mevcut su kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlayarak ülke ekonomisine katkıda bulunmak adına 2003 yılından bu yana yetiştiricilik destekleme kapsamına alınmış, 2003 yılında 1 milyon TL ile başlayan destek miktarı 2018 yılında 52 milyon TL'ye ulaşmıştır. Ürün desteklerine ek olarak Kırsal Kalkınma Yatırımlarını Destekleme Programı Kapsamında su ürünleri yetiştiricilerinin kullandığı araçların alımları için de %50 hibe desteği verilmiştir (Tolon, 2019).

Açık deniz alanlarından daha fazla yararlanmak için önemli bir tedbir Ege Denizi ve Akdeniz'de de belli dönemlerde açık denizde avcılık yapacak donanımlı teknelerin teşvik edilmesidir. Ancak bunu yaparken, güvenlik ve lojistik konusunda tedbirler almak yanında, kaynakların sürdürülebilirliği için toplam avlanabilir miktar ve kota gibi balıkçılık yönetimi tedbirlerini de almak gerekmektedir (Öztürk vd., 2021: 90). OECD 2018 verilerine göre dünyada balıkçılığa en fazla destek veren ülke Çin Halk Cumhuriyeti'dir. Onu, Japonya, Brezilya ve Amerika Birleşik Devletleri takip etmektedir. Türkiye ise bu anlamda ilk 10 ülke içerisinde yer almaktadır (Yılmaz, 2021: 916).

Türkiye ayrıca, teşvik sistemini uluslararası normlara göre gerçekleştireceğinin taahhüdü olarak, 17 Haziran 2022 tarihinde Cenevre'de kabul edilen ve imzaya açılan, Dünya Ticare Örgütü Balıkçılık Sübvansiyonları Anlaşmasını 18 Kasım 2023 tarihli Resmî Gazete'de yer alan 7791 sayılı Cumhurbaşkan Kararı ile onaylamıştır. Dünya Ticaret Örgütünü Kuran Marakeş Anlaşmasını Tadil Eden Protokol ve Protokolün Eki Balıkçılık Sübvansiyonları Antlaşması hiçbir üye ülkenin yasadışı, kayıt dışı ve düzenlenmemiş balıkçılığı destekleyecek şekilde bir gemi veya operatöre sübvansiyon vermemesini, hiçbir üyenin aşırı avlanmış bir stoka yönelik olarak balıkçılık veya balıkçılıkla ilgili faaliyetlere sübvansiyon vermemesini gerektirmektedir (Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2023).

Türkiye, balık avcılığı kapsamında uzak denizlerden istifade edebilmek adına 2024 Mayıs ayı itibarıyla 15 ülke ile (KKTC, Fas, Ukrayna, Kongo Cumhuriyeti, Moritanya, Azerbaycan, Yemen, Fildişi Sahili, Gambiya, Gine Cumhuriyeti, Somali, Zambiya, Özbekistan, Venezuela ve Cezayir) balıkçılık alanında ikili iş birliği anlaşmaları imzalamıştır. Ayrıca Afrika ülkeleri ağırlık olmak üzere başka 15 ülke (Gabon, Cibuti, Angola, Libya, Mauritius, Madagaskar, Komor Adaları, Cabo Verde,

Sierra Leone, Ekvator Ginesi, Nijerya ve Senegal) ile görüşmeler sürdürülmekte, bunun haricinde, Endonezya, Panama ve Gürcistan ile de müzakereler devam etmektedir. Tüm bu bilgilerin yanında, Tarım ve Orman Bakanlığı ayrıca, 2023 yılında 1.6 milyar dolar ihracat gerçekleştirmiş olan balıkçılık sektörünün daha iyi şartlara kavuşması için 2024-2028 döneminde avcılık sektöründe düzenlemeler yapacağını da belirtmiştir (Çalkaya, 2024).

Türkiye'de kamu adına balıkçılık ve su ürünleri idaresi Tarım ve Orman Bakanlığı (TOB) Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü (BSGM)'nce yürütülmekte ve ayrıca bu alandaki kamu araştırma geliştirme çalışmaları Tarımsal Araştırmalar ve Politikalar Genel Müdürlüğü (TAGEM) bünyesindeki su ürünleri araştırma enstitülerince gerçekleştirilmektedir. Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü bu işlevini bünyesinde birinci Genel Müdür Yardımcılığına bağlı Avcılık ve Kontrol Daire Başkanlığı ve Yetiştiricilik Daire Başkanlığı ile ikinci Genel Müdür Yardımcılığına bağlı Kaynak Yönetimi ve Balıkçılık Yapıları Daire Başkanlığı marifetiyle merkezden yerine getirmektedir. Son zikredilen dairenin içerisinde Biyoçeşitlilik ve Çevre Grubu, Balıkçılık Yapıları Grubu, Balıklandırma ve Avlak Sahaları Grubu birimleri yer almaktadır. Genel Müdürlük merkezden bu birimlerle yönetirken, balıkçılık ve su ürünlerine ilişkin faaliyetlerin yerine getirilmesi 15 adet Tarım ve Orman Bölge Müdürlükleri, onlara bağlı Tarım ve Orman İl Müdürlükleri ve onların bünyesindeki Balıkçılık ve Su Ürünleri Şube Müdürlüklerince gerçekleştirilmektedir. İlçelerde ayrıca Tarım ve Orman İlçe Müdürlükleri bulunmaktadır (T.C. TOB BSGM, t.y.b).

1971 tarihli ve 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ülkemizdeki su ürünleri avcılığını ve yetiştiriciliğini düzenleyen temel yasadır. Yasanın tarifleri içeren 2.maddesinde su ürünlerinin tarifi şu şekildedir: "Denizlerde ve iç sularda bulunan bitkiler ile hayvanlar ve bunların yumurtalarıdır." Yine aynı maddede "istihsal yerleri", "su ürünlerini istihsale elverişli olan ve içinde veya üzerinde her hangi bir istihsal vasıtası kurulabilen, kullanılabilen su sahalarıdır" şeklinde tarif edilmektedir. Türk Dil Kurumunun genel ağ sitesinde istihsal kelimesinin manası "elde etmek", istihsal etmek eylemi "elde etmek, üretmek" şeklinde açıklanmıştır (Su Ürünleri Mevzuatı Kontrolör El Kitabı, 2017: 3).

Su Ürünleri Kanununa istinaden 1995 tarihinde 22223 sayılı resmi gazete yayımlanmış Su Ürünleri Yönetmeliğinde ise su ürünlerinin tarifi "Denizler, iç sular ve suni olarak yapılmış havuz, baraj, gölet, dalyan ve çiftlik gibi tesislerde tabii veya sun'i olarak istihsal edilen, yetiştirilen su bitkileri, balıklar, süngerler, yumuşakçalar, kabuklular, memeliler, sürüngenler gibi hayvanlarla bunlardan imal edilen ürünleri" şeklinde, istihsal yerleri ise "Su ürünlerinin yetiştirildiği ve doğal olarak ürettiği, avlanma, üretim, yetiştirme ve istihsal yapılmak üzere, içinde veya üzerinde herhangi bir istihsal vasıtasının veya tesisinin kurulabildiği, kullanılabildiği su sahaları" şeklinde tarif edilmiştir.

Kanun ve yönetmeliğe göre su ürünleri istihsalinde bulunacak gerçek ve tüzel kişiler bulunulan yerin mülki amirliklerine ruhsat için başvururlar ve il müdürlükleri Bakanlık ile koordineli şekilde incelemesini tamamlayıp ruhsat tezkeresi verir ve ruhsat kayıt defterine kayıt eder. Denizler için verilen ruhsat süresi iki yıl içindir. Ortaklarının tamamı Türk vatandaşı olmayan tüzel kişiler tezkeresini alamaz, yabancı sermaye mevzuatına uygun tüzel kişiliklere Bakanlık onayı ile tezkeresini verir. Sportif avcılık için istihsal sahası kiralama esasları Bakanlıkça belirlenir. İstihsal yerlerine yapılacak doldurma, mendirek, barınma yeri, liman, iskele, sun'i ada ve platform gibi tesislerin yapılması buralara inşaat malzemelerinin getirilmesi Bakanlığın iznine tabidir. Bakanlıkça belirlenen gemi izleme ve kayıt cihazlarının bulundurulması ve işler vaziyette bulundurulması balıkçı gemileri için bir zorunluluktur. Ticari amaçla canlı su ürünleri stoklamak için her türlü gölet, havuz, livar yapılması il müdürlüklerinin iznine tabidir. Yönetmelikte Uluslararası Sularda Avcılık Başlığında şu ifadeler yer almaktadır:

Münhasır ekonomik bölgedeki su ürünlerinin cins, ağırlık, boy gibi özellikleri, avlanabilir miktarları, zamanları ve istihsalde kullanılacak vasıtaların haiz olmaları gereken asgari vasıf ve şartlar ile bunların kullanma esas ve usulleri ile diğer şartlar Bakanlıkça belirlenir. Uluslararası sularda av yapacak olan gemiler yer ve zaman olarak yasak bölgelerden geçerlerken, ilgili kanunlarda belirtilen tedbirler dışında Bakanlık İl Müdürlüklerinden de izin almak zorundadırlar.

Yine hem Kanun hem de Yönetmelikte İdari Para Cezalarının Uygulanması ve Yaptırımlar için Mülki Amirler ve Sahil Güvenlik Komutanlığı Bot Komutanları yetkilendirilmiştir. Cezalar mahallin en büyük mülki amiri tarafından kesilir, amirler yetkilerini;

deniz ve içsuların koruma ve kontrolü ile görevlendirilen personel ile emniyet, jandarma, sahil güvenlik, gümrük ve orman muhafaza teşkilatları mensupları, belediye zabıtası amir ve mensupları, kamu tüzel kişilerine bağlı muhafız, bekçi ve korucular ile emniyet ve jandarma teşkilatının bulunmadığı yerlerde köy muhtar ve ihtiyar heyeti üyelerine

devredebilir. Yönetmelikte Sahil Güvenlik Komutanlığı bot komutanlarına ayrıca vurgu yapılarak bunların Türk Karasuları ile münhasır ekonomik bölgeler içinde kalan denizlerde, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında, liman ve körfezlerde idari para cezası kesmeye yetkili oldukları belirtilmiştir (Su Ürünleri Mevzuatı Kontrolör El Kitabı, 2017: 17).

2004 tarihli ve 25507 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış olan Su Ürünleri Yetiştiriciliği Yönetmeliğinde ise Yetiştiricilik Tesisi "su ürünleri yetiştiriciliğinin yapıldığı yerler" olarak tarif edilmiştir. Bu yönetmelikte Açık Deniz Yetiştiriciliği (off-shore) "denizlerde, kapalı koy ve körfezlerin dışında, su derinliği asgari 40 metre olan yerlerde, uygun teknolojiler kullanılarak, ağ kafeslerde yapılan su ürünleri yetiştiriciliği" olarak tanımlanmıştır. Yine bu yönetmelikte yavru balık büyütme tesisi ve alanı tarifleri yapılmış, alan tanımında deniz, içsu ve kara ifadeleri kullanılmıştır.

Yönetmeliğin "Tesislerin Kurulma Yerleri ve Arancak Şartlar" başlığı altında denizlerle ilgili şu ifade yer almaktadır:

Denizlerde, çevre düzeni planı çalışmaları sonucunda su ürünleri yetiştiriciliğine ayrılan alanlarındaki, yetiştiricilik tesisleri arasındaki mesafe, proje kapasitesi, su derinliği, akıntı hızı ve yetiştiricilik teknikleri ile bu konudaki il müdürlüğünün görüşü dikkate alınarak Bakanlık merkez teşkilatı tarafından belirlenir. Çevre düzeni planı çalışması yapılmayan alanlarda, iki orkinos yetiştiriciliği (besiciliği) işletmesi arasındaki mesafe ile denizlerde ağ kafes işletmeleri ve orkinos yetiştiriciliği (besiciliği) işletmeleri arasındaki mesafe iki kilometreden; denizlerde ağ kafes yetiştiricilik tesislerinde bir kilometreden az olmamak üzere, proje kapasitesi, su derinliği, akıntı hızı gibi kriterler esas alınarak oluşturulan il müdürlüğü görüşü dikkate alınarak Bakanlık merkez teşkilatı tarafından belirlenir.

Yine aynı başlık altında müşterek yetiştiricilik alanlarının belirlenmesi ve bu alanlardaki yerleşim planlaması, Bakanlık merkez teşkilatı onayı alınmak kaydıyla, il müdürlüğü sorumluluğuna verilmiştir. Başvurular, tesisin kurulacağı yerin işaretlendiği 1/25.000 ölçekli saha haritası da eklenerek, tesisin kurulacağı il müdürlüklerine yapılmak zorundadır. Tesis projelerinin onay mercileri Bakanlık merkez teşkilatınca hazırlanan genelgelerle belirlenmektedir. Yönetmelikte onay yetkisi il müdürlüğünde olan projeler için neler yapılacağı, onay sonrası kiralama süreci de detaylandırılmıştır. Ayrıca proje kapsamında tür değişikliği, kapasite artırılması veya azaltılması, ek ünite kurulması ve yer değişikliği yapılması için süreçler yine aynı şekilde il müdürlükleri ile Bakanlık merkez teşkilatı arasındaki yürütülen onay başvuru ve onay sürecine tabidir (Su Ürünleri Mevzuatı Kontrolör El Kitabı, 2017: 48).

Bahse konu kanun ve yönetmeliğin avcılıkla ilgili yürütmeye ilişkin esaslarının dört seneliğine belirlenerek üreticilere tebliğ eden düzenleme ise Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığının Düzenlenmesi Hakkında Tebliğ'dir. Yürürlükte olan 5/1 Numaralı (Tebliğ No: 2020/20). Tebliğ, 1 Eylül 2020 ile 31 Ağustos 2024 dönemini kapsamakta olup, iki kere 2021, bir kere 2022 yılında değişiklik Resmi Gazete üzerinden değişiklik görmüştür. Amacı;

1/9/2020 - 31/8/2024 tarihleri arasında ticari amaçlı su ürünleri avcılığında uygulanmak üzere bilimsel, çevresel, ekonomik ve sosyal hususlar göz önüne alınarak su ürünleri kaynaklarının korunması, sürdürülebilir işletilmesinin sağlanması için su ürünleri avcılığına ilişkin yükümlülük, sınırlama ve yasakları düzenlemek

olarak ifade edilen Tebliğ'in içeriğinde ana olarak;

- Yer yasakları,
- Av vasıtaları ve yöntemlerine ilişkin yasaklar,
- Türlerle ilişkin (avlanma yasağı, boy ve ağırlık yasakları vb.) düzenlemeler,
- İç sularla ilgili düzenlemeler,
- (özel ürün belgesi, turistik balıkçılık, nakil/menşe düzenlemesi vb.) Diğer hükümler

bulunmaktadır (Tarım ve Orman Bakanlığı, 2020).

Görüldüğü üzere, açık denizlerde balıkçılık avlak istihsal alanlarının planlanması, kiralanması ve balıkçılık yapmak için ruhsat verilmesi daha çok Bakanlık merkez teşkilatı içerisinde ele alınırken, açık denizlerde su ürünleri yetiştiriciliği için başvuru, istihsal sahası planlaması ve onay süreci daha çok il müdürlüklerince yürütülmektedir. Vilayetin çatısı altında Vali emrinde Bakanlık merkez teşkilatı usul ve esaslarına göre çalışmakta olan İl Tarım ve Orman Müdürlükleri teşkilatlarındaki Balıkçılık ve Su Ürünleri Şube Müdürlükleri vasıtasıyla açık denizlerde balık çiftliklerinin kurulması için alan tahsis edip kiralamaya yetkili makamlardır. Yani bu konuda İl Valisinin yetkisi bulunmaktadır. Açık deniz alanı tarifi yapılırken sadece derinlik olarak asgari 40 m derinlikten bahsedilmiştir. İlgili kanun ve yönetmeliklerde münhasır ekonomik bölgelerde su ürünleri istihsalinden bahsedilmektedir. Anlaşıldığı üzere denizlerde su ürünleri istihsalı ve su ürünleri yetiştiriciliği yapılmasına yönelik alan planlanması, tahsisi ve kiralanması hususunda il müdürlükleri üzerinden sahil il valiliklerinin ve Tarım ve Orman Bakanlığının kullandığı geniş bir yetki alanı bulunmaktadır. Yani, Ege Denizi sahillerindeki mülki amirlerin açık denizlerde hem balık avı hem de balık çiftlikleri için saha planlama ve kiralama yetkileri bulunmaktadır. Balıkçılıkla ilgili denizel mekânsal planlama açısından açık denizlerde hem avcılık alanları ve av yasak alanlarının belirlenmesi hem de "su ürünleri yetiştiriciliği" için açık alanların yani balık çiftliklerinin tahsis edilmesi, oralarda su ürünleri istihsalı yapılması söz konusudur. Tüm bunlara yönelik planlama, ruhsatlama, işletme ve denetleme süreçleri bürokrasi ve sektör içerisinde yerleşik hususlar olup, açık denizlerde uygulanmasının önünde, teknik meseleler hariç, mevzuatla alakalı mani bir durum bulunmamaktadır.

Bunun haricinde TAGEM bünyesinde sektöre ilişkin kamu araştırma ve geliştirme çalışmaları ve projeleri yürütmek üzere faaliyet gösteren;

- Merkez araştırma enstitüsü statüsünde Trabzon'da konuşlu ve çalışma sahası Marmara Denizi ve Karadeniz olan Su Ürünleri Merkez Araştırma Enstitüsü Müdürlüğü (SUMAE),

-Bölgesel araştırma enstitüsü statüsünde olan Beymelek-Antalya'da konuşlu ve çalışma sahası Ege Denizi ve Akdeniz olan Akdeniz Su Ürünleri Araştırma, Üretim ve Eğitim Enstitüsü Müdürlüğü (AKSAM),

- Son olarak araştırma enstitüsü statüsünde ve Elazığ ve Isparta'da konuşlu olan ve çalışma sahaları bölgelerindeki göller olan Su Ürünleri Araştırma Enstitüsü Müdürlükleri bulunmaktadır.

SUMAE'de SÜRAT ARAŞTIRMA-1 ve AKSAM'da AKDENİZ ARAŞTIRMA-1 gemileri ile su ürünlerine yönelik çalışmalar yürütülmektedir (TAGEM, t.y.). SÜRAT ARAŞTIRMA-1 1978 yılında inşa edilmiş ve 21 metre uzunluğundadır. AKSAM'a ait, suya indirildiğindeki ilk ismi ARAMA-1 olan, AKDENİZ ARAŞTIRMA-1 gemisi ise 2014 yılında inşa edilmiş ve 32 m boyundadır. 10 yıllık periyotta ulusal projelerde kullanılan gün sayısı AKDENİZ ARAŞTIRMA -1 için ortalama 300 gün iken, SÜRAT ARAŞTIRMA -1 için bu ortalama 200 gün civarındadır. 2020 yılı verilerine dayanan bu ortalamanın yanında, uluslararası projelerde kullanım anlamında SÜRAT ARAŞTIRMA-1 gemisinin yaklaşık 50 günü bulunmaktadır. AKDENİZ ARAŞTIRMA-1 gemisinin

2020 verileriyle böyle bir kullanımı bulunmamaktadır. İki geminin de yıllık ortalama sefer süreleri 150 gün, limanda kalma süreleri 200 gün ve son 10 yılda uluslararası sularda sefer süresi 50 gün civarındır. İki gemide de boy uzatımı, yeni laboratuvarlar kurulması gibi önemli tadilatlar gerçekleştirilmiştir (Kalkan vd., 2020).

2022 yılında Bakanlığın basın açıklamasında AKDENİZ ARAŞTIRMA-1 gemisiyle ilk olarak Akdeniz'de karides popülasyonunun belirlenmesi üzerine çalışmalar yapıldığı, sonrasında İskenderun'dan Fethiye Körfezi'ne kadar olan alanda balık stoklarının belirlenmesine yönelik proje gerçekleştirdiği, Marmara'da müsilaj sorunu, Karadeniz'de hamsi stokları ile ilgili de çalışmalar yapıldığı, iki defa Lübnan ve KKTC sularında balıkçılık yapılıp yapılamayacağına dair araştırmalarda bulunulduğu belirtilmiştir. Araştırmalar kapsamında su altı batimetri haritalarının çıkarılması, 800 m derinliğe kadar çekilen trolle balık örneklerinin alınması ve 300 türün ayrımının yapılması ve laboratuvarında çalışılması gibi faaliyetler de gerçekleştirilmektedir. 2014 yılında 6 milyon liraya mal olan ve bir ay hiç karaya uğramadan çalışmalarını sürdürebilen geminin özellikleri bakımından alanında Türkiye'nin en donanımlı, Avrupa'nın dördüncüsü, dünyanın ise 11. araştırma gemisi olduğu ifade edilmektedir. Özellikle Akdeniz'deki orkinosların göç dalgası üzerinde balıkların nerede yumurtladıkları ve nerelere gittikleri üzerlerine cihaz takılmış 20 orkinostan gelen uydu verileriyle izlenmektedir (Tarım ve Orman Bakanlığı, 2022).

2020 verileriyle uluslararası projelere katılımı bulunmayan AKDENİZ ARAŞTIRMA-1 gemisi ile 2021 yılından itibaren uluslararası projeler kapsamında çalışmalar yürütülmektedir. BM Gıda ve Tarım Örgütü (FAO)'nın 2019 yılında Lübnan karasularında 8 m ile 800 arasındaki derinliklerde olan balık çeşitlerinin belirlenmesine yönelik açılan ihaleyi kazanan AKSAM, 2021, 2022 ve 2023 yıllarında çalışmalar yürütmüştür ve sonuçlarını FAO'ya raporlamayı planlamaktadır. Önümüzdeki dönemde talep üzerine adı geçen gemiyle Sudi Arabistan ve Libya'da da çalışma yürütülmesi ihtimali bulunmaktadır (TAGEM, 2023).

AKSAM'ın önemli bir özelliği sadece araştırma çerçevesinde kalmayıp üretimi desteklemeye yönelik deniz balığı, tatlı su balığı ve süs balığı çeşitlerinde yetiştiricilik faaliyetleri gerçekleştirmesidir. Anaç balık bakımı, yumurtlatma, lavra büyütme, canlı yem üretme ve besleme faaliyetleriyle kaynakların popülasyonun zenginleştirilmesini ve rehabilitasyonunu, yeni türlerin kazandırılmasını hedeflemektedir. Deniz balıkları kategorisinden levrek, çipura, kalkan balığı, sariağız balığını sektör için geliştirip üretirken, ot sazanı, dağ alası, mersin balığı, doktor balıkları, Avrupa yayın balığı, Afrika yayın balığı gibi üretim potansiyeli olan çeşitleri de sektöre kazandırmaya yönelik anaç sürüsü oluşturma ve balıklandırma uğraşlarını sürdürmektedir (TAGEM AKSAM, t.y.a).

Balıkçılık ve su ürünleri yönetiminde sektörün isteklerini dikkate alarak yapılacak düzenlemelere dâhil edilmesi için oluşturulmuş bazı mekanizmalar bulunmaktadır. Bunlardan

Balıkçılık ve Su Ürünleri Danışma Kurulu, özel sektörü kamuyla bir araya getiren balıkçılık ve su ürünlerine ilişkin sıkıntı ve gelişmelerin aktarıldığı önemli bir zemindir. Toplantılarının yapıldığına ilişkin açık kaynaklardan 2015 ve 2019 yıllarına ait haberler bulunmaktadır. Bunun haricinde Kurulun görev ve yetkileri, sağladığı koordinasyon vb. konular hakkında yeterli bilgi bulunmamaktadır. Bu Kurul, sektörün önde gelen sivil toplum kuruluşları öncülüğünde taleplerin siyasi makamlara transfer edilmesini sağlayacak kanalların en önemlilerinden biridir. Dolayısı ile dış politikayı etkileme olanağı mevcuttur. Sektörün burada güçlüce dile getirilecek taleplerinin şekillendirilmesi, netleştirilmesi, olgunlaştırılması ve yaygın şekilde tanınmasına yönelik çabaların ortaya konulabilmesi önemlidir. Çalışmanın yapıldığı dönemde son Kurul toplantısı 16 Mayıs 2024 tarihinde, sektör temsilcileri, akademikler, Bakanlık temsilcileri ve Sahil Güvenlik Komutanlığı temsilcilerinin katılımı ile su ürünleri ve avcılık düzenlemeleri özel gündemiyle gerçekleştirilmiştir (T.C. TOB BSGM, 17.05.2024).

Ayrıca, balıkçılık ve su ürünleri sektöründe yaşanan sorunların araştırılması ve tedbirlerin belirlenmesi amacıyla TBMM bünyesinde 21 üyeli, başkanlığının kurulmasından itibaren üç ay süre ile ve gerektiğinde Ankara dışında da çalışacak bir komisyon oluşturulmasına 20 Mart 2023 tarihinde karar verilmiştir. Buna ilişkin karar Resmi Gazetede 21 Mart 2023'te yayımlanmış ve komisiyon kurulmuştur (TBMM Kararı, 20.03.2023). 21 milletvekili üyeden oluşan Balıkçılık ve Su Ürünleri Araştırma Komisyonu, 03 Nisan 2023 tarihinde kamu, özel sektör ve ilgili sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerinin katılımı ile ilk toplantısını gerçekleştirmiştir. Ağırlıklı olarak "yetiştiricilik" üzerine sektör paydaşlarının dinlendiği komisyon ilk gün birleşiminde ayrıca Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü de sektörün durumu ve uygulamalar hakkında bilgilendirme yapmıştır. Komisyonun 5 Nisan tarihindeki birleşiminde ise "avcılık" üzerine kamu, özel sektör ve ilgili STK temsilcileriyle bir araya gelinmiştir (T.C. TOB BSGM, 10.04.2023). Komisyonun tekrar kurulmasına ilişkin 7 Haziran 2023 tarihinde yeni dönem Meclis Genel Kurulu'nda yapılan oturumda, tüm partiler komisyonun tekrardan kurulması üzerine görüş birliğine varmış,

- küresel piyasalarda rekabet gücünü artırmak için devletin köklü çözüm ve düzenlemeleri yapması gerektiğini,
- balıkçılığın sürdürülebilirliğinin tehlikeye düşmemesi için çalışma yapılması gerektiğini,
- misinaların denizlerde olduğu gibi iç sularda da yasaklanması gerektiğini, ekolojik çeşitliliğe riayet edilerek avcılık ve üretim yapılması gerektiğini,
- küçük ölçekli balıkçılığın sıkıntısının giderilmesinin gerektiğini,
- kanunların bölgesel ve mevsimler olarak yeniden elden geçirilmesi gerektiğini,
- deniz kirliliğinin çok büyük sorun olduğunu ve tedbir alınması gerektiğini,
- Türkiye'nin üç tarafını saran büyük deniz ülkesinin bütçesi düşük Genel Müdürlükçe yönetilemeyeceğini, bir Denizcilik, Balıkçılık ve Su Ürünleri Bakanlığı kurulması gerektiğini,
- tüm dünyada su ürünleri stoklarının korunması, av baskısının azaltılması, üretimin yetiştiriciliğe kayması yönünde bir genel eğilimin olduğunu,

– su ürünlerinde koruma ve kullanma arasındaki dengeyi merkeze koyan ekosistem temelli yaklaşım benimsenmesi gerektiğini, farklı vekiller konuşmalarında dile getirmiştir. Yeni Komisyonun 22 üyeye kurulmasına karar verilmiştir (SÜR-KOOP Haber, 08.2023).

Nitekim komisyonunun kurulmasına dair karar 7 Temmuz 2023 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak Komisyon oluşturulmuştur. İlk toplantısını 19 Ekim 2023 tarihinde gerçekleştiren Komisyon'un çalışmalarını üç ay içerisinde tamamlaması tasarlanmıştır. Komisyonun hazırlayacağı raporda sorunlara yönelik kısa, orta ve uzun vadeli yol haritasının önerilmesi beklenmektedir. Çalışmalarına başlayan Komisyon bu kapsamda sektörün emekçilerini ve üniversitelerin su ürünleri fakültelerini yerinde ziyaret ederek incelemeler yapmıştır (T.C. TOB BSGM, 23.10.2023).

2024 Şubat ayında tamamlanan ve yaklaşık 2000 sayfa tutanak tutulan incelemelerde sektörün öne çıkan taleplerinin çalışma koşulları, krediler, tüketimin teşviki, somon çiftliklerinin artırılması, barınak imar düzenlemesi, akarkayakıt vergi düzenlemesi ve av sezonu tarih değişiklikleri üzerine olduğu görülmüştür (Tarım Bakanlığı Web TV, 2024).

Balıkçılıkla ilgili katkı sağlamak üzere Deniz Ürünleri Avcıları Üreticileri Merkez Birliği (DEMBİR) Türkiye Cumhuriyeti'nin 12. Kalkınma Planı hazırlıkları çerçevesinde Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı bünyesinde düzenlenen Su Ürünleri Özel İhtisas Komisyonu çalışmalarına katılım sağlamıştır. Komisyonun görevi mevcut durum ve eğilimleri tespit ederek su ürünleri kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir kullanılmasına yönelik politika önerileri geliştirmek ve sunmaktır (Deniz Ürünleri Avcıları Üreticileri Merkez Birliği [DEMBİR], 06.01.2023).

2022 yaz döneminde Türkiye'nin balıkçılık sektörünün önemli sivil toplum kuruluşlarından biri olan DEMBİR ilk olarak İzmir Ticaret Odasının düzenlediği Balıkçılık Sektörü ve Çözüm Önerileri Toplantısına katılım sağlamıştır. Toplantıda DEMBİR üst yönetimi ve İzmir yönetimi yanında, TOB BSGM başkanlığında kalabalık bir bakanlık heyeti ve akademisyenler bulunmuştur. İkinci olarak, DEMBİR, müstafi Tümamiral Cihat Yayıncı'nın başkanı olduğu, Türk Denizcilik ve Global Stratejiler (DEGS) Merkezi ile beraber 2023 yılında bir Mavi Vatan Türk Balıkçılığı çalıştayını düzenlemiştir. Çalıştaya DEGS ve DEMBİR yöneticileri yanında Tarım ve Orman Bakanı başkanlığında BSGM'nden kalabalık bir bakanlık heyeti ile sektörden temsilciler katılmıştır (DEMBİR, 06.07.2023).

Yapılan bu çalıştayda, denizcilik sektörünün sorunları detaylı bir şekilde teklif edilen önerilerle birlikte değerlendirilme fırsatı bulmuştur. Bakan seviyesinde bu önerilerin dile getirilmesi ve kayda alınması sektörün belini büken sorunlarına aşılması adına önemli bir başarıdır. Oturumlarda Türk balıkçılığının dünyadaki yeri ve balıkçılığın önemi, Türk balıkçılığının karşılaştığı sorunlar ve Türk

balıkçılığının ekonomik ve deniz güvenliğine etkiler temaları altında sunumlar ve görüşler bildirilmiştir. Son tema altında, DEGS Başkan Yardımcısı Selen Akan tarafından "Çin Balıkçı Milis Gücü örneğinden yola çıkarak keşif ve gözetleme hususunda devlete destekte bulunacak bir balıkçı istihbarat yapısı kurulması ve Egemenliği Anlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada Adacık Kayalık (EGAYDAAK)'larda Türk varlığını ifade edebilmek adına Midye ve Balık Çiftlikleri kurulması" önerilmiştir. Çalıştayın sonuç raporunda öneriler kısmında dikkat çeken ifadeler şunlardır:

16. Uluslararası sulara, özellikle Adalar Denizi (Ege)'de başta Yunanlar olmak üzere serbestçe avlanırken Türk balıkçılarına avlanma araç gereçlerinde ve balık türlerinde çok ciddi kısıtlamalar getirilmesinin uluslararası suların balıkçılarımız tarafından kullanılmasına engel olduğu, bu nedenle balıkçılarımızın hem avlanması hem uluslararası suları kullanması hem de Türkiye Cumhuriyeti'nin milli hak ve menfaatlerine destekleyici şekilde sulara sancak varlık göstermesinin sağlanması için uluslararası sulara avlanmada zaman ve balık türü kısıtının kaldırılması,....

Uluslararası sulara avlanmak için avlanma izni alan teknelerin karasularımızda avlanmasının tespiti halinde balıkçılık ruhsatının tamamen iptali şeklinde tedbir alınması,

17. Yunanistan'ın denizlerimizi kullanmamızı engellemek ve EGAYDAAK'lar başta olmak üzere Adalar Denizi'ni (Ege) bir Yunan gölü haline dönüştürmek amacıyla kullandığı Deniz Memelilerini Koruma Bölgeleri İhdası (ACCOBAMS) ve NATURA2000 gibi projelerle gerek balıkçılarımızın avlanmasını ve gerekse TSK'nın bu bölgelerde tatbikat yapmasını engelleyici kıstasların dikkate alınmaması,

18. Gayri-meskûn EGAYDAAK'larda balıkçılık faaliyetleri yapılması, balık ve midye çiftlikleri kurulması yolu ile varlık gösterilmesi hususunun değerlendirilmesi,

19. Balıkçılarımızdan çevre denizcilerimizde keşif, gözetleme ve "Tanımlanmış Deniz Resminin" (TDR) çıkarılması için faydalanılması (Türk Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi, 2022).

Ayrıca çalıştayın sonuç bildirgesinde denizel mekânsal planlama ve bütünleşik deniz yönetimiyle alakalı aşağıda sunulan önerilerin de Bakanlığın gündemine sunulduğu anlaşılmaktadır:

1. Sürdürülebilir balıkçılık yönetimine vurgu yapılması,
2. Ülkemiz deniz yetki alanlarında balıkçılık açısından bir yönetim planının oluşturulması, bu çerçevede avlak sahaları, koruma alanları, yapay resifler oluşturma alanları ve deniz ürünleri çiftlik bölgelerinin belirlenme süreçlerinde çakışmaların önlenmesi,
3. Bu aşamada, Balıkçılık ve Su Ürünleri Danışma Kurulu'nun karar mekanizmasında daha etkin hale getirilmesi,

...

9. Gemi Demirleme Sahalarında her ne kadar Tarım ve Ormancılık Bakanlığı tarafından bir av yasağı getirilmemiş ise de, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından bu sahalarda can ve mal güvenliği nedeniyle avlanma yasağı getirilmesinin zaten Marmara Denizi'nde kısıtlı olan av sahalarının daha da kısıtlanmasına neden olduğu ve av mevsiminde buralarda av yapılmasının can ve mal güvenliğine herhangi bir zarar getirmeyeceği dikkate alınarak bu yasağın kaldırılması,

10. Bu itibarla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı-Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı-Tarım ve Orman Bakanlığının Balıkçılık sektörünü etkileyen karar süreçlerinde koordinasyonun sağlanması (Türk Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi, 2022).

Balıkçılık ve su ürünleri sektöründe deniz yetki alanlarının ekonomik çıkarlar doğrultusunda yönetilmesine, geliştirilmesine ve sektörler arası çatışmaların önlenmesine yönelik bir yönetim anlayışının geliştirilmesi talebinin yükseldiği görülmektedir. Bu kapsamda sektörün sivil örgütlenmelerinin görüşlerini daimi olarak gündemde tutabileceği Balıkçılık ve Su Ürünleri Danışma Kurulunun işlevlerinin güçlendirilmesine, veya en azından, canlı tutulması ve karar mekanizmalarına tesir edebilmesine yönelik bir talebin varlığı ortaya konmuştur. Bahse konu Kurulun işlevinin daha da ciddiye alınmasına yönelik Bakanlık üzerindeki kamuoyu baskısının artırılması neticesinde Türkiye'nin denizlerle ilgili dış politikalarına tesir edebilecek önemli bir kanalın devreye sokulabileceğini düşünmek yanlış olmayacaktır.

Ayrıca sektörün, kendisini etkileyen konularda denizel mekânsal planlama ve bütünleşik deniz yönetişimi kapsamında ilgili üç bakanlığın karar süreçlerindeki daha iyi koordinasyonla sağlanması talebi de Türkiye'de deniz yönetişiminin genel görünümüne ilişkin değerlendirmeye esas olabilecek veriler içerisinde değerlendirilebilir.

Bir diğer sektör örgütlenmesi olan Su Ürünleri Kooperatifleri Merkez Birliği (SÜR-KOOP) ülkemizde balıkçıları temsil eden en büyük teşkilattır ve Dünya Balıkçılık Kooperatifleri Örgütü (ICFO) üyesidir. SÜR-KOOP'un sektörün sorunlarına ilişkin yaptığı çalışmalar dikkat çekmektedir. 15-18 Mayıs 2022 tarihlerinde 10.sunu düzenlediği Türkiye Sorunları ve Çözüm Önerileri çalıştayına geniş bir katılım olmuş ve balıkçılık sektörünün sancılı konularına ilişkin çözüm önerileri görüşülmüştür. Çalıştaya Tarım ve Orman Bakanı, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü ve sivil toplum örgüt temsilcileri katılmıştır. Balıkçılık için Ortak Yönetim konusuna vurgusu yapılan çalıştayda, denizlerimizde sürdürülebilirliği sağlamaya yönelik kararların alınması gerektiği, Japonya'daki gibi balıkçıların balıkçılığı koruması gerektiği, kota ve bölgesel balıkçılığa geçilmesi gerekliliği, amatör balıkçılığın işi ticarete dökmelerinden dolayı artık bir sorun haline geldiği, ÖTV'siz mazottan balıkçıların faydalanması gerektiği, sektördeki genç balıkçıların azalmış olduğu, ortak ve radikal kararlar alınması gerektiği hususları dile getirilmiştir. Yapılan oturumlarda misina ağı, gırgırcılığın 24 m (derinlik) konusu, balıkçı barınakları, orta su trolü, dip trolü, stokların gelecek nesiller için korunması, kota uygulaması, bölgesel balıkçılığa geçiş, amatör balıkçılığın kontrol altında alınması, (ağlar üzerine) kolaylaştırıcı markalama sistemi geliştirilmesi, kalkan avcılığında ağ gözü açıklığı sorunu gibi meseleler ele alınmıştır (SÜR-KOOP, "10. Türkiye...", 23.05.2022).

Bir sene sonra, 3 Mayıs 2023 tarihinde ise, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nde SÜR-KOOP ve DEMBİR temsilcilerinin katılımıyla "Kota ve Bölgesel Balıkçılık" Toplantısının birincisi yapılmıştır. Toplantının birinci oturumunda kota ve bölgesel balıkçılık tanımı, nasıl

uygulanması gerektiği, bu sayede sürdürülebilirliğe olabilecek katkısı üzerine fikir teattisi yapılmış, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü tarafından bu toplantıda elde edilecek bulguların hazırlanacak taslak (kanun) çalışmalarına ön hazırlık teşkil ettiğini belirtmiştir. İkinci oturumda ise Genel Müdürlük daire başkanlarınca dile getirilen problemler ve çözüm önerileri görüşülmüştür (SÜR-KOOP, 03.05.2023).

Bölgesel Balıkçılık ve Kota Uygulaması toplantısının ikincisi ise Adana'da, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü, SÜR-KOOP, DEMBİR temsilcileri ve Akdeniz Bölgesi balıkçıların katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Toplantının konuya ilişkin düşünceleri yöre balıkçıları ile paylaşmak ve onların fikirlerini almak amacıyla gerçekleştirildiği değerlendirilmektedir (DEMBİR, 06.07.2023).

Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığının Düzenlenmesi Hakkında 2024-2028 dönemini kapsayacak yeni Tebliğ'in hazırlanma sürecinde kamu özel sektör etkileşimi yoğun bir şekilde gerçekleşmiştir. Balıkçılık ve Su Ürünleri Danışma Kurulu, Balıkçılık ve Su Ürünleri TBMM Araştırma Komisyonu, meslek örgütlenmelerinin kamuyla bir araya geldiği Türkiye Sorunları ve Çözüm Önerileri Çalıştayları, Bölgesel Balıkçılık ve Kota Uygulaması Toplantıları kapsamındaki çalışmalarla 2024 Ağustos ayında yayımlanması planlanan bu yeni Tebliğin sektörün sürdürülebilirlik talepleri doğrultusunda şekillenmesi hedeflenmektedir. Getirilecek önlemler, düzenlemeler ve tavsiye edilen "bölgesel balıkçılık" ve "kota uygulaması" ile balıkçılık ve su ürünleri sektörünün küresel piyasada rekabet edebilirliğinin güçlendirilmesi ihtimal dâhilindedir. Kendi denizlerimizdeki baskının azaltılması için alınacak tedbirler ve teşviklerle balıkçılığın, Ege Denizi açık suları dâhil, açık denizlere yönlendirilmesi bu kapsamda daha fazla bilimsel araştırma ve geliştirme çalışmalarına girilmesi söz konusu olabilecektir.

Bölgesel balıkçılık avcılığın idari bir bölge yapılanmasına bağlanması şeklindedir. Japonya'daki izlenimlerini ortaya koyan Zengin (2001) bölgesel balıkçılık modelini, her balıkçının yasal olarak bağlı olduğu idari bölgenin dışında avlanamadığı, av dönüşü ürünü kooperatifin tesis ettiği satış yerinde bizzat kendisinin pazarladığı, av ile ilgili tüm kayıtların direkt olarak kooperatif ilgili birimine aktarıldığı, bölgenin ekolojik özelliklerine, balıkçılık tipine ve balığın biyolojik özelliklerine uygun olacak yönetim çerçevesinde kooperatif üyesi her balıkçının aynı saatte limandan çıkıp ava beraber başladıkları ve avı aynı sürede tamamlayıp döndüğü, tüm bunların idari ve hukuki düzenlemelerle bağlandığı bir model olarak tanımlamaktadır.

Kamu özel sektör etkileşimi anlamında geliştirilebilecek bir model uygulama yukarıda bahse konu DEGS çalıştayında da dile getirildiği şekilde "balıkçı milis" gücünün oluşturulması olabilir. Mevcut balıkçı şirketlerinin bünyesindeki balıkçı tayfa ve gemilerin karşılığında alacakları devlet desteği ile "sefer görevi" ile deniz keşif, gözetleme, istihbarat koruma, kollama ve lojistik alanında kullanılması söz konusu olabilir. Bir diğer türev olarak ise devlet balıkçı tayfa ve gövdesi

güçlendirilmiş gemilerinin "kamu balıkçılığı" yaparak benzer görevleri icra etmesidir. Bu şekilde hem balık kaynaklarından azami istifade için bir üstünlük arayışı başlayabilir ve sürdürülebilir hem de deniz alaka ve menfaatlerinin korunması ve kollanması adına kamu görevlerinin yerine getirilmesi mümkün olabilir. Bu modele ilişkin detaylar ileriki bölümlerde sunulacaktır.

Mavi Enerji Kaynakları

Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı (ETKB)'nın 2019-2023 Stratejik Planı incelendiğinde Türkiye'nin enerji konusunda denizlere ilişkin yaklaşımının sadece Karadeniz ve Akdeniz'de petrol ve doğalgaz aranmasına yönelik hedefler ve faaliyetlerle kısıtlı olduğu anlaşılmaktadır. Stratejik Planda, "Petrol ve doğal gaz arama ve üretim faaliyetlerinin başta denizler olmak üzere hızlandırılarak sürdürülmesi sağlanacaktır" şeklinde belirtilen bir hedef konulmuştur. Kurumun genel ağ sayfası ve Stratejik Planda Ege Denizi'ne ilişkin hiç bir bahsin geçmediği, denizlere ilişkin rüzgâr veya dalga gücü enerjisinin potansiyelinden faydalanmaya yönelik herhangi bir hedefin konulmamış olduğu görülmektedir. "Akdeniz" kavramıyla Ege Denizi'nin de kapsama alındığına ilişkin herhangi bir açıklama da bulunmamaktadır (T.C. ETKB 2019-2023 Stratejik Plan, 2019).

Enerji kaynaklarının geliştirilmesinde Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı'nın Maden ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğü'nün yurt içi ve yurt dışında (uluslararası açık sahalarda) maden arama ve çıkarma sahalarının belirlendiği ve ruhsatının verildiği kritik bir kurum olarak öne çıktığı anlaşılmaktadır (Maden ve Petrol İşletmeleri Genel Müdürlüğü 2021-2025 Stratejik Planı, 2021).

Bunun yanında Ulusal Maden Kaynak ve Rezerv Raporlama Komisyonu (UMREK) da bir diğer öne çıkan, kamu-özel sektör etkilişiminin sağlandığı, kurumdur. UMREK maden arama sonuçları, maden kaynakları ve maden rezervlerinin kamuya açık raporlanmasında en iyi uygulamaları teşvik etmek için Maden Kanuna ek madde ilave edilerek ve UMREK yönetmeliği yayımlanarak Eylül 2016'da Ankara'da kurulmuştur. Komisyonun dokuz üyesi Maden ve Petrol Genel Müdürü ile MTA Genel Müdürlüğü, Sermaye Piyasası Kurulu ve Borsa İstanbul, Bankacılık Denetleme ve Değerlendirme Kurumu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nden birer ve sektör temsilcisi 4 üyeden oluşmaktadır. Vizyon, misyon ve strateji olarak maden kaynak ve rezerv adına çalışan kamu ve özel sektörü raporlama ve finans bağlantıları ile küresel sektörün standardına ulaştırma ve entegre etmeyi amaçlamaktadır. Yani kamu, özel, küresel ve profesyonel kişi ve kuruluşlardan oluşan paydaş portföyünü bir araya getirerek bir sinerji oluşturmak, bu işi uluslararası düzeyde yapan Mineral Rezervlerinin Uluslararası Raporlama Standartları için Komite (CRIRSCO) çatısı altında standartları geliştirmektir. Kurumun misyonlarından biri de "Türkiye'nin madencilik ve maden işleme sektörünün gelişimi için politikaların, stratejilerin, planların, müfredatın, düzenlemelerin geliştirilmesine katkıda bulunmak; madencilik ile ilgili diğer eylemlere/faaliyetlere/çalışmalara destek olmak, teşvik etmek ve katılım sağlamaktır" şeklinde belirtilmiştir. Komisyon bu anlamda rezerv aramaya yönelik taleplerin, girişimlerin olgunlaştırıldığı

bir merkez olarak bu konudaki dış politika bileşenlerinden ve itici güçlerinden biri olma potansiyeli taşımaktadır (Maden ve Petrol İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2021-2025 Stratejik Planı, 2021).

11. ve 12. Kalkınma planında denizde maden ve hidrokarbon kaynakları aranması konusunda KKTC deniz sahalarına özel vurgu yapılırken Ege Denizi'ne ilişkin herhangi bir hedef açıkça belirtilmemektedir. 11. Kalkınma planında denizde yenilenebilir enerji kaynaklarına ilişkin herhangi bir hedef bulunmazken, 12. Kalkınma planında buna ilişkin bir hedef, "mavi kalkınma" bölümünde bahse konu olduğu üzere, aşağıda sunulduğu şekliyle, yer almaktadır:

"511.1. Yerli aksam yükümlülüğü olan yeni Yenilenebilir Enerji Kaynak Alanları (YEKA) ihaleleri yapılacak, deniz üstü YEKA projeleri geliştirilmesine yönelik çalışmalar yürütülecektir."

Denizden çıkarılan hidrokarbon ve maden kaynakları haricinde yenilenebilir enerjiyle alakalı kamusal yönetim, Cumhurbaşkanlığı 1 nolu Kararnamesi gereği, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Enerji İşleri Genel Müdürlüğü tarafından aşağıda belirtilen görevler çerçevesinde yürütülmektedir.

–Ülkenin hidrolik, rüzgâr, jeotermal, güneş, biyokütle ve diğer yenilenebilir enerji kaynakları öncelikli olmak üzere tüm enerji kaynaklarının tespiti ve değerlendirilmesine yönelik ölçümler yapmak, fizibilite ve örnek uygulama projeleri hazırlamak; araştırma kurumları, yerel yönetimler ve sivil toplum kuruluşları ile işbirliği yaparak pilot sistemler geliştirmek, tanıtım ve danışmanlık faaliyetleri yürütmek,

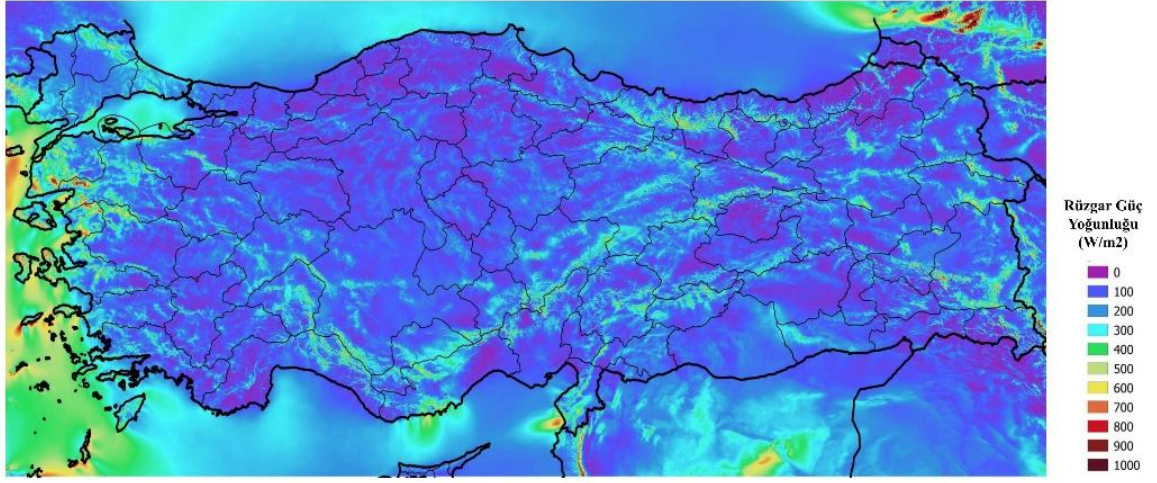
–Yenilenebilir enerji alanındaki çalışmaları ve gelişmeleri izlemek ve değerlendirmek, ülkenin ihtiyaç ve şartlarına uygun olarak araştırma ve geliştirme hedef ve önceliklerini belirlemek, bu doğrultuda araştırma ve geliştirme çalışmaları yapmak, yaptırmak, çalışma sonuçlarını ekonomik analizleri ile birlikte kamuoyuna sunmak,

–Yenilenebilir enerji kaynaklarının değerlendirilmesine ve artırılmasına yönelik projeksiyonlar ve öneriler geliştirmek (T.C. ETKB Enerji İşleri Genel Müdürlüğü, t.y.a).

Deniz Üstü Rüzgâr Enerjisi

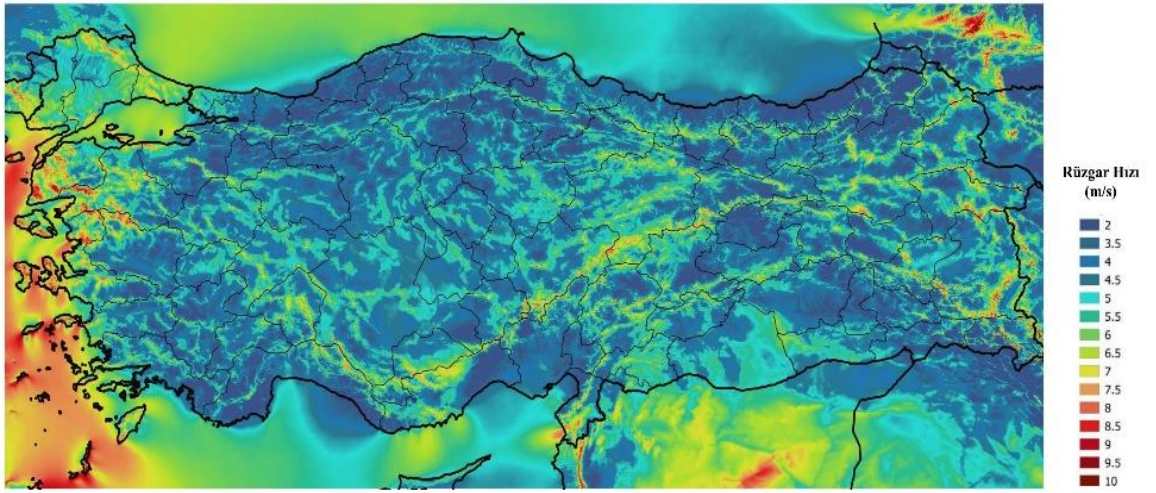
Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın verilerine göre Türkiye'nin 2023 yılı Ekim ayı sonu itibarıyla ülkemizin kurulu gücü 105.964 MW'a ulaşmıştır. 2022 Haziran ayı sonu itibarıyla rüzgâr enerjisine dayalı elektrik kurulu gücünün 10.976 MW'a ulaştığı ve bu haliyle, toplam kurulu güç içerisindeki oranının % 10,81'e çıkarak önceki yıllara göre bir artış ivmesi yakalandığı belirtilmiştir. 50 metre yükseklikte ve 7,5 m/s üzeri yıllık ortalama rüzgâr hızlarına sahip kullanılabilir alanlarda kilometrekare başına 5 MW'lık santraller kurulduğunda tüm Türkiye'nin toplam rüzgâr enerjisi kapasitesinin 47.849,44 MW (~ 48GW) olacağı ifade edilmiştir (T.C. ETKB, t.y.).

Harita 24: Türkiye Yıllık Ortalama Rüzgâr Güç Yoğunluğu Dağılımı -100m



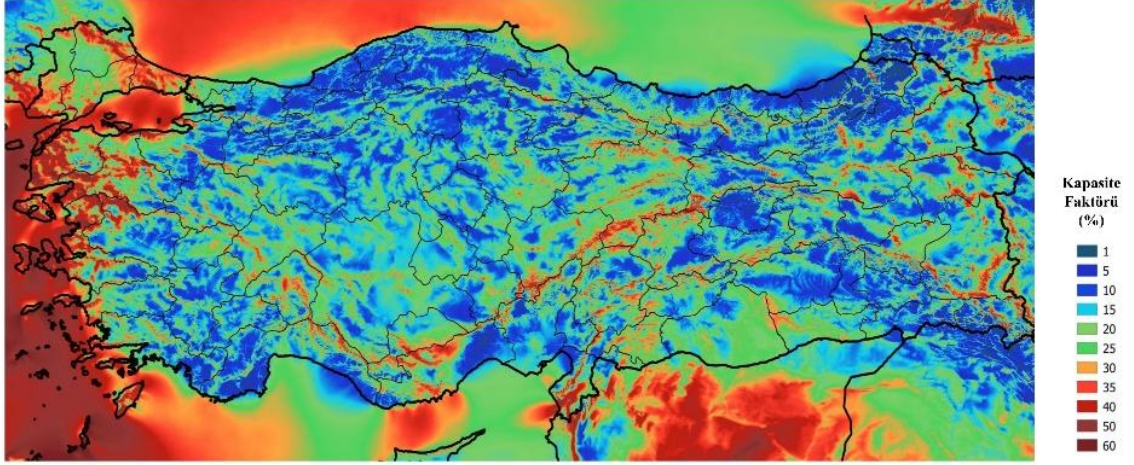
Kaynak: T.C. ETKB, t.y.

Harita 25: Türkiye Yıllık Ortalama Rüzgâr Hızı Dağılımı - 100m



Kaynak: T.C. ETKB, t.y.

Harita 26: Türkiye Kapasite Faktör Dağılımı-100m



Kapasite faktörü dağılımı haritası 3 MW gücündeki bir rüzgar türbininin teknik değerleri dikkate alınarak hazırlanmıştır.

Kaynak: T.C. ETKB, t.y.

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın Türkiye'nin rüzgâr enerjisi potansiyelini gösteren Harita 24, 25 ve 26 incelendiğinde Ege Denizi kıyılarındaki ve Ege Denizi'nin üzerinde rüzgârın yıllık bazda ortalama hem rüzgâr hızı açısından hem rüzgâr gücü yoğunluğu açısından hem de kapasite faktörü (kurulu kapasiteye rağmen gücün kaynağındaki süreksizlik nedeniyle enerjinin o kapasite içerisinde oluşabilme oranı) açısından Türkiye'nin kara ülkesine göre çok daha avantajlı olduğu anlaşılmaktadır. Rüzgâr enerjisi doğası gereği yeterli rüzgâr şiddeti ve sürekliliği ile alakalıdır. Bu anlamda Ege Denizi'nin müthiş bir potansiyel barındırdığı ve Türkiye'ye halen yüzde 10'larda olan payını yüzde 20-30'lara çıkarma olanağı sunduğu rahatlıkla ifade edilebilir. Konunun detayları Ege Denizi vaka incelemesinde ele alınacaktır.

Türkiye'nin denizlerdeki bu potansiyelini değerlendirmeye yönelik sivil toplum olarak gayret gösteren 5 Mart 2021 tarihinde Denizüstü Rüzgâr Enerjisi Derneği kurulmuştur. Derneğin amaçları şöyle ifade edilmiştir (Denizüstü Rüzgâr Enerjisi Derneği, 2021):

- Denizüstü rüzgâr enerjisi ile ilgili çalışma yapan kişi ve kuruluşlara destek vermek,
- Kamu Kurumları ve üniversiteleri de aktif olarak dernek faaliyetlerine katarak farkındalık yaratmak,
- Türkiye'nin denizüstü rüzgâr enerji kaynağı potansiyelini ortaya koymak,
- Denizüstü rüzgâr enerji kullanımının oluşmasını sağlamak,
- Bunla ilgili mevzuatın oluşmasına katkıda bulunmak,
- İhale süreci ve şartname hazırlama sürecine katkı sunmak.

Genel ağ sayfasında, Mavi Vatanın Enerjisi başlığını atan derneğin başkanı, uzun yıllar rüzgâr enerjisi sektöründe çalışmış, 2006 yılında kendi şirketini kurarak sektörde yer almaya devam etmiş

ve aynı zamanda da Türkiye Rüzgâr Enerjisi Birliği başkanlığında da bulunmuş, halen rüzgâr enerjisi alanında dersler veren doktor dereceli bir meteoroloji mühendisidir. Dernek amacı doğrultusunda çalışmalar yaparken, sadece bununla kalmayıp, Avrupa Birliği ve Dünya Bankası raporlarındaki haritalarda deniz yetki alanlarının Yunanistan'ın teziyle uyumlu olarak gösterildiğini de Cumhurbaşkanlığı'ndan başlayarak ilgili tüm kurumlara bilgilendirme yazıları ve dosyalar sunarak bildirmeyi kendine misyon edinmiştir. Kuruluşuyla birlikte dernek ilk iş olarak dünyada denizüstü rüzgâr enerji sektörünün mevcut durumu ve 2030 projeksiyonu hakkında raporunu sunmuştur (Denizüstü Rüzgâr Enerjisi Derneği, 2021).

DÜRED Başkanının Makina Mühendisleri Odası dergisi Makine ve Mühendis Güncel dergisinin Aralık 2021 sayısı için hazırlamış olduğu bülten bu raporun özetini vermektedir. 1980'lerde yaşanan endüstriyel ve teknolojik sıçramalarla alakalı olarak Almanya ve Danimarka öncülüğünde başlatılan rüzgâr tribünleri kurulum sürecinde Danimarka'nın girişimi ile ilk kez 1991 yılında deniz üstü rüzgâr elektrik santrali kurulmuştur. Dünya Bankası raporuna göre 2020 yılı sonu itibarıyla 35 GW kurulu güce ulaşmış olan deniz üstü rüzgâr tribünü kurulu gücünün 2030 yılında 200 GW'a ulaşması beklenmektedir. Avrupa'da 2020 yılı itibarı ile toplam kurulu güç 25014 MW (25 GW) civarında olmuştur (Tablo 2). Hollanda, Belçika, İngiltere, Almanya ve Portekiz DRES yatırımlarına ağırlık vermektedir. Toplam 25014 MW kurulu güçte ilk sırayı 10.428 MW ile İngiltere, ikinci sırayı 7698 MW ile Almanya almaktadır. Avrupa'nın DRES yatırımlarına verdiği ağırlığın gelecek senelerde artması beklenmektedir. Asya'da ise özellikle Çin, Tayvan, Japonya, Güney Kore ve Vietnam DRES projeleriyle öne çıkmaktadır. Dünya sıralamasında (Tablo 3) ise İngiltere yine 1. sırada yer almakta ancak Çin yaklaşık 10.000 MW ile onu takip etmektedir (Durak, 2021).

Tablo 2: Avrupa Ülkeleri DRES Durumu

Ülke	DRES Sayısı	Toplam Kurulu Güç (MW)	DRT Sayısı
İngiltere	40	10.428	2.294
Almanya	29	7.698	1.501
Hollanda	9	2.611	537
Belçika	11	2.261	399
Danimarka	14	1.703	559
İsveç	5	192	80
Finlandiya	3	71	19
İrlanda	1	25	7
Portekiz	1	25	3
İspanya	1	5	1
Fransa	2	2	1
Norveç	1	2	1
Toplam	116	25.014	5.402

Kaynak: Durak, 2021: 54**Tablo 3:** Dünyada 2020 Yılı Sonu İtibarı İle DRES Durumu

Ülke	2020 Yılı İşletmeye Alınan	2020 Yılı Sonu Toplam Kurulu Güç (MW)
İngiltere	483	10.206
Almanya	237	7.728
Belçika	706	2.262
Danimarka	0	1.703
Hollanda	1.493	2.611
Avrupa Diğer	17	327
Çin	3060	9.996
Güney Kore	60	282
Asya Diğer	0	282
Amerika	12	42
Toplam	6.068	35.293

Kaynak: Durak, 2021: 54

İngiltere'nin deniz üstü rüzgâr enerjisine verdiği ağırlığın devam edeceği kendini belli etmektedir. Yorkshire açıklarındaki 1.2 GW'lık Hornsea 1 ve 1.3 GW'lık Hornsea 2 deniz üstü rüzgâr enerji çiftliklerinin ardından Danimarka merkezli enerji devi Ostred, 231 türbin üzerinden 2.9 GW'lık

kapasiteyle 3.3 milyon eve enerji sağlayacak dünyanın en büyük açık deniz rüzgâr çiftliği Hornsea 3 için de nihai yatırım kararı almıştır. Yaklaşık 11 milyar dolar maliyetle 2027 yılında tamamlanması planlanan, inşaat aşamasında 5000, işletme aşamasında ise 1200 kişilik istihdam yaratacak Hornsea 3'e ilave olarak 2.6 GW'lık kapasiteye sahip olacak Hornsea 4 projesinin hazırlıklarının da başladığı belirtilmektedir (Akpınar, 2023).

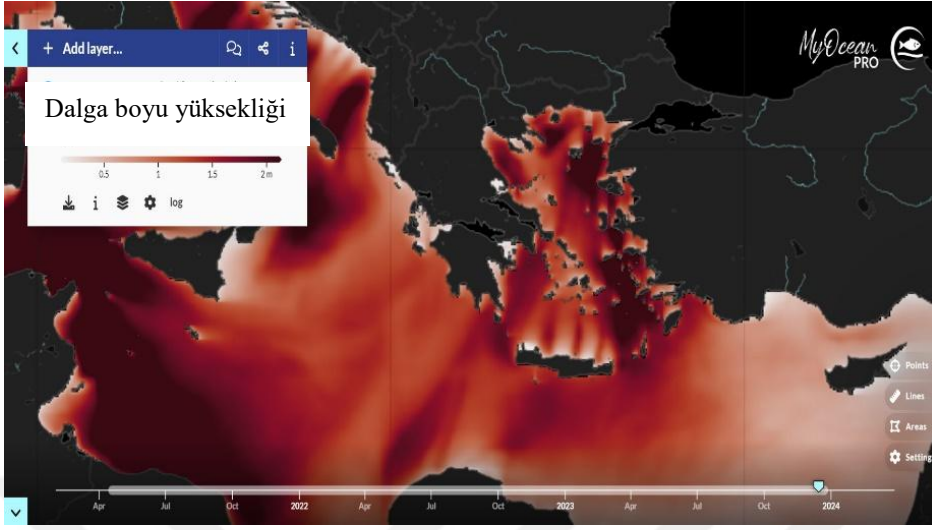
Genel olarak deniz üstü rüzgâr elektrik santralleri kara üstüne göre ilk kurulum maliyeti açısından dezavantajlı olsa da uzun vadede sağladığı rüzgâr şiddeti ev sürekliliği açısından kara üstü santrale göre daha kazançlıdır. Ayrıca karadaki imar bedeli ve kamulaştırma sıkıntısının olmaması, kıyı yerleşim yerlerine sağlayacağı istihdam, görüntü ve gürültü kirliliği açısından yaşam alanlarından uzak olması gibi ilave avantajları da bulunmaktadır. Karada kazanılan tecrübe, know-how, kalifiye iş gücü, ekipman, mühendislik vb. proje bileşenlerinden istifadeye dayanarak kendi kaynaklarımızdan DRES projelerinin gerçekleştirilmesi ve hatta bu uzmanlığın diğer ülkelere ihracı da söz konusudur (Durak, 2021).

Dalga Enerjisi

Türkiye'nin ise deniz dalga gücü enerjisi konusunda yürüttüğü resmi bir çalışmasının olmadığı Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı genel ağ sayfasındaki bilgilerden ve 2019-2023 Stratejik Planından anlaşılmaktadır. Örün ağında bilgi bölümünden yenilenebilir enerji kaynakları arasında dalga gücüne ait bir sekme bulunmazken, Stratejik Planda ise benzer şekilde dalga gücü enerjisi herhangi bir şekilde bahis konusu olmamaktadır (T.C. ETKB 2019-2023 Stratejik Planı, 2019). Türkiye Ulusal Enerji Planı deniz üstü rüzgâr enerji santralleri için olumlu bir perspektif ortaya koymuş olsa da aynı durum deniz dalga enerjisi santralleri için geçerli değildir. Plan incelendiğinde YEKA'lardan bahsedilen bölümde dalga enerjisiyle alakalı bir ifade geçmemektedir. Dalga enerjisinin YEKA çeşitleri sıralandıktan sonra diğer çeşitler ifadesi kapsamında ele alındığını değerlendirmek doğru olacaktır (T.C. ETKB Ulusal Enerji Planı, 2022).

AB'nin yerküre gözlem programı olan Copernicus programının verilerine göre Ege Denizi ayrıca deniz dalgaları enerji kaynağı açısından da nispeten zengin bir potansiyel içermektedir (Harita 27). Azami dalga gücüne kış mevsiminde ulaşılmaktadır. Bu program çerçevesinde AB Yunanistan'ın Ege Denizi'nin kuzeyindeki adalarının enerji ihtiyacını karşılayabilecek çözümlere yönelik fizibilite ve yer tespiti çalışmaları yürütmektedir. Çalışmalar kapsamında bu adalar "Kuzey Ege Takımadaları" olarak nitelendirilmektedir. Çalışmada Akdeniz Deniz Dalgaları Analizi ve Tahmini çalışmasının verileri kullanılmaktadır. Sürekli güncellenen bu verilerle incelendiğinde dönemsel değişkenlik göstermekle birlikte Ege Denizi'nin Türkiye kıyılarına yakın bölgelerinde dalga enerjisi potansiyeli dikkat çekmektedir (EU Copernicus, "Estimating New..." t.y.).

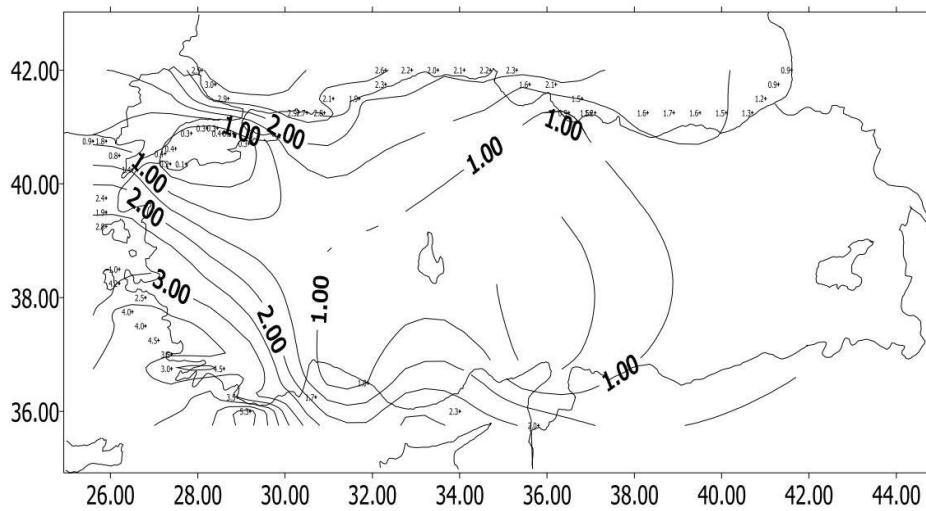
Harita 27: Ege Denizi Dalga Boyları Haritası



Kaynak: EU Copernicus, “Copernicus Marine MyOcean Viewer”, t.y.

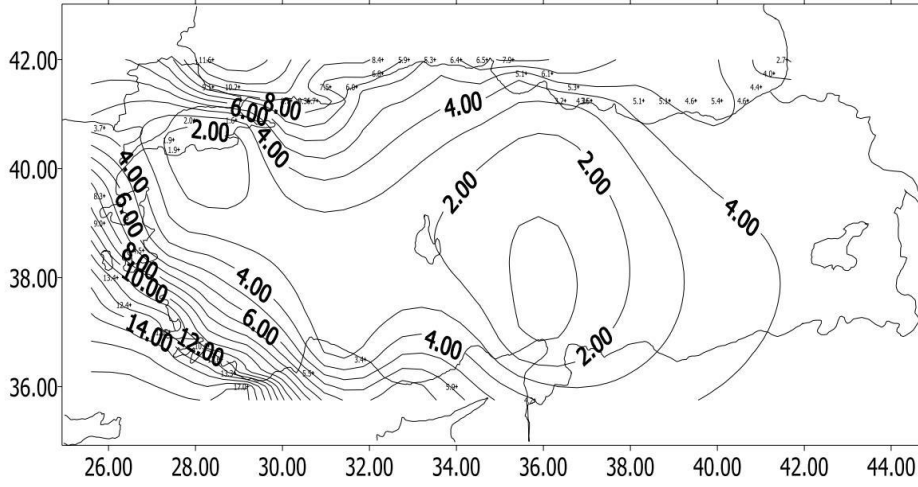
Türkiye’de dalga enerjisine olan ilginin başlangıcı 2010'lara kadar gitmektedir. Sağlam vd. (2010) yaptıkları çalışmada NATO’nun "Science for Peace" (Barış İçin Bilim) programı kapsamında geliştirilen dalga atlasından istifade ile Surfer programını kullanarak Türk denizlerindeki belirli yerlerdeki yaklaşık dalga enerjisi yoğunluklarını hesaplamışlar ve Türkiye haritası üzerinde izdüşüm çizgileri şeklinde (Harita 28 ve 29) sergilemişlerdir (Sağlam vd., 2010).

Harita 28: Asgari Dalga Seviyeleri



Kaynak: Sağlam vd., 2010:40

Harita 29: Azami Dalga Seviyeleri



Kaynak: Sağlam vd., 2010:40

Çalışmanın bulguları,

- Denizler ve kıyılarda gemi ve insan faaliyetinin yoğun olduğu alanlar düşülürse, Türkiye'nin toplam kıyı uzunluğunun %20'si kadarının denizden dalga enerjisi elde etmede kullanılabileceği,
- Yıllık 4-17 kW/m arasında dalga gücü olan bu sularda, toplam yaklaşık en az 10 TWh/yıl enerji elde edilebileceği,
- En iyi dalga gücü kaynaklarının dalga boyunun 1.21 m'ye, dalga periyotlarının 6.09 saniyeye ve dalga gücünün de 6.6 kW/m ila 7.6 kW/m'ye ulaştığı bu değerlerin yılın büyük çoğunluğu için aynı olduğu Kalkan açıklarının olduğu,
- Dalga enerjisi üretebilmek için tasarlanabilecek en iyi yerlerin, Karadeniz'in batısında İstanbul Boğazı'nın kuzeyi ve Ege Denizi'nin güneybatı kıyıları açıkları; Marmaris ve Finike arası olduğu şeklinde sıralanabilir (Sağlam vd., 2010).

Yüksel vd. (2011) deniz dalga gücü elde edilebilmesinin analizi için gerekli olan kıyı bölgesini etkiyelen rüzgâr ve dalgaların genel özelliklerini belirten rüzgâr ve dalga iklimini Türkiye için değişik metodlar kullanarak ortaya koymaya çalışmışlardır. Bu veri tüm deniz ve kıyı etkinlikleri için ve özellikle de dalga enerjisi ve rüzgâr enerjisi santralleri ve tribünlerinin uygulanacağı bölgelerin tespiti açısından önemlidir. Oldukça maliyetli ve zahmetli olmasına rağmen, sağlıklı ölçüm elde edilebilmesi için uzun dönemli dalga ölçümlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Uzun dönemli ölçümün mevcut olmadığı kıyı bölgesine yönelik ölçümü daha kolay olan rüzgâr verilerinin sofistike yazılımlarda işlenmesiyle dalga verilerine ulaşılabilir.

Bir başka çalışmada, Aydoğan vd. (2014) Karadeniz'in Dalga Enerjisi Potansiyelini 1996-2009 yılları arasındaki altı noktadan dalga karakteristiklerine ilişkin verileri kullanılarak geliştirdikleri sayısal model üzerinden belirlemişler ve bir ortalama dalga gücü haritası üretmişlerdir. Çalışmada,

- enerjinin çoğuna 4m'den düşük yükseklikte ve 5-6 saniye periyodu olan dalgaların sahip olduğu,
- dalga enerji potansiyelinin batıdan doğuya gittikçe azaldığı,
- doğuda dalga gücünün 2kW/m ile en düşük potansiyel mevcutken batıda ise ortalama dalga gücünün 5-6 kW/m'ye çıkabildiği, daha açıkta gücün 7 kW/m'ye çıkabildiği, bulgularına ulaşılmıştır.

Bunun yanında denizde su özellikleri, rüzgâr ve dalga iklimi ve enerjisi değerlendirmesine yönelik önemli çalışmalara imza atılmıştır. Dünyada üretilmiş olan hidrodinamik benzeşim programlarının çoğu okyanuslara kıyıları olan ve gel-git'in daha baskın olduğu ülkelerce üretilmiş olduğundan Türkiye gibi gel-git yüksekliği az olan ülkelerde uygulanabilirlik açısından sıkıntı yaratmaktadır. Ülkemiz kıyılarında gel-git dalgalarının yüksekliği 50 cm'yi geçmemekte ve rüzgârla oluşan kıyısız çevrıntiler, gel-git ve su yoğunluk değişimi etkenli çevrıntilerden çok daha kuvvetli olmaktadır. Gazi Üniversitesi öğretim görevlisi Prof.Dr. Lale Balas tarafından Türkiye'nin kıyılarındaki iklimin özelliklerine uygun üç boyutlu hidrodinamik taşınım ve su kalitesi sayısal modeli 1990 yılında HYDROTAM-3D ismiyle oluşturulmuştur. Model o tarihten bu yana sürekli saha çalışmaları ile kalibre edilmekte, bilgi teknolojisi ve bağlantılı veri tabanı açısından güncellenmekte, içermiş olduğu entegre coğrafi bilgi sistemi, üç boyutlu karar destek sistemi, bulut bilişim ve web arayüzü sayesinde genel ağ ortamında yaygın olarak mühendislik alanına hizmet etmektedir. Kıyısız alanlarda akıntı, trübülans, dalga ilerlemesi, kirlilik taşınımı, sediman taşınımı, su kalitesi parametrelerinin değişimi gibi kıyısız olayları simulasyonunu sağlayan model, 2009 yılında kurulan Gazi Üniversitesi Teknopark şirketi DLTM üzerinden hizmet vermekte olup, 2010-2014 yıllarında gerçekleştirilen TÜBİTAK projesi ile dünyada geliştirilmiş ilk çevre temelli bulut bilişim yazılımı ünvanına sahip olmuştur. Programın yenilebilir enerji kaynakları, rüzgâr ve dalga enerji tahmini ve ayrıca rüzgâr ve dalga enerjisi projeleri için CBS tabanlı çözümler sunması Türkiye deniz bilimleri açısından ayrıca önemli bir gelişmedir (Buyruk, 2019).

2020'li yıllara yaklaşıldığında dalga enerjisi üzerine hem araştırmalar hem de devlet öncülüğünde yapılan projeler yoğunlaşmaya başlamıştır. Hydrotam-3D modelinin bahse konu rüzgâr iklimi, dalga iklimi, rüzgâr enerjisi iklimi ve dalga enerjisi iklimi modülleri Buyruk'un (2019) çalışmasına konu olan araştırma kapsamında hazırlanarak genel ağ ortamında coğrafi bilgi sistemi üzerinden kullanıma sunulmuştur. Türkiye kıyılarının tüm su kütlelerinde açık denizi yansıtacak şekilde seçilmiş, Karadeniz bölgesinde 41 nokta, Marmara bölgesinde 30 nokta, Ege bölgesinde 54 nokta, Akdeniz bölgesinde 55 nokta olmak üzere toplam 180 nokta üzerinden yürütülen araştırmanın bulguları özetle şöyledir:

– Karadeniz kıyılarında; Batı Karadeniz kıyılarında Orta ve Doğu Karadeniz kıyılarına göre rüzgâr ve dalga ile rüzgâr enerji ve dalga enerji potansiyeli daha yüksektir. Özellikle İğneada ile Şile arasındaki kıyı şeridi ile Amasra kıyıları ve Batı Karadeniz açıklarında metrekarede elde edilebilecek ortalama yıllık rüzgâr enerjisinin 2.500 kWsaat'in üzerinde, birim dalga tepe çizgisi (m) için ortalama yıllık dalga enerjisinin ise 20.000 kWsaat'in üzerinde olduğu ve yer yer 30.000 kWsaat'e ulaştığı belirlenmiştir.

– Marmara Denizi kıyılarında; Bandırma ve Çınarcık kıyıları ile Tekirdağ açıklarında rüzgâr ve dalga ile rüzgâr enerji ve dalga enerji potansiyeli diğer kıyısız alanlara göre daha yüksektir. Bu kıyılarda metrekarede elde edilebilecek ortalama yıllık rüzgâr enerjisinin 2.800 kWsaat'in üzerinde, birim dalga tepe çizgisi (m) için ortalama yıllık dalga enerjisinin ise 5.000 kWsaat'in üzerinde olduğu belirlenmiştir.

– Ege Denizi kıyılarında; Gökçeada ve Bozcaada kıyıları ve açıkları ile Çeşme açıklarında rüzgâr ve rüzgâr enerji potansiyeli diğer kıyısız alanlara göre daha yüksektir. Bozcaada, Gökçeada, Çeşme, Bodrum ve Datça kıyılarında ise dalga ve dalga enerji potansiyeli diğer kıyısız alanlara göre daha yüksektir. Bu kıyılarda metrekarede elde edilebilecek ortalama yıllık rüzgâr enerjisinin 5.200 kWsaat'in üzerinde, birim dalga tepe çizgisi (m) için ortalama yıllık dalga enerjisinin ise 7.000 kWsaat'in üzerinde olduğu ve yer yer 20.000 kWsaat'e ulaştığı tespit belirlenmiştir.

– Akdeniz kıyılarında; Mersin körfezi ve Kaş kıyıları ile Kaş, Finike ve Marmaris açıklarında yer yer rüzgâr ve rüzgâr enerji potansiyeli, Anamur, Gazipaşa ve Kaş kıyıları ile Alanya, Kaş ve Finike açıklarında ise dalga ve dalga enerji potansiyeli diğer kıyısız alanlara göre daha yüksektir. Söz konusu kıyılarda metrekarede elde edilebilecek ortalama yıllık rüzgâr enerjisinin 2.300 kWsaat'in üzerinde olduğu, birim dalga tepe çizgisi (m) için ortalama yıllık dalga enerjisinin ise 14.000 ila 20.000 kWsaat arasında değiştiği belirlenmiştir (Buyruk, 2019: 134–135).

Hiydrotam-3D modeli kullanılarak kıyılarımızın uzun dönemli rüzgâr ve dalga iklimi çözümlemesi yapan araştırmalar yapılmaya başlanmıştır. Örneğin İnan vd. (2020) Gökçeada denizel alanının rüzgâr ve dalga iklimini çıkarmışlardır. Genç (2018) ise Karataş Adana denizel alanı için karşılaştırmalı uzun dönem dalga çözümlemesi çalışması gerçekleştirmiştir. Kıldırır (2018) tarafından yapılan çalışmada da, Antalya sahilinin dalga enerjisi potansiyeli incelenmiştir. Çalışma kapsamında Meteoroloji Genel Müdürlüğü arşivinden temin edilen altı ölçüm noktasına ait 1988-2018 yılları arası saatlik rüzgâr hızı ve yönü verileri ile dalga yükseklikleri belirlenmiş ve rüzgâr etkenli dalgaların enerji potansiyelleri hesaplanmıştır. Çalışma neticesinde, Finike bölgesi hariç, dalga enerjilerinin yüksek olmadığı, ancak yine de ulaşım olmayan ve enerji naklinin sıkıntılı olduğu adalar ve koylar gibi yerler için aydınlatma ve barınma gibi temel ihtiyaçları karşılayacak kapasitede olduğu, Kaş bölgesinin sürekli dalga iklimi ve yüksek enerji potansiyeli ile verim alınabilecek bir yatırım alanı olarak öne çıktığı bulgularına ulaşılmıştır. Tüm bu veriler ışığında hazırlandığı değerlendirilen Türkiye'nin dalga enerjisi potansiyeli haritası (Harita 30) aşağıda sunulmuştur (Demirci, 10.08.2020).

Harita 30: Türkiye'nin Dalga Enerjisi Potansiyeli Haritası



Kaynak: Demirci, 10.08.2020

Avrasya Üniversitesi'nin bir bilimsel araştırma projesi kapsamında 26-27 Mayıs 2018 tarihlerinde Avrasya Üniversitesi-Trabzon'da dalga enerjisi konusunda çalışmalar yapan bilim insanlarının katıldığı Enerji Bağımsızlığı ve Dalga Enerjisi Çalıştayı yapılmıştır. Dalga enerjisi konusunda nasıl devam edilmesi üzerine iki farklı görüş ortaya çıkmıştır. Çalıştay bildirisinde önce Ar-Ge yapılmasını savunan çalışma grubu;

- Uygun deniz sahalarının ve bu sahalardaki dalga karakteristiklerinin belirlenmesini,
- Belirlenen deniz durumlarında en fazla elektrik enerjisinin üretilmesini sağlayacak sistemin/sistemlerin ARveGE'sinin, model ve prototip testlerinin yapılmasını,
- Bu sistemlerin uzun vadeli maliyet analizlerinin yapılmasını kapsayacak üç proje yapılmasını, ve ayrıca,
- Dalga enerjisinin seviyesine göre üretilebilecek elektrik enerjisine ihtiyaç halinde katkı sağlamak amacıyla melez sistemlerin (dalga, rüzgâr ve güneş enerjisi sistemleri) de kullanımının göz önüne alınmasını,
- Yapılacak bilimsel araştırmalar/deneyler/saha analizleri sonucunda ortaya çıkacak sistemin/sistemlerin patentlerinin alınması yönünde çalışmaların yapılmasını tavsiye etmiştir.

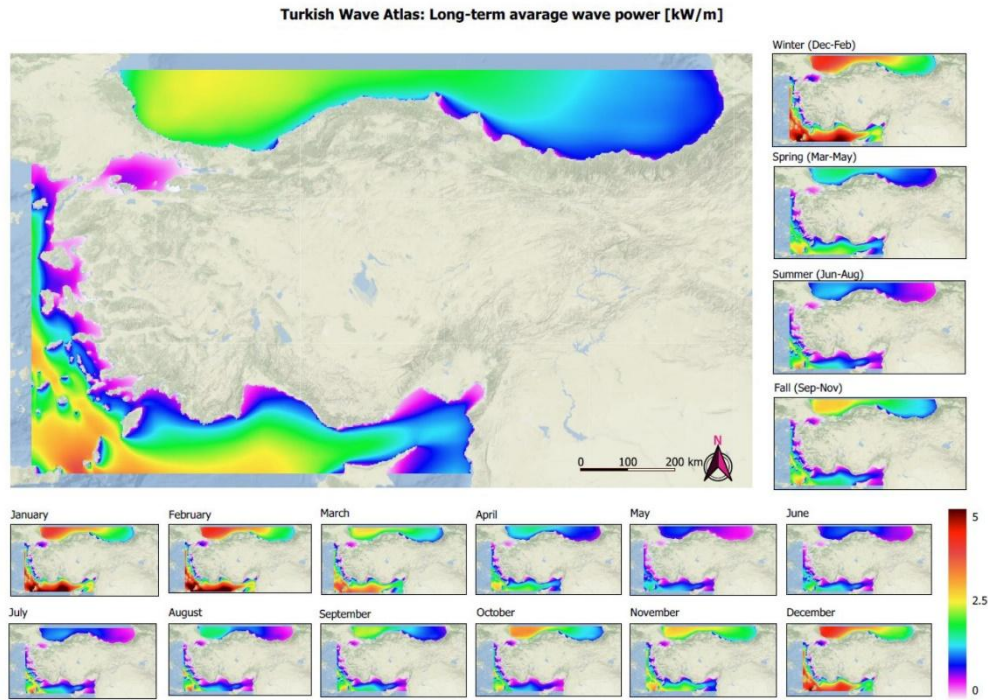
Önce protip geliştirilmesini savunan çalışma grubu, dalga enerji dönüşüm modelleri olan hava ile çalışan, su ile çalışan (tuzlu), hibrit, hidrolik sistem modellerini incelemiş şu bulgulara ulaşmıştır:

- Türkiye denizleri için hava ile çalışan sistemler uygun değildir ve bu model yatırımları kaynak israfına yol açacaktır.
- Korozyon etkisi ve deniz ortamının zorlu koşulları tüm modellerin ortak zayıf noktaları olarak belirlenmiştir.
- Modeller arasında Türkiye şartlarına en uygun model olarak hidrolik sistemler belirlenmiştir. Bu alanda Türkiye'de var olan bilgi birikiminin geliştirilmesi gerekmektedir.

–Geliştirilecek modellerde elde edilen elektrik enerjisinin talepten fazlasının hidrojen üretimi ile depolanması ve talep olduğunda yakıt pilleri ile tekrar elektriğe dönüştürülmesi Ar-Ge aşamasında dikkate alınmalıdır (Avrasya Üniversitesi, 2018).

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ve Avrupa Birliği Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı üzerinden destek veren Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası tarafından "Türkiye'nin Dalga Enerjisi Potansiyelini Tanımlamak ve Haritalamak" projesinin 2018 yılında çağrısına çıkılmıştır (Türkiye'nin Rüzgâr ve Dalga Enerjisi ..., 2018, <https://yesilekonomi.com>). Projeyi Tractebel, IMDC, Vaisala şirketleri ile ODTÜ'nün oluşturduğu konsorsiyum üstlenmiş ve 2019 yılında çalışmayı başlatıp 2020 yılında Türkiye'nin rüzgâr enerjisi potansiyeli atlasını ve dalga enerjisi potansiyeli atlasını (Harita 31) oluşturarak netleştirmişlerdir (IMDC, t.y.).

Harita 31: Türkiye'nin Dalga Enerjisi Potansiyeli Atlası



Kaynak: IMDC, t.y.

Bir başka çalışmada, Cesur ve Üçgül (2023) güneş, rüzgâr ve dalga enerjilerine yönelik açık denizde kurulacak yüzer yenilenebilir enerji tesisleri kurma potansiyeline eğilerek, bu ihtiyacı sürdürülebilir enerji açısından dile getirmiştir. Ayrıca dalga enerjisi konusunda verimliliği artırmaya yönelik çalışmalar da yapılmaktadır. Normalde dalga gücünün enerjiye çevirilebilme verimi %10 iken, İstanbul Teknik Üniversitesi'nde yürütülen çalışmalarda bilim insanları verimin % 30'a çıkarılmasını başarmışlardır. Bu verimi daha da artırmaya yönelik çalışmaların da devam ettiği bildirilmektedir. Ayrıca dalga gücünün enerjiye dönüştürülebilmesi için çeşitli yöntemlerin üzerinde

de çalışmalar yürütülmekte, salınımlı su tipi modelinin verimi artırılırken, tirbün içerisinde dalganın ittiği hava hareketinden faydalanarak enerji üretimine de yoğunlaşmaktadır (Güngörmüş, 2023).

Türkiye'de dalga enerjisi santrali ilk kez bir pilot uygulama olarak Zonguldak'ta kurulmuştur. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın yürüttüğü Dalga Enerjisi Pilot Tesisi projesi kapsamında 20 Aralık 2016 tarihinde yapılan toplantıda yetki, görev ve sorumlulukları içeren bir mutabakat zaptı hazırlanmış, bu mutabakat zaptı 9 Haziran 2017 tarihinde projenin taraflarınca imzalanmıştır. Avustralya merkezli CSG Exploration ve Production Services isimli şirket tarafından yatırım ücreti alınmadan 50 kW'luk kurulu güce sahip bir tesis kurulması planlanmıştır. Ortalama 25 evin ihtiyacını karşılayabilecek kapasitede olacak sistemin üreteceği elektrikle bir parkın enerji ihtiyacının karşılanması planlanmıştır (Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı, 2017).

Türkiye'nin kapasite olarak gerçek anlamda ilk ve aynı zamanda dünyanın en büyük dalga enerjisi santralinin Ordu ili sahillerinde kurulması planlanmıştır. Üç yıllık bir çalışma sürecinde İsrail merkezli Eco Wave Power şirketi ile dokuz yerde yapılan ölçümlerle 77 mW'lık potansiyel tespiti yapılmış ve ilk aşamada yap-sahiplen-işlet-devret modeliyle 150 milyon dolara mal olacak 4 mW'lık pilot tesisin kurulması işine girilmiştir. Kalan kısım için pilot tesisten sonra görüşmeler yapılması planlanmıştır (Kabakcı, 2022).

Biyokütle Enerjisi

Türkiye Ulusal Enerji Planının dalga enerjisine yönelik belirsiz yaklaşımı biyokütle enerjisi için de geçerlidir. Planda Diğer başlığı altında yenilenebilir enerji kapsamında gösterilmekte olan jeotermal ve biyokütle enerji santrallerinin kurulu gücünün 2035 yılında toplam 5,1 GW'a ulaşmasının hedeflendiği belirtilmektedir. Plan içerisinde denizlerden elde edilecek mikro-alglerden biyokütle enerjisiyle alakalı herhangi bir tasarruftan bahsedilmemektedir (T.C. ETKB Ulusal Enerji Planı, 2022).

Denizlerden elde edilecek mikroalgler şu avantajları sunmaktadır:

- Biyokütle enerjisi için kullanılan tarımsal ürünlerin gıda fiyatı üzerindeki ekonomik baskının kalkması,
- Verimli toprağın kirliliği anlamında oluşturacağı ekolojik baskıyı azaltabilecek olması,
- Karasal bitkiden 50 kat daha yüksek biyokütle üretkenliğine sahip olması,
- Mikroalg üretimi aynı zamanda CO₂ tüketiminde de oldukça önemli role sahip olduğundan, ikincil şekilde de çevreye katkı sağlaması (Mahata vd., 2022).

Bu sebeplerden dolayı alglerden biyoenerji üretilmesine yönelik araştırmalar ve bu amaca yönelik fotobiyorektör tasarımlarının geliştirilmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Denizüstü rüzgâr enerjisinde uygulanan modelde olduğu gibi hem dalga enerjisi hem de mikroalglerden biyokütle

üretimine yönelik bir sivil toplum ve çıkar grubunun oluşması, bununla ilgili farkındalık, bilimsel çalışmalar, ön raporlar hazırlayarak ilgili devlet kurumlarının dikkatini çekmesi gerekmektedir.

Biyokütle enerjisi açısından Türkiye'deki potansiyelin bir veri tabanı ile birlikte harita üzerinde neşredildiği coğrafi bilgi sistemi olan Türkiye Biyokütle Enerjisi Potansiyeli Atlası (BEPA) Türkiye'nin ilçe bazında hemen her yerinde her çeşit biyokütle unsuruna ait detaylı bilgileri sunmaktadır. Teorik Potansiyel Sorgu Ekranı ve Ekonomik Enerji Hesaplama Modülü içeren BEPA programının sorgulama menüsünde seçeneklerde su ürünleri ve atıkları gösterilmemektedir (T.C. ETKB Enerji İşleri Genel Müdürlüğü, t.y.b). Denizden elde edilen biyokütle enerji potansiyeline yönelik herhangi bir çalışmanın henüz enerji planlamasında yerini almamış olduğu anlaşılmaktadır. Bu konuda sektörün ve üniversitelerin iş birliği içerisinde netice alabilecek çalışmalara girişmeleri gerekmektedir.

Enerji Tabii Kaynaklar Bakanlığının genel ağ sayfasında biyokütle çeşitleri içerisinde mikroalgler belirtilmezken, Türkiye Bilimler Akademisinin Biyokütle Enerjisi Raporunda mikroalgler "biyodizel ve bütanol gibi üçüncü nesil biyoyakıtlar, önemli bir lipid içeriğine sahip olan ve son yıllarda yenilebilir yağlı tohumlara ve tarımsal enerji bitkilerine karşı büyük bir rakip olan mikroalglerden elde edilen yakıtlardır." şeklinde üçüncü nesil biyoyakıt olarak sınıflandırılmaktadır. Genetik olarak değiştirilmiş ökaryotik mikroalgler ise dördüncü nesil biyoyakıt çeşitleri arasında belirtilmektedir. Ayrıca, her ne kadar açık kaynaktan böyle bir bilgisine erişilmese de, raporda Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Yenilenebilir Enerji Genel Müdürlüğü'nün BEPA kapsamındaki biyokütle tanımlaması, "Biyokütle için mısır, buğday gibi özel olarak yetiştirilen bitkiler, otlar, yosunlar, denizdeki algler, hayvan dışkıları, gübre ve sanayi atıkları, evlerden atılan tüm organik çöpler (meyve ve sebze artıkları) kaynak oluşturmaktadır." şeklindedir. Bu kaynağa istinaden, resmi olarak deniz algleri biyokütle çeşitlerinden ilan edilmiştir denilebilir (Alma, 2023, 65, 26).

Sadece biyokütle yakıtı için değil, insan ve hayvan için gıda içeriği ve çeşitli ana kimyasal ham madde girdisi olarak kullanım alanına sahip olmasından dolayı mikroalg biyokütle artarak dikkatleri üzerine çekmektedir. Dolayısıyla da gıda, yem ve biyoyakıt üretiminde denizel mikroalglerin kullanımına yönelik çeşitli teknolojiler geliştirilmektedir. Biyo-tabanlı ürünlerin genel olarak kaynağı olan karasal bitkiler ve onların türev ürünlerinin yüzde 4.6 ila 6 arasındaki azami fotosentez dönüşüm verimine karşı bu verim mikroalglerde yüzde 8 ila 10 arasında olmaktadır. Ana bileşenleri yağlar, proteinler ve karbonhidratlar olan mikroalglerde bu bileşenlerin oranları alg çeşitlerine göre değişiklik göstermektedir. Şu an dünyada 30 binin üzerinde çeşit bulunmaktadır. Mikroalgler karasal biyoyakıt girdilerine göre çok daha az su ayak izine sahiptir ve deniz suyu ile üretilibildiklerinden tatlı su üzerinde baskı yaratmamaktadır. Mikroalgler, takviye gıdalardan tıbbi terapide kullanılan biyoaktif maddelere kadar geniş bir uygulama alanına sahip, amino asitler, yağ asitleri, pigmentler, vitamin ve mineraller, polisakkaritler (antioksidan) gibi çeşitli biyoaktif bileşiklere sahiptir. Mikroalglerden gıda, yem ve yakıt ürünleri daha uyguna, daha fazla ve daha verimli elde edebilmek

için önümüzdeki dönemlerde bazı hususların yerine getirilmesi gerekmektedir. Bunlar, etkin verimli yönetim ve gıda güvenliğinin sağlanması, doğru çeşidin bulunması ve olanların performansının güçlendirilmesi için araştırma yapılması, sürdürülebilir üretim için biyorafineri çerçevesinin oluşturulması, ve mikroalg biyokütlesinden alt ürün (biyoyakıtta dönüştürme, biyoaktif bileşiklerin ve yan ürünlerin çıkarılması, vb.) süreçlerinin geliştirilmesi şeklinde özetlenebilir (Mahata vd., 2022).

18-21 Kasım 2019 tarihlerinde gerçekleştirilen III. Tarım ve Orman Şurası altında Balıkçılık ve Su Ürünleri Çalışma Grubunun hazırlamış olduğu belge, mikroalg yetiştiriciliğini de bir strateji kapsamında ele almıştır. Strateji 2: Alternatif ve Yeni Türlerin Yetiştiriciliğinin Geliştirilmesi altında "Alglerin üretim ve yetiştiriciliğinin geliştirilmesi" şeklinde "Faaliyet 2.3"ü planlanmış, buna ilişkin genel hedef ise beş yıl içerisinde ihraç edebilecek düzeyde üretim yapmak, 25 yıl içerisinde ise her yıl katlayarak üretim yapmak şeklinde belirtilmiştir. Yapılacak Çalışmalar hanesinde ise "11. Ülkemiz sularında bulunan ekonomik alg ve makrofit türlerinin ve üretim kriterlerinin belirlenmesi", ve "12. Makro ve mikroalg türlerinin biyolojik ve ekolojik özelliklerinin belirlenerek haritalandırılması" belirtilmiştir (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2019: 77).

Çalışma Grubu Belgesinin, özel olarak mikro alglere ayırdığı 5.2.9 başlığında ise mikroalglerle ilgili dünyada genel durum ve Türkiye'de yapılması gerekenler özetle şöyle belirtilmiştir:

–Mikroalgler yıl boyu her gün hasat edilir şekilde, tarım yapılamayan arazide betonsuz açık havuzlarda ve fotobiyoreaktörlerde, atık olmadan üretilbildiği, karbondioksit alıp oksijen verdiği, bölünerek hızlı çoğalabildiği, insan gıdası, yem katkısı, organik gıda boyası, organik gübre, bitki hastalıkları ve su arıtım ilacı, bağışıklık güçlendirici ve biyoyakıt olarak kullanılabildiği için hem ekonomik değer hem de çevre açısından oldukça avantajlı bir üründür.

–ABD, Çin, Japonya, Hindistan, İsrail, Tayvan, Avustralya ve İspanya mikroalgler üzerine biyoyakıt ve biyomateryal üretimi için yoğun araştırmalar yürütmektedir. Çin dünyanın en büyük mikroalg üreticisidir.

–Ülkemiz Akdeniz makrokliması içerisinde olduğu için genelde tüm bölgelerde üretilebilecek mikroalgler yeni bir konu olduğu için müteşebbislerin çekingen kaldığı bir alandır. Üretim ve kullanımına ilişkin nerdeyse farkındalık yoktur (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2019: 108).

Mikroalgler üretim açısından TOB BSGM ve enerji olarak kullanımı açısından ETKB'yi ilgilendiren kurumlar arası bir etkileşimi gerekli kılmaktadır. Balıkçılık ve Su Ürünleri Çalışma Grubunun tüm denizlerimizde üretilebilecek mikroalglerle ilgili üretimi ve kullanımına ilişkin farkındalık olmadığından girişimin nerdeyse olmadığı bir alan olarak belirtmiş olması önemli bir resmi tespittir. Bu eksik kalınan alana yönelik politika hedeflerinin ortaya konması ve gerçekleştirilmesine yönelik bir eylem planı geliştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Mikroalg üretimine yönelik kısa vadede yapılması gerekenler ise Çalışma Grubu Belgesinde;

- Yasal düzenlemeler,
- Teşvik,
- Kamu eliyle model üretim,
- Üretim ve pazarlamaya ilişkin bilgilendirme ve eğitim,

şeklinde, orta ve uzun vadede ise;

- Ticari değeri olan alg türlerinin saptanması,
- Zengin alg türlerinin biyoteknolojik metotlarla değerli metabolitlerin artırılması ve
- Yüksek katma değerli ürüne (biyoyakıt, toksin, ilaç, ham madde) çevirme

şeklinde belirtilmiştir (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2019: 121).

Ülkemiz akademik çevrelerinde de mikroalglerle ilişkin detaylı çalışmalar mevcuttur. Örneğin, Elcik ve Çakmakcı (2017), ana hatlarıyla, mikro alglerin bulunduğu ortamla alakalı yapılarındaki bileşen oranları ve bu özellikleriyle kullanılabilecek alanlar, mikro alglerden biyoyakıt üretim teknikleri, dünyada mikro alg kültür koleksiyonlarını tutan ülke ve araştırma merkezleri, mikro alg hasat şekilleri ve bunların biyoyakıt (biyohidrojen, biyodizel, biyoetanol, biyogaz) üretim verimleri, mikroalgal biyoyakıt ticarileşme durumu ve girişimde bulunan şirketleri irdeleyen bir derleme sunmuşlardır. Uluslararası ilişkiler anlamında öne çıkan husus, mikroalgleri biyoyakıt için ticarileştirme girişiminde bulunan 22 şirketten 15'inin ABD merkezli enerji şirketleri oluşudur. Kargın (2020) ise, mikroalglerin üretiminde kullanılan fotobiyoreaktör çeşitlerini özetlemiş, dünyada ve Türkiye'deki yaygın uygulamaları anlatmıştır. Ticari mikroalglerin kaliteli üretiminde doğru tip fotobiyoreaktörün kullanılmasının önemi üzerinde durulan çalışmada, kapalı ve açık sistem mikroalg biyoreaktörlerin birçok çeşitlerinin olduğu, her birinin maliyet, verimlilik ve kontaminasyon açısından avantajları ve dezavantajları olduğu, mikroalglerin sıcaklık, tuzluluk, ışık yoğunluğu ve ışıklanma süresi parametreleri üzerinden ortalama üretim şartlarının dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. Uluslararası ilişkiler açısından ele alındığında ise 2009'da üretimde lider konumda olan ABD'nin 2018 yılında yerini Çin'e bırakmış olması, 2009 verileriyle ABD'nin mikroalg üretiminin çoğunu ilaç ve kozmetik sanayiinde, Çin'in ise gıda sanayiinde kullanmış olduğunun tespiti, 2018 verilerinde ABD dâhil birçok ülkenin üretimle ilgili bilgilere yönelik gizlilik politikası sürdürmüş oldukları önem arz eden hususlardır. Türkiye açısından ise, % 40 TÜBİTAK destekli bir çalışmada, Ege Biyoteknoloji A.Ş. tarafından yağ oranı en yüksek yaklaşık 30 türlü bir koleksiyon üzerinde Bergama'da konumlu tesislerde biyoyakıt üretim denemelerinin yapılıyor olması önemli bir husustur. Bir başka çalışmada, Eleren ve Öner (2019), yine mikroalglerin genel özelliklerine, mikroalg yetiştirme sistemlerine ve biyoyakıt üretim süreç ve yöntemlerine değinerek, evsel ve endüstriyel atıksu artırma tesisleri ve karbon salınımı çok olan bölgesel enerji santrallerinin etkili ve entegre kullanımıyla alg üretim maliyetlerinin azaltılabilme yöntemlerine odaklanmıştır (Çalışkan Eleren ve Öner, 2019). Yakın dönemin bir diğer çalışmasında ise, Teker (2022) daha önce üzerinde birçok araştırma yapılmış olan bir mikroalg çeşidi yetiştiriciliğini, endüstriyel ölçekli üretim ve üretim tesisi

planlama açılarından uygulamalı olarak ele alarak gelecekte kurulacak alg yetiştiriciliği işletmelerine ışık tutmaya çalışmıştır.

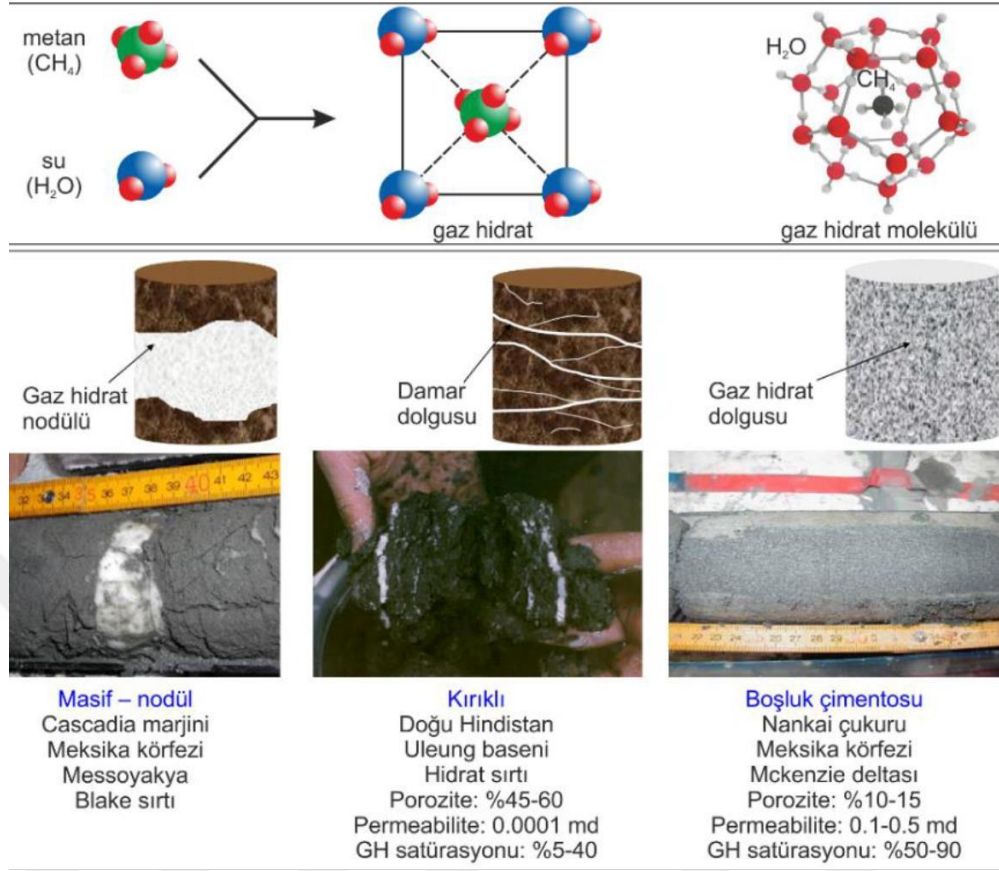
Mikro alglerin sahip oldukları özelliklerinden hareketle yakın dönemde şahit olunan Marmara Denizi müsilajına neden olan kirlilikle alakalı olarak İstanbul'un kirli/atık sularının olduğu ve karbondioksit salınımının yoğun olduğu alanlarda hem atık su ve CO₂ arıtımı hem de mikroalg biyodizel üretimi gerçekleştirmek adına Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı şemsiyesi altında İstanbul Kalkınma Ajansı'na bir fizibilite çalışması da gerçekleştirilmiştir (İstanbul Kalkınma Ajansı, 07.2021).

Görüldüğü üzere, sahip oldukları özellikler nedeniyle çevre, gıda, sağlık, biyokimya ve enerji anlamında birçok kullanımı olan mikroalgler, tüm denizlerimizde üretilmesi nedeniyle, Türkiye için yüksek potansiyele işaret etmektedir. Resmi olarak farkındalığı oluşmaya başlasa da, sektör temelli gelişim için mikroalg üretimi deniz politikaları anlamında henüz hak ettiği önemi görememiştir.

Gaz Hidrat Potansiyeli

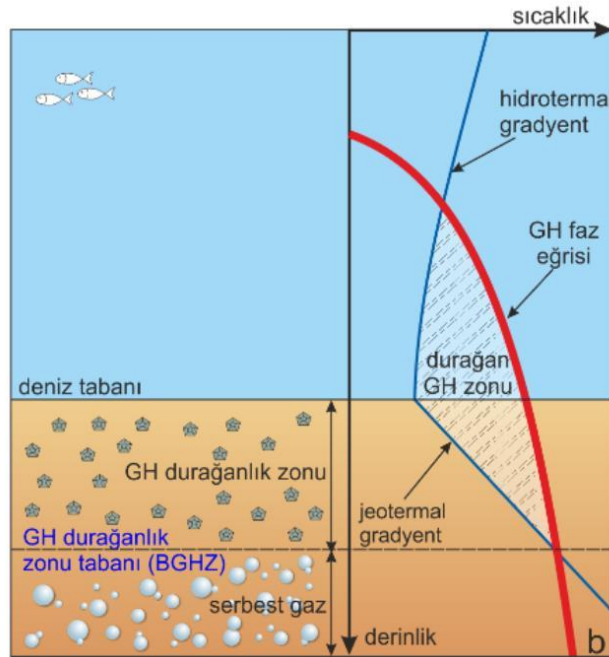
Gaz hidratlar içerdiği büyük orandaki doğal gaz nedeniyle dünyanın yenilenebilir enerjiye geçiş döneminde bile katlanarak artan fosil enerji ihtiyacının karşılanmasında petrol, doğalgaz ve kömürün yanında kullanıma girebilecek alternatif bir hidrokarbon kaynağı olarak düşünülmeye başlanmıştır. Dünyanın çeşitli yerlerinde gaz hidratların ticari ve ekonomik verimlilik sağlayacak doğal gaz üretimi için test çalışmaları sürmekte, enerji kaynakları sınırlı olan Japonya, Çin ve Kore gibi ülkeler bu alana önemli yatırım yapmaktadır. Gaz hidratlar su ile düşük moleküler ağırlıklı gazların yüksek basınç ve düşük sıcaklık altında bir katmana hapsolmesiyle oluşan buz görünümlü kristal katılardır (Şekil 4). 8 metan molekülünün 46 su molekülü tarafından tutulduğu bileşiminde, etan, propan, bütan gibi ağır hidrokarbonlar ile karbondioksit ile H₂S gibi hidrokarbon kökenli olmayan gazlar da olabilen gaz hidratlarının en yaygını metan gazı ile olanıdır. Deniz tabanı sedimentlerinin boşluklarında, masif/nodül, ince damar veya boşluk çimentosu şeklinde bulunan gaz hidratlarının yoğunluğunun en fazla olduğu (%50-90 arası) ve ticari anlamda en verimli olabileceği ortam boşluk çimentosudur. Gaz hidrat oluşumuna neden olan basınç değerinde bir artış ve/veya sıcaklıkta bir yükselme olduğunda gaz hidrat yapısı su ve metan gazına ayrışır. Bu şekilde doğalgaz yani metan oluşumu elde edilir. Gaz hidratlarının bulunduğu gaz durağanlık katmanının kalınlığı taban derinliği (basınç) ve jeotermal gradyent (sıcaklık) tarafından belirlenir (Şekil 5) (Dondurur, 2021: 52–55).

Şekil 3: Gaz Hidrat Oluşumu Ve Deniz Tabanı Sedimentinde Bulunuş Şekilleri



Kaynak: Dondurur, 2021: 54

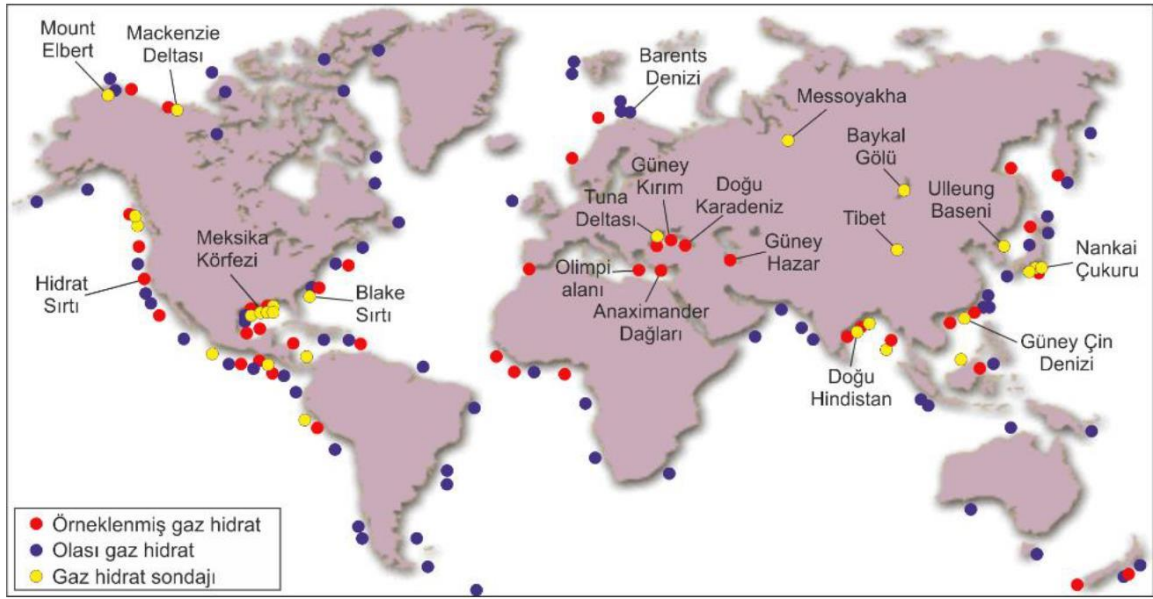
Şekil 4: Gaz Hidrat Durağanlık Katmanının Kalınlığını Etkileyen Faktörler



Kaynak: Dondurur, 2021: 55

Gaz hidrat katmanları dünyanın en büyük doğal gaz birikimine sahip alanlardır ve bu alanlar genellikle kıtaların okyanusa geçiş yaptığı pasif ve okyanusların kıtalara geçiş yaptığı (tektonik olarak) aktif kıta kenarları ile okyanuslardan veya büyük denizlerden ada, yarımada, boğaz gibi coğrafi şekiller vasıtasıyla ayrılarak meydana gelen ayırık/marjinal denizlerin derin sularında ve bir de karada kutup bölgelerinde (permafrost) geniş çapta bulunur. Okyanus çukurlarında ve derin tabanlarda nadir rastlanır. Dünyada halihazırda bilinen ve tahmin edilen gaz hidrat alanlarının yeri Harita 32’de gösterilmektedir (Dondurur, 2021: 56).

Harita 32: Dünyada Bilinen Veya Tahmin Edilen Gaz Hidrat Alanları



Kaynak: Dondurur, 2021: 56

1m³ katı gaz hidrat genel olarak 164 ile 180m³ arasında gaz ve 0.8 m³ su içermektedir. Bu haliyle dünyada gaz hidratlarında depolanmış metan gazı miktarı 1226 trilyon m³ ile tüm dünyanın 300 yıl boyunca doğal gaz ihtiyacını karşılayabilecek boyuttadır. Bunun yanında gaz hidrat durağanlık katmanlarının büyük kısmının altında kalınlığı 300 m'ye ulaşabilen ve ticari bir hedef olabilecek serbest gaz birikimleri mevcuttur. Ancak gaz hidratları aynı zamanda yer kayması anlamında potansiyel riskler içermektedir. Deniz tabanında ani çözünmesi büyük çapta heyelanlara, yıkıcı tsunamilere, ani patlamalara neden olabilir. Gaz hidratları derin deniz doğal gaz boru hatlarında doğal olarak oluşarak borularda tıkanma meydana getirebilir. Dünyadaki organik karbonun %50'den fazlasını içerisinde bulunduran gaz hidratlarındaki metan gazının atmosfere salınmasının küresel iklim değişikliğinin önemli faktörlerinden biri olabileceği, 38-55 milyon yıl öncesi Paleosen-Eosen dönemde yaşanmış muhtemel benzer olguya atıfla, belirtilmektedir. Gaz hidratlarından gaz üretimi ilk olarak tesadüfen Rusya'nın Messoyakha permafrost bölgesinde doğal gaz üretiminde başlamıştır. Gaz üretimi yapılmasına rağmen rezervuar basıncının düşmemesi araştırıldığında gaz hidratlarının

         metan gazı oluşturduğı keşfedilmiştir. 1970'den beri bu alandan 9.35 milyar m3   retim yapılmıştır. Gaz hidratlarının bulundu   ortamdaki basınç ve/veya sıcaklıkla oynanarak gaz ve su olarak ayrıştırmaya dayanan gaz üretimine yönelik, basınç d      , sıcak artırımını, kimyasal enjeksiyonu ve CO2 yerleştirilmesi şeklinde dört farklı test edilen yöntem bulunmaktadır (Dondurur, 2021: 58–60).

Dünyada yaklaşık 10-11 bölgede yürütülen   retim test çalışmalarının ba  ını çeken ülkeler, enerji bağımlılığı çok fazla olan ve bunu azaltmaya uğraşan, Japonya ve Çin'dir. Türkiye hem Karadeniz'in batı bölgelerinde hem de Akdeniz'de Finike Denizaltı Dağları bölgesinde önemli gaz hidrat rezervlerine sahiptir. Karadeniz'deki potansiyele ilişkin K.Piri Reis araştırma gemisi ile uzun yıllar arama ve haritalama çalışması yapılmış ve geniş rezervlerin varlığı tespit edilmiştir. Ancak daha detaylı çalışmalara ihtiyaç bulunmaktadır. Buradaki      alanda gaz hidratların Türkiye'nin 60-240 sene doğalgaz ihtiya  ını karşılayabilecek yaklaşık 40-150 trilyon m3'l  k metan gazını içerdiği tahmin edilmektedir. Akdeniz'deki Finike Denizaltı Dağları Bölgesindeki gaz hidratları potansiyeline ilişkin teorik modellemeler ile yapılan değişik çalışmalarda ise 7000 trilyon m3, 1100 trilyon m3, 800 trilyon m3, 90 trilyon m3 gibi farklı miktarlarda doğal gaz potansiyeline işaret edilmektedir. 90 trilyon m3'l  k son bulgu bile Türkiye'nin 150 yıllık doğal gaz ihtiya  ına e   değerdir (Dondurur, 2021: 61–70).

Türkiye gaz hidrat rezervlerinden doğalgaz elde etmeye yönelik henüz herhangi bir plana sahip değildir. Ulusal Enerji Planında gaz hidrat rezervlerine yönelik herhangi bir politika hedefi veya eylem planı bulunmamaktadır. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Planı'nda ise, Amaç 4- "Enerji ve Tabii Kaynaklarda Küresel Etkinliği Artırmak" altında belirtilen Hedef 4.2- "  ncelikli alanlarda, hedef ülkelerle i   birliğini ve yatırım fırsatlarını geliştirmeye yönelik stratejiler hayata geçirilecektir" hedefi kapsamında sıralanan ihtiyaçlar listesinde "Oluşturulacak iş birlikleri ile Gaz Hidrat   retim potansiyelinin belirlenmesi" ibaresi yer almaktadır (T.C. ETKP Ulusal Enerji Planı, 2019: 113). Devletin, henüz yer ve potansiyel belirterek, kendi başına, çevresindeki gaz hidrat potansiyelini geliştirme gibi açık bir hedefi bulunmamakta, bu husus Bakanlık Stratejik Planında diğer ülkelerle bir i   birliği alanı olarak değerlendirmeye alınmaktadır.

Deniz Tabanı Madenciliği

Deniz tabanı/deniz altı madenciliği çok fazla geçmişe sahip olmayan ancak enerjideki dönüşüm süreci ile birlikte önemi giderek artan bir sektördür. Başlangıçta sı   sularında bakır, kalay ve altın çıkarma şeklinde yürütülen deniz madenciliği, 1950'li yıllarda Pasifik okyanusunda yürütülen oşinografi çalışmaları ve Filipinler açıklarında Mariana çukurunun keşfi, 1968-1982 yılları arasında Güney Amerika denizlerinde Clomar Challenger deniz altı araştırmaları kapsamında Derin Deniz Sondaj Programı projesi, 1979 yılında Doğu Pasifik Okyanusunda polimetallik masif sülfat yataklarının tespiti, 1986 yılında Alaska Nome bölgesi açıkları sı   sularında altın madenciliğinin

başlaması, 1982-2003 arasında Derin Deniz Sondaj Programı projesinin Okyanus Sondaj Programı ismiyle devam ettirilmesi, 2005 yılında Papua Yeni Gine açıklarında deniz ve okyanus tabanında Kanada merkezli Nautilus firması tarafından Solwara projesinin başlatılması ile devam etmiştir. Solwara projesi kapsamında ortalama 1550m derinlikten yılda 1.2 ila 1.6 milyon ton arası maden çıkarılması hedeflenmektedir. 2010 yılında ise Suudi Arabistan-Kanada konsorsiyumu tarafından 30 yıllığına işletme lisansı alınan Atlantis II projesi ile Kızıldeniz'de 2200 m derinlikte maden çıkarılması hedeflenmektedir (Ehsani ve Sivrikaya, 2018). Günümüzdeki derin deniz madenciliği faaliyetleri ise Tablo 4'te özet olarak sunulmaktadır.

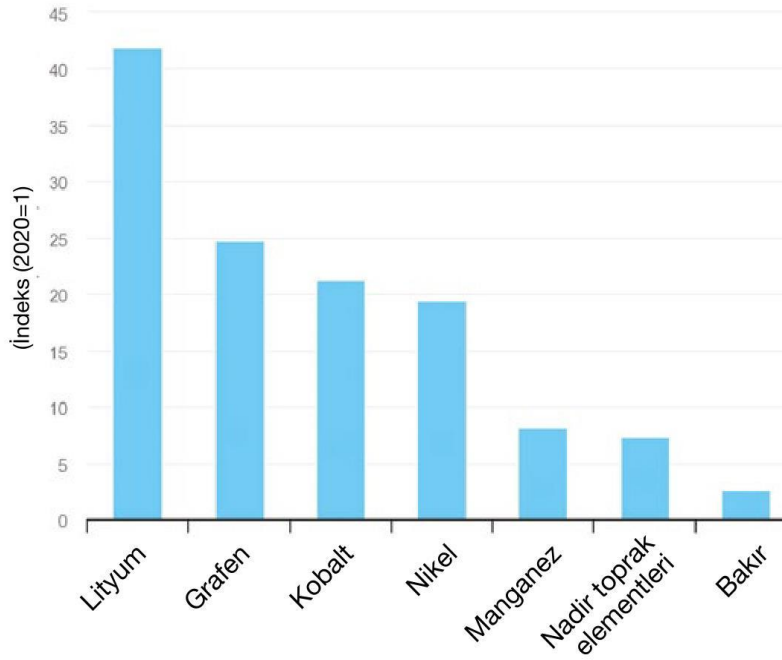
Tablo 4: Dünya Çapındaki Mevcut Derin Deniz Maden Aramalarına Genel Bakış

Yetki	Derin deniz mineral yatağı tipi	Geliştirme durumu
Uluslararası deniz dibi alanı	Polimetallik nodüller	Clarion Clipperton Zonen, Hint Okyanusu ve Batı Pasifik Okyanusu'nda yayınlanan 19 arama sözleşmesi.
	Deniz tabanı masif sülfürler	Güneybatı Hint Sırtı, Orta Atlantik Sırtı ve Orta Hint Okyanusu'nda yayınlanan yedi arama sözleşmesi.
	Kobalt bakımından zengin kabuklar	Batı Pasifik Okyanusu, Pasifik Okyanusu'ndaki Magellan Dağı ve Batı Pasifik Okyanusu'nda beş arama sözleşmesi imzalandı.
Japon ulusal suları	Deniz tabanı masif sülfürler	2017 yılında mineral kullanımı için test edilmiş ekipman.
	Kobalt bakımından zengin kabuklar	2020'de mineral kullanımı için test edilmiş ekipman.
Cook Adaları ulusal suları	Polimetallik nodüller	Arama ruhsatlandırma süreci Ekim 2020'de başlatıldı.
Norveç ulusal suları	Deniz tabanı masif sülfürleri	2023-2024 yıllarında işletme lisansları verebilir.

Kaynak: STM Teknolojik Düşünce Merkezi, 2023

İnsan hayatına giren teknolojinin artması beraberinde kullanılan cihazların hammaddesi olan maden ve minerallere olan talebi üssel şekilde artırmaktadır. Ayrıca dünyada yaşanmakta olan enerjide yeşil dönüşüm süreci de yeşil enerji teknolojisinde kullanılan maden, mineral ve nadir elementlere olan talebi patlatmış vaziyettedir. Bakır, nikel, alüminyum, çinko, lityum, kobalt ve manganez ile temiz enerji üretimi, iletimi ve depolama teknolojilerinde kullanılan lityum, kobalt ve grafit gibi malzemelere olan ihtiyaç artmaktadır. Örneğin, tek bir rüzgâr türbini için 500 kg nikel gerekmekte, elektrikli araçlar için bakır ihtiyacı içten yanmalı motorlu arabaların ihtiyacının üç katına ulaşmaktadır. 2030-2040 yıllarında genel talebin % 400 ila % 600 kadar artması (Grafik 3) söz konusudur (STM Teknolojik Düşünce Merkezi, 2023: 4).

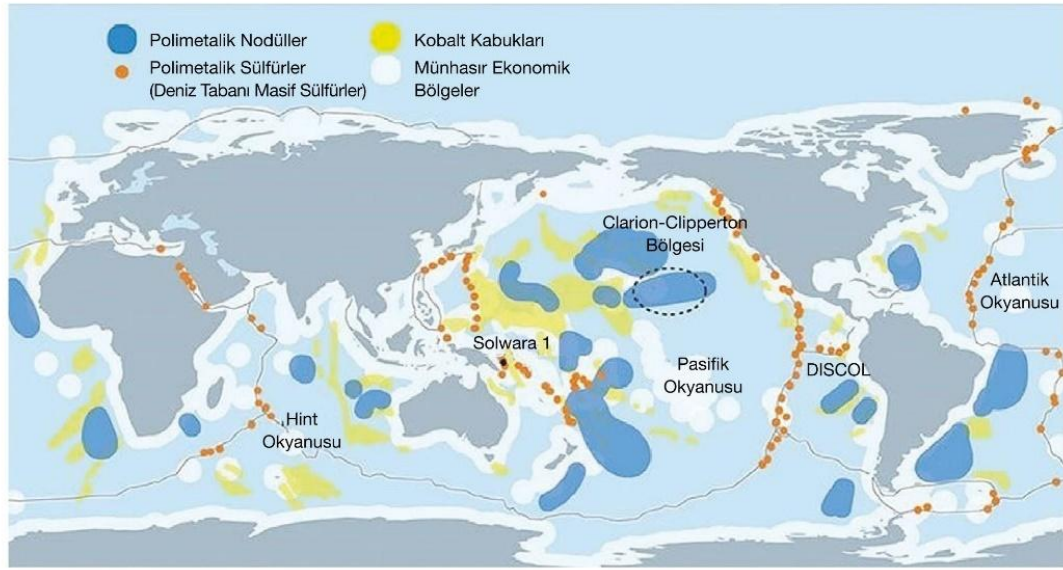
Grafik 3: 2020 Yılına Göre 2040 Yılında Madenlere Olacak Talep Artışı



Kaynak: STM Teknolojik Düşünce Merkezi, 2023: 5

Deniz yataklarında yaklaşık 22 milyar ton kadar, nikel, bakır, kobalt gibi elementleri içeren magnezyum yumruları bulunmaktadır. Denizel cevherlerin birim tonaj/hacminde bulunan metal miktarı karasal madencilikten 2 ila 10 kat daha yüksektir (TÜDAV, “Derin Deniz”, t.y.). Bir Japon deniz araştırmaları enstitüsüne ait Chikyu isimli gemi ile yapıldığı gibi günümüzde artık 10 bin metrenin üstündeki derinliklerde delici matkapla sondaj yapmak ve veri toplamak mümkündür (TÜDAV, “Derin Deniz”, t.y.). Nitekim Japonya maden ithalat bağımlılığını azaltmak için kendi münhasır ekonomik bölgesinde bu gemi ile 2017 yılında maden çıkarmayı başarmıştır (STM Teknolojik Düşünce Merkezi, 2023: 15). Dünyadaki derin deniz maden yataklarının yeri Harita 33’de gösterilmiştir.

Harita 33: Derin Deniz Maden Yatakları Haritası



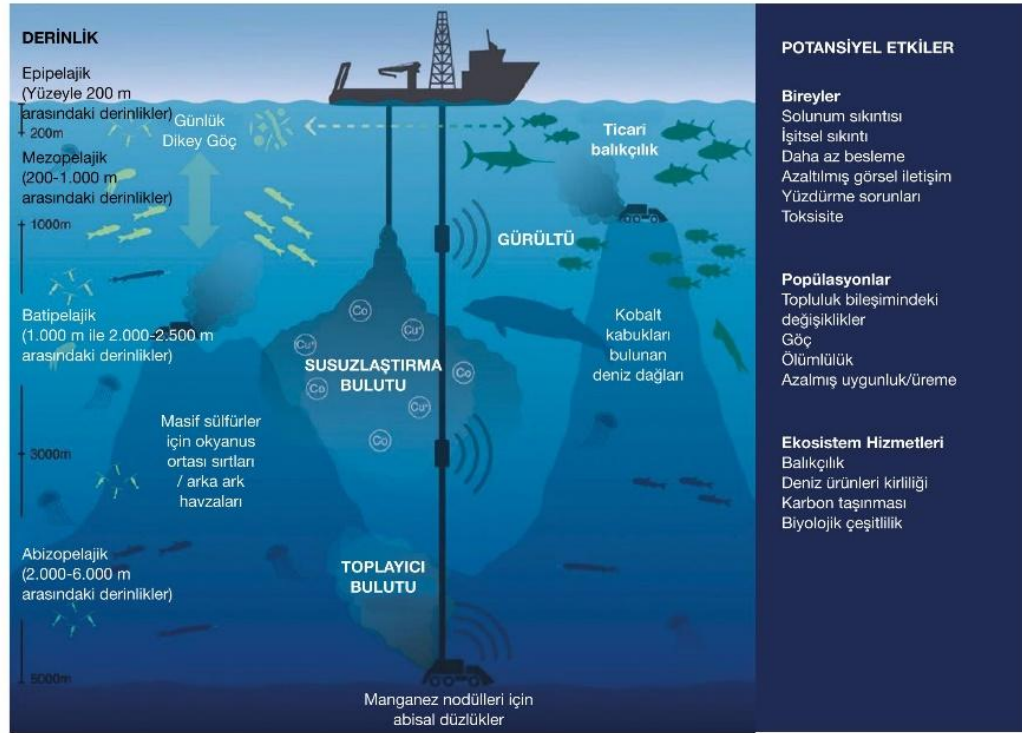
Kaynak: STM Teknolojik Düşünce Merkezi, 2023: 6

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ve 1994 BMDHS 11.Bölüm Uygulanmasına ilişkin Anlaşma şemsiyesinde kurulan özerk bir kurum olan Uluslararası Deniz Tabanı Otoritesi (ISA) 16 Kasım 1994'te Kingston, Jamaika'da faaliyetlerine başlamış, Haziran 1996'da tam yeteneğe kavuşmuştur. Yetkisi kapsamına giren "saha" ulusal yetki alanlarının ötesinde dünya okyanuslarının yaklaşık %54'ünü kapsayan deniz sahasıdır. ISA'nın görevi "saha"da tüm mineral kaynaklarıyla alakalı faaliyetleri insanlığın tamamı faydasına organize ve kontrol etmektir. Bu görev kapsamında ISA ayrıca deniz tabanıyla alakalı faaliyetlerden kaynaklanabilecek zararlı etkilerden denizel çevrenin etkin bir şekilde korunmasını sağlamakla da yükümlüdür (International Seabed Authority, "About ISA" t.y.).

ISA henüz insanlığın ortak mirası okyanuslarda derin deniz madenciliğine ilişkin bir karar vermemiştir. 150 bin km²'ye kadar olan yatak alanlarında 15 yıllığına keşif için hükümet ve şirketlere şu ana kadar 30 lisans vermiştir. Çin beş lisansla en fazla lisans sahibi şirketlerin merkezidir. ABD merkezli bir şirket İngiltere'deki yan kuruluşu üzerinden lisans sahibidir. Keşifler devam etmekte ancak çıkarma lisansı henüz verilmemektedir. Pasifik ada ülkesi Nauru'nun, çevresel kaygılar nedeniyle "iki yıl kuralı"na takılan, 2021 yılında yapılan çıkarma lisansı başvurusu hakkında, 2023 yılındaki taraflar konferansında 20'den fazla ülkenin itirazı sebebiyle, bir karar verilememiştir. Bunun yerine endüstriyel ölçekli madenciliği başlatmadan önce, 2024 yılında deniz ortamının korunması meselesi üzerinde görüşmeler yapılması planlanmıştır. ISA yasal ve teknik komisyonu tarafından taslakları hazırlanan "Sahadaki Mineral Kaynaklarının Değerlendirilmesi Üzerine Düzenlemeler" üzerine çalışmalar 2019 taslağı üzerinden halen devam etmektedir (STM Teknolojik Düşünce Merkezi, 2023: 12,15). Bu çalışmalar ışığında 2026 yılında bazı hükümet ve şirketlerin derin deniz madenciliği faaliyetlerine başlama beklentileri bulunmaktadır (Şeko, 2023).

2023 yılındaki ISA toplantısında 21 ülke derin deniz madenciliğinin yasaklanmasını savunmuş, Çin, Norveç, Nauru, Meksika ve İngiltere ise derin deniz madenciliği için hızlandırılmış lisansları desteklemiştir. Dünya Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği denizden elde edinilmesi planlanan madenlere olan ihtiyacı artıran metal bağımlılığının yeniden tasarlama ve yeniden kullanma, geri dönüşüm yoluyla azaltılabileceğini, derin deniz ekosistemleri ve insanlığa sağladığı gıda ve karbon tutumu gibi faydalar üzerine yeterli çalışma olmadığı, mevcut araştırmaların derin deniz madenciliğinin deniz ekositemine ciddi zararlarını (Şekil 5) öngördüğünü belirtmiştir (STM Teknolojik Düşünce Merkezi, 2023: 16).

Şekil 5: Derin Deniz Madenciliğinden Kaynaklanan Potansiyel Etkiler



Kaynak: STM Teknolojik Düşünce Merkezi, 2023: 13

AB, mavi ekonomi ve mavi kalkınma kapsamında boş durmamakta, aralık vermeksizin deniz tabanı maden kaynaklarını sürdürülebilir bir şekilde keşfetmek için çalışmalara devam etmektedir. Son yıllarda derin deniz maden kaynaklarının sürdürülebilir keşfi, çıkarılmasına yönelik MIDAS (2016), Mavi Madencilik ve VAMOS (2018), ve Mavi Nodüller (2019) gibi teknoloji ve bilgi tabanlı projelerle AB çözümler üretmeye çalışmaktadır. Almanya, deniz araştırmaları, çıkarma ve işleme teknolojilerinde, 400 bin çalışan ve 50 milyar avroluk ciroyla Birlik içerisinde öncü ülke durumundadır (STM Teknolojik Düşünce Merkezi, 2023: 8).

Çevre konusunda hassasiyeti olan ülkelerden biri olan Norveç'in, 2023 Haziran ayında Enerji Bakanlığı üzerinden yaptığı basın açıklaması ile, en erken 2025 sonbaharında kendi münhasır ekonomik bölgesinde derin deniz madenciliğine başlayabileceğini belirtmesi dikkat çekici bir gelişmedir. Norveç bu açıklamayı Ulusal Yetki Alanlarının Ötesinde Biyo-çeşitliliği Koruma Sözleşmesini imzalamasından bir gün sonra gerçekleştirmiştir. Açıklamada yeşil dönüşüm için gerekli nadir minerallerin çıkarılması için ülkenin kimi deniz yataklarında ticari amaçlı deniz madenciliği araştırmalarına izin verileceği belirtilmiştir. Gerekçe olarak, bahse konu minerallerin tedarikinde birkaç ülkeye bağımlı olmanın ülkeyi savunmasız kıldığı, çevresel hassasiyetlere dikkat ederek Norveç'in bunu gerçekleştirebileceği, sorumlu ve sürdürülebilir olarak tabanda gevşek olan polimetallik nodülleri çıkarmak için diğer ülkelere nazaran daha fazla tecrübeye sahip olduğu, bu bilgi ve tecrübe ile derin deniz madenciliğinde dünya lideri olabileceği ifade edilmiştir (Pala, 2023).

Türkiye'de deniz altı madenciliğine yönelik donanıma sahip kamu kurumu Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü (MTAGM) ve onun adına da bu alanda sorumlu Deniz Araştırmaları Dairesi Başkanlığı'dır. Daire, 2011 yılındaki Deniz ve Çevre Araştırmaları Dairesi olarak ilk teşkilinden sonra 2015 yılında yapılan değişikliklerle, Deniz Araştırmaları Dairesi olarak yeniden teşkil edilmiştir (Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Yönetmelik, 1973).

2012 yılında yerli olarak inşasına başlanan 23 Haziran 2017 tarihinde geçici kabulü, 25 Şubat 2019 tarihinde de nihai kabulü yapılan Oruç Reis Araştırma Gemisinin envantere girişi deniz altı araştırmalarında dönüm noktası olmuştur. Zira sahip olduğu şu özellikler onu tam bir yetenek çarpanı olarak ortaya koymaktadır:

- iki ve üç boyutlu derin sismik, gravite ve manyetik ölçüm yapan jeofizik sistemler,
- deniz tabanından itibaren 15bin m derinlikteki jeolojik yapıları görüntüleyebilen ayrıntılı görüntüleme/haritalama sistemleri,
- 1500 m su derinliğine kadar inip deniz tabanını ayrıntılı olarak izleyebilen, numune alabilen uzaktan kumandalı sualtı aracı,
- elde edilen verileri işleme ve analize olanak sağlayan, jeoloji, jeofizik, hidrografi, oşinografi ve biyoloji araştırma laboratuvarları.

Bu yetenekle Türkiye ayrıca, jeopolitik öneme haiz kıta sahanlığı araştırmalarına, liman, platform vb. deniz yapıları ile deniz altı kablo ve boru hatları yer seçimi, periyodik kontrolleri, deprem, tsunami, deniz kirliliği ve iklim değişikliğine yönelik araştırmalar da icra edebilme imkânlarına da sahip olmuştur. Oruç Reis'ten toplanan yüksek hacimli sismik verileri incelemek ve analiz etmek üzere de karada Deniz Araştırmaları Laboratuvarında Sismik Yorumlama Merkezi kurulmuştur. 2010 yılında envantere girmiş olan MTS Selen ise daha mütevazı donanımlıdır ve sismik ölçümler, sonar görüntülemeleri, su örnekleyicisi, 400 m'ye kadar deniz tabanı örnekleyicisi gibi özelliklere sahip ve sığ sularda denizaltı jeofizik araştırmaları yapan bir gemidir.

Bu iki araştırma gemisinin ülkeye kazandırılmasına yönelik irade oluşturulması ayrıca bir dönüm noktasıdır. Çünkü öncesinde aynı ölçek ve çapta araştırmalar yapılabilmesi için yabancı şirketlerin araştırma gemileri yüksek meblağlar ödenerek kiralanmış ve ayrıca, bunlardan birisinin de Meis adasını bahane göstererek çalışmayı sonlandırması, bir başkasının KKTC kuzey kıyılarındaki çalışmalarını dış baskılar nedeniyle sonlandırması gibi vakalar yaşanmıştır.

Oruç Reis araştırma gemisi sahip olduğu bu özellikler ile okyanuslar ve kutuplar dâhil tüm denizlerde hizmet verebilecek niteliktedir. MTA bu gemiyle uluslararası çalışmalara da istekli olduğunu en başta da Afrika olmak üzere çeşitli ülkelerle maden ve enerji çalışması yapmayı hedeflediklerini belirtmektedir (Maden Tetkik ve Araştırma Genel Müdürlüğü (MTAGM), t.y.).

MTAGM deniz araştırmalarıyla alakalı kurumsal kapasiteyi zenginleştirmek adına 2013'te Fransa Deniz Araştırmaları Enstitüsü ile 5 yıllık, 2015 yılında Hollanda Kraliyet Deniz Araştırma Enstitüsü ile 3 yıllık iş birliği protokolleri imzalamıştır. 23 Ocak 2020 tarihinde yine Fransa Deniz Araştırmaları Enstitüsü ile bir Mutabakat Zaptı (MoU) imzalanmıştır. İmzalanan protokoller ve MoU ile yerinde inceleme, ortak bilimsel projeler yürütme, bilim adamı değişimi, bilimsel bilgi alışverişi hedeflenmektedir (MTAGM, t.y.).

MTAGM koordinatörlüğünde envantere girmek üzere olan Oruç Reis Araştırma Gemisi'ne ilişkin 26-27 Ekim 2016 tarihlerinde "Deniz Araştırmalarının Bilimsel ve Ekonomik Açından Değerlendirilmesi Çalıştayı" isimli çalıştay gerçekleştirilmiştir. Gemiyle edinilmesi gereken yetenekler, geminin kullanım konsepti, faaliyetlerin kapsamı ve önceliklerine yönelik çalıştayda ortaya konan önerilerin özeti aşağıda sunulmuştur.

1. Deniz araştırmalarının etkin ve verimli bir şekilde yürütülmesi için nitelikli araştırmacı ve yardımcı teknik personelin yetiştirilmesi maksadıyla yurt dışı ve yerli master/doktora eğitim gerçekleştirilmeli, üniversitelerdeki mevcut yetişmiş personelden yararlanabilmeye yönelik düzenleme yapılmalı, personelin sürekliliği için gerekli sosyoekonomik şartlar ve yeni araştırma yöntemlerine hızlı uyum için özel eğitim programlarının oluşturulmalı,
2. Çalışmalarda elde edilecek su ve çökel örneklerinin tahlili için merkezi bir laboratuvar ile toplanan jeofizik ve hidrografik sayısal verilerin uluslararası-endüstriyel standartlarda işlenmesi için gereken altyapı kurulmalı, bunların teknik personeli istihdam edilmeli ve yetiştirilmelidir. Bu konulardaki eksiklikler tamamlanana kadar ulusal ve/veya uluslararası işbirlikleri kurulmalıdır.
3. Toplanan verilerin uygun şekilde arşivlenmesi için ve paylaşılması için bir sistem kurulması gerekmektedir.
4. MTA araştırma gemisinin diğer deniz bilimleri araştırmalarında da kullanımına yönelik MTA koordinatörlüğünde bir işletme yönetimi gerçekleştirilmelidir.

5. Geminin uluslararası sularda özellikle de Atlantik ve Pasifik okyanuslarında faaliyetler yürütmesi sağlanarak doğal kaynaklar araştırılmalı, iklim-oşinografi verileri toplanmalıdır.

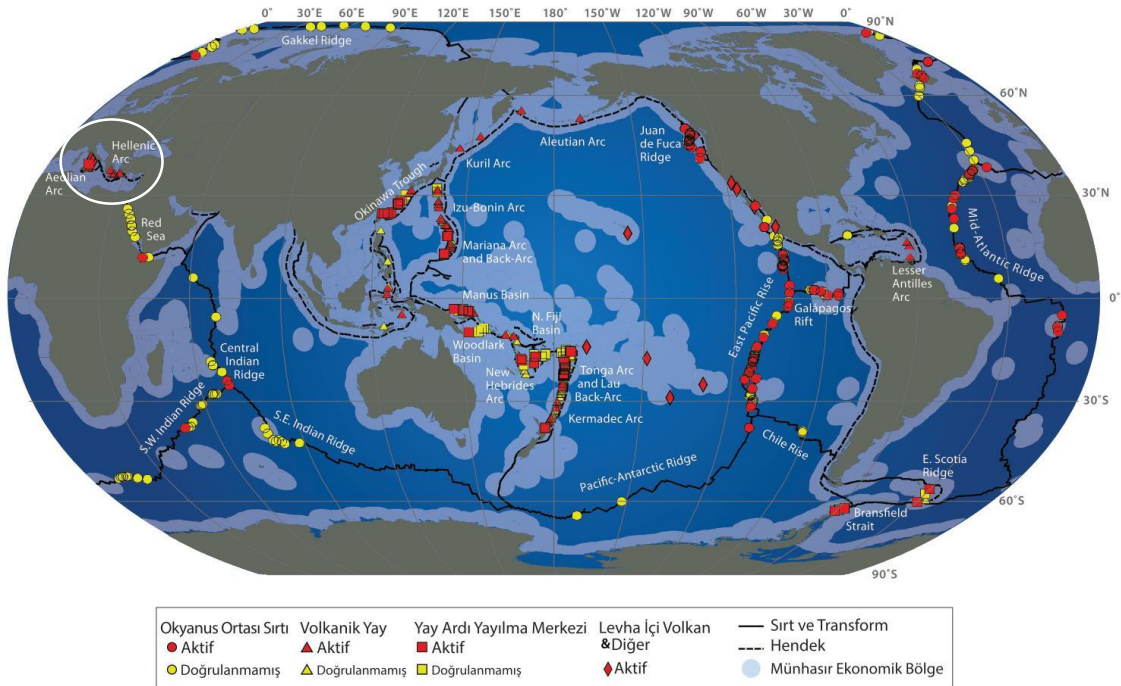
6. Geminin ülkemizin deniz strateji ve politikaları çerçevesinde kullanılabilmesine yönelik ilgili kurumlarla yakın koordinasyon kurularak kısa, orta ve uzun vadeli hedefler çerçevesinde projelere girişilmelidir.

7. Ülkemiz deniz yetki alanlarında veya bu alanların dışında yürütülecek faaliyetlere ilişkin Dışişleri Bakanlığı dâhil ilgili idarelerle koordinasyonun esasları ile yetki ve sorumluluklar ivedilikle belirlenmelidir (MTAGM, t.y.).

Bilimsel önerilerin dikkate alınarak Oruç Reis'in ulusal ve uluslararası sularda deniz tabanı araştırmalarına yönelik plan ve programına şekil verilmesi, yeteneklerinin düzenlenmesi dört denize sahip ülkemizin bu denizlerdeki potansiyeli gerçekleştirebilmesi adına umut vaat eden bir gelişmedir. Politikalar üretebilmek, ekonomik ölçeği olan kaynakları değerlendirebilmek ve tüm bunları sürdürülebilir şekilde idame ettirmek ayağı yere basan bilimsel araştırmalarla mümkündür. Aksi halde yanlış politikalar ve planlamayla hem ülke kaynaklarının israf edilmesi hem de deniz ekosistemine zarar verilmesi söz konusu olacaktır.

Hem Harita 33'te ve hem de hidrotermal baca sistemi küresel dağılımı haritasında (Harita 34) (Karapınar, 2015: 78) Türkiye açısından Ege Denizi güney kesiminde Girit adası doğusunda polimetallik sülfür (deniz tabanı masif sülfürler) ve Menteşe adaları bölgesinde aktif volkanik yaylar olan bölgeler dikkat çekmektedir.

Harita 34: Hidrotermal Baca Sistemi Küresel Dağılımı



Kaynak: Karapınar, 2015: 78

MTA Enstitüsü haricinde deniz tabanına yönelik araştırma yapabilecek bir diğer kurum Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) ve onun uluslararası şirketi, Turkish Petroleum International Anonim Şirketidir. Karada ve denizde hidrokarbon enerji kaynakları aramaya odaklanan bu kamu şirketlerinin denizlerdeki faaliyetleri Barbaros Hayrettin Paşa Araştırma gemisinin envantere girmesiyle sıçrama yapmıştır.

Barbaros Hayrettin Paşa Sismik Araştırma Gemisi, esasında Arktik araştırmaları için 2011 yılında bir Norveç şirketi için üretilmiştir. TPAO gemiyi bu şirketten üç yıl mürettebat hizmeti sağlanması dâhil 213 milyon ABD dolarına satın almıştır. 2 ve 3 boyutlu sismik veri toplayabilen gemi 84.2 m uzunluğa ve 17 m genişliğe sahip olup, 17 knot azami hıza ulaşabilmektedir. Gemi araştırmaları için 6000 m'lik 8, 8000 m'lik 6 streamer sismik şeritlerini 25 ila 200 m yatay aralıklarla serebilmektedir (Polarcus, 03.03.2011). Gemi bir KHK ile 2018 yılında Turkish Petroleum International Anonim Şirketi (TPIC)'ne devredilmiş ve veri toplama işlemleri yine hizmet alımı yöntemiyle sürdürülmeye devam edilmiştir (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı, t.y.).

Sondaj için ise, 2017 yılında Fatih Sondaj Gemisi, 2018 yılında Yavuz Sondaj Gemisi, 2020 yılında Kanuni Sondaj Gemisi ve son olarak 2022 yılında ise Abdülhamit Han Sondaj Gemisi TPAO envanterine girmiştir. Cumhuriyet tarihimizde ilk kez yüzde yüz milli kaynaklar ile Akdeniz'de Alanya-1 derin deniz kuyusu sondajı ile 29 Ekim 2018'de başlayan, Finike-1, Karpaz-1, Güzelyurt-1 ve Magosa-1 derin deniz kuyularıyla devam eden petrol arama çalışmaları, günümüzde daha çok Karadeniz'e odaklanarak devam etmektedir. TPAO'nun bu sondaj gemileri yaklaşık 11.000-12.500 m arası derinliklere kadar kuyu açabilmektedir. 6. nesil arama gemisi Fatih ve Yavuz 262 milyon ABD dolarına, Kanuni 37.5 milyon ABD dolarına, 7. nesil Abdülhamid Han ise 180 milyon ABD dolarına satın alınmıştır (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı, t.y.). Yani denizaltı sondajı için yaklaşık 740 milyon ABD dolarlık bir yatırım yapılmıştır.

Zengin doğal gaz ve petrol yataklarının keşfi ve kaynakların çıkarılması için araştırma ve sondaj gemilerine harcanan paralar elbette gerekli yatırımlardır. Üniversitelerimizin veya denizel araştırma enstitülerimizin tam teçhizatlı modern bir deniz bilimsel araştırma gemisinin maliyeti daha önce belirtildiği gibi 10-12 milyon dolar civarındır. Denizel bilimsel çalışmalar için özellikleri çok gelişmiş gemilerin kullanımı ile elde edilecek bulguların ve faydaların en az deniz tabanı madenciliği ve hidrokarbon çıkarılması kadar ve belki de daha fazla olabileceğini, değişik sektörlerde sağlayabilecekleri üretim ve istihdam potansiyeli ile ekonomide bir zincir etkisinin oluşmasına neden olabileceklerini kestirmek çok da zor değildir.

2.6. Çevrenin, Kaynakların, Biyolojik ve Ekolojik Dengelerin Korunması, Kültürel ve Doğal Yerlerin Muhafazası

Akdeniz Eylem Planı ve Karadeniz Eylem Planı

1972 yılında Stokholm-İsveç'te yapılan Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı neticesinde Birleşmiş Milletler Çevre Programı kurulmuş ve Programın 1973 yılındaki ilk Yönetim Konseyi toplantısında alınan karara istinaden de 1974 yılında da "Bölgesel Denizler Programı" oluşturulmuştur. Bölgesel Denizler Programı'nın ilk öncelik alanının Akdeniz olmasına karar verilmiştir. 1975 yılında ise Avrupa Ekonomik Topluluğu ile Akdeniz'e kıyısı olan ülkeler tarafından Akdeniz Eylem Planı (AEP) kabul edilmiş ve Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması çerçeve bir sözleşme şeklinde 1976 yılında kabul edilmiş ve uygulanmaya başlanmıştır. 1995 yılında ise Sözleşme ve Eylem Planı, 1992 yılında ses getiren Çevre ve Kalkınma Üzerine Rio Konferansı'ndaki anahtar kavramları ithal etmek ve kapsamına kıyıları da almak üzere, tadil edilerek "Akdeniz'de Denizel Çevrenin ve Kıyı Bölgesinin Korunması için Sözleşme" (Barselona Sözleşmesi) ve "Akdeniz Deniz Çevresinin Korunması ve Kıyı Alanlarının Sürdürülebilir Kalkınması İçin Eylem Planı" şeklinde güncellenmiştir. Eylem Planı halen 21 kıyı ülkesi ve AB tarafından üç temel boyut olan, Yasal Çerçeve, Akdeniz'de Sürdürülebilir Kalkınma, Kurumsal ve Mali Düzenlemeler alanlarındaki faaliyetlerden oluşmaktadır. İlk boyut olan yasal çerçevede,

- Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması (Barselona) Sözleşmesi,
- Akdeniz'in Gemi ve Uçaklardan Yapılan Boşaltmadan Kaynaklanan Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü,
- Fevkalade Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak İşbirliğine Ait Protokol, 1976 yılında kabul edilmiştir (Algan, 1997).

Devam eden yıllarda ise aşağıda sunulan protokoller imzalanmıştır. Deniz alanı yönetimi için önemli görülen bu protokollere Türkiye, Yunanistan ve AB'nin taraf olma, katılma ve yürürlüğe koyma bilgileri de verilmiştir.

- Akdeniz'in Kara Kökenli Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü (1983, Türkiye 1987 yılında taraf),
- Akdeniz'de Özel Koruma Alanları Kurulmasına İlişkin Protokol (1988, Türkiye 1988 yılında taraf, Yunanistan 1982'de taraf, 1987'de meclis onaylamış, AB 1983'de taraf, 1986'da yürürlüğe koymuş),
- (Yukarıdaki protokolün yerine geçen) Akdeniz'de Özel Koruma Alanları ve Biyoçeşitliliğe İlişkin Protokol (1995, 1996'da ilaveler [Ek 2- Yok olmakta veya tehdit altındaki türler listesi, Ek 3- İstifade edilmesi düzenlenen türlerin listesi], 2013'te ve 2018 yılında bu ilavelerin güncellenmesi, Türkiye 2002'de protokole taraf, Ek 2 ve Ek 3 2015'te yürürlüğe konu, Yunanistan 1995 yılında

protokole taraf, meclis onayı yok, Ek 2 ve Ek 3'e taraf değil, AB, protokole 1995'te taraf, 1999'da onaylamış, protokol eklerini imzalayıp yürürlüğe sokmuş),

– Akdeniz'in Kıta Sahanelığı, Deniz Yatağı ve Deniz Dibinin İşletilmesinden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü (1994, 2021'de tadil edildi, Türkiye taraf değil, Yunanistan 1994'te imzaladı ancak henüz mecliste onaylanmadı, AB 2013 yılında protokole katıldı),

– Akdeniz'de Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınımı ve Bertarafından Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesi Protokolü (1996, Türkiye 1996'da taraf, 2007'de yürürlüğe girdi),

– Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi (ICZM) Protokolü (2008, Türkiye taraf değil; AB 2008'de taraf 2011'de yürürlüğe koydu, Yunanistan 2008'de taraf, henüz meclis onaylamadı) (UNEP MAP, t.y.a).

AEP kapsamındaki faaliyetlerin yönetilmesi ve yürütülmesine ilişkin bir kurumsal yapı da söz konusudur. Barselona Sözleşmesinin 17. maddesi gereği BM Çevre Programı, 1982'de Atina'da ev sahibi ülke anlaşması ile kurulan, kendi AEP Koordine Birimi üzerinden sekreteryaya hizmeti sunmaktadır. Birimin görevi Sözleşmenin, Protokollerinin ve Stratejilerin ve imzacı taraflarca alınan kararlar ve tavsiyelerin uygulanmasını kolaylaştırmak ve teşvik etmek ve AEP sisteminin işletilmesini temin etmektir. AEP Koordine Birimine ilave olarak, AEP sisteminin gücünün kaynağı olan, uzmanlığa ve yetkilendirmeye dayanan, AEP Bileşenleri bulunmaktadır. Bunlar;

1. Atina'da Koordine Birimi'nde teşkil edilmiş Akdeniz Kirlilik Değerlendirme ve Kontrol Programı (MED POL),
2. Malta'da konuşlu, Akdeniz için Bölgesel Denizel Kirlilik Acil Mukabele Merkezi (REMPEC),
3. Marsilya'da konuşlu Mavi Plan Bölgesel Faaliyet Merkezi (PB/RAC),
4. Split'te konuşlu Öncelikli Eylemler Programı Bölgesel Faaliyet Merkezi (PAP/RAC),
5. Tunus'ta konuşlu Özel Koruma Alanları Bölgesel Faaliyet Merkezi (SPA/RAC),
6. Barselona'da konuşlu, Sürdürülebilir Tüketim ve Üretim Bölgesel Faaliyet Merkezi (SCP/RAC-MEDWaves),
7. Roma'da konuşlu, Bilgi ve İletişim için Bölgesel Faaliyet Merkezi (INFO/RAC) (UNEP MAP, t.y.b).

Ayrıca, daha önce bahse konu olduğu üzere İklim Değişikliği Bölgesel Faaliyet Merkezi'nin 2025 yılı sonunda İstanbul'da faaliyete başlaması beklenmektedir.

Barselona Sözleşmesinin 10. Maddesi gereği düzenlenen Akdeniz'de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğe İlişkin Protokolü'nün 9. maddesi Akdeniz'de özel koruma alanları kurulması ve listelenmesi hususunu esasa bağlamaktadır. Buna göre, ilan edilmek istenen alanın tamamen veya kısmen açık deniz içermesi ve deniz yetki alanları paylaşımının yapılmamış olduğu deniz alanlarında olması durumlarda, özel koruma alanı önerisinin o denizdeki iki veya daha çok komşu taraflarca yapılması gerekmektedir (Algan ve Gönülal, 2019: 42). Bu haliyle Ege Denizi karasuları ötesinde

Türkiye ve Yunanistan'ın özel koruma alanları ilanı için beraber hareket etme yükümlülüğü bulunmaktadır.

Barselona Sözleşmesine benzer bir şekilde, Karadeniz'in kirliliğe karşı korunması için de kıyıdaş ülkeler arasında 1992 yılında Bükreş'te Bükreş Sözleşmesi olarak anılan, "Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi beraberindeki üç protokol (Karadeniz Denizel Çevresinin Kara Kaynaklı Kirliliğe Karşı Korunması; Karadeniz Denizel Çevresinin Acil Durumlarda Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerce Kirlenmesine Karşı Mücadelede İş Birliği; Karadeniz Denizel Çevresinin Bertaraf Nedeniyle Kirliliğe Karşı Korunması) ile birlikte imza altına alınmıştır. 1994 yılında yürürlüğe giren Sözleşme ile diğer adı İstanbul Komisyonu olan Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Üzerine Komisyon ve onun işlemlerini yürütmek üzere bir Daimi Sekreterlik İstanbul'da kurulmuştur. Komisyon tarafından Sözleşmenin amacını yerine getirmek üzere hazırlanan Karadeniz'in Korunması ve Rehabilitasyonu İçin Stratejik Eylem Planı 1996 yılında imzalanmış ve bu plan 2009'da güncellenmiştir. Stratejik Eylem Planı kapsamında;

- Varna-Bulgaristan'daki Eylem Merkezi'nce koordine edilen Gemi Taşımacılığı Çevresel Emniyet Yönleri Üzerine Danışma Grubu,
- Odesa-Ukrayna'daki Eylem Merkezi'nce koordine edilen bir Kirlilik İzleme ve Değerlendirme Üzerine Danışma Grubu,
- İstanbul Eylem Merkezi'nce koordine edilen Kara Kaynaklı Kirlenmenin Kontrolü Üzerine Danışma Grubu,
- Kraasnodor-Rusya Eylem Merkezi'nce koordine edilen Bütünleşik Kıyı Alanlı Yönetimi için Ortak Yöntemler Geliştirme Üzerine Danışma Grubu,
- Köstence-Romanya Eylem Merkezi'nce koordine edilen Balık Kaynaklarının ve Diğer Deniz Canlılarının Çevresel Yönlerinin Yönetimi Üzerine Danışma Grubu,
- Komisyon Sekreterliğince koordine edilen Bilgi ve Veri Değişimi Üzerine Danışma Grubu kurulmuştur (The Commission On..., t.y.)

Eylem Planında, kısa zamanda bir kıyı ülkeleri arasında bir Balıkçılık Sözleşmesi imzalanması, İstanbul Komisyonu'nca 2002 yılına kadar Sözleşme'ye bir Biyolojik Çeşitlilik ve Peyzaj Protokolü kabul edilmesi, İstanbul Komisyonu'nca 2004 yılına kadar bir Koruma Alanları için bir Bölgesel Strateji geliştirilmesi ve kabul edilmesi, 2000 yılına kadar her ülkenn koruma alanlarına yönelik mevzuatını uyumlu hale getirmesi, 2005 yılına kadar İstanbul Komisyonu'nca Bütünleşik Kıyı Alanı Yönetimi için Bir Bölgesel Karadeniz Stratejisi geliştirilmesi, paydaşların çalışmalara ve süreçlere dahil edilmesi gibi hususlar öngörülmüştür. 2002 yılında Karadeniz Biyoçeşitlilik ve Peyzaj Korunması Protokolü Sözleşmeye dördüncü protokol olarak kabul edilmiş ve 2011 yılında yürürlüğe girmiş, Karadeniz'in Denizel Çevresinin Karadaki Kaynaklardan ve Faaliyetlerden Kirlenmesine Karşı Korunması ise beşinci protokol olarak 2009 yılında imzalanmış ve 2011 yılında yürürlüğe girmiştir. Komisyon üye delegeleriyle senede iki kere düzenli toplantılarını yapmakta, Barselona

Sözleşmesi Sekreterliği, ACCOBAMS, Tuna Nehri Koruması için Uluslararası Komisyon gibi ilgili bölgesel ve uluslararası örgütlerle toplantılar gerçekleştirmekte, Karadeniz'e ilişkin ortak projeler yürütmektedir (The Commission On..., t.y.).

Türkiye'nin Deniz Koruma Faaliyetleri

Türkiye'de deniz ve kara alanlarını koruma faaliyetleri; özel çevre koruma bölgesi, milli park, tabiat parkı, tabiatı koruma alanı, tabiat anıtı, muhafaza ormanları, tohum meşcereleri, tohum ve gen bahçeleri, tarım işletmeleri, yaban hayatı koruma bahçeleri, doğal ve arkeolojik sit alanları, sulak alanlar ve biyosfer rezerv alanları gibi farklı statüler kapsamında yürütülmektedir. Bu statüler ise aşağıdaki hukuki veçhelere dayanmaktadır:

- 2872 Sayılı Çevre Kanunu,
- 4856 Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,
- 6831 sayılı Orman Kanunu,
- 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu,
- 4915 Sayılı Kara Avcılığı Kanunu,
- 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu,
- 1634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu,
- 383 sayılı Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname,
- 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu (T.C. ÇŞİDB TVKGM, 2014: 5).

Türkiye'nin Akdeniz'de biyolojik çeşitliliğin korunmasına yönelik çalışmalar ise yukarıda bahse konu 12.06.1981 tarih ve 17368 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi"nin (Barselona Sözleşmesi) eklerinden "Akdeniz'de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Protokol" çerçevesinde başlatılmıştır (T.C. ÇŞİDB TVKGM, 2014: 5).

Tarım ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü Hassas Alanlar Daire Başkanlığı verilerine göre 2022 yılı sonu itibarıyla Türkiye'nin korunan deniz sahası 2.755.238 hektar ile toplam deniz sahasının (46.200.000 hektar) %5.96'sına denk gelmektedir. Korunan kıyı alanları uzunluğu ise 3216 km ile toplam kıyı uzunluğunun (8592 km) %37'sine denk gelmektedir (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü, 2023).

Türkiye'nin denizlere yönelik önemli bir planlı yaklaşım örneği 2009-2014 yılları arasında gerçekleştirilen "Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi" neticesinde hazırlanan "Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Ulusal Stratejisi"dir. Proje 2009-2014 yılları arasında Küresel Çevre Fonu'nun desteği ve BM Kalkınma Programı ortaklığıyla mülga

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü yürütücülüğünde gerçekleştirilmiştir. Projede paydaş kamu kurumları, mülga Orman ve Su İşleri Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü ile mülga Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'dür. Projede temel amaç proje başlangıcında 346138 hektar korunma altındaki deniz alanını 100000 hektar daha artırmak ve bu koruma alanlarının etkin yönetimine ilişkin esasları oluşturmaktır. Projedeki önemli vurgu, bu esas amacın gerçekleştirilmesine yönelik kurumlar arası koordinasyonu güçlendirilmesidir. Bir diğer vurgu da, etkin yönetimin yerleşebilmesi maksadıyla yerel teşkilatlarda kapasite artırımının sağlanmasıdır (T.C. ÇŞİDB TVKGM, t.y.ç). Stratejide korunan deniz alanlarında çok amaçlı kullanım sahalarında ekonomik faaliyetlerin, koruma amaçlarına hâlel getirmeyecek şekilde gerçekleştirilebilmesi, düzenlenmesi ve yönetimi için kurumlar arası etkileşim ve koordinasyonun niteliğinin artırılması ihtiyacı ortaya konmuştur (T.C. ÇŞİDB TVKGM, 2014).

Proje uygulama alanı, proje başlangıcında ilan edilmiş olan, Türkiye'nin mevcut tüm deniz koruma alanları olan;

- Fethiye ve Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi (ÖKÇB),
- Köyceğiz-Dalyan ÖÇKB,
- Datça-Bozburun ÖÇKB,
- Gökova ÖÇKB,
- Foça ÖÇKB ve,
- Ayvalık Adaları Tabiat Parkı olarak tarif edilmiştir.

Projenin önemli amaçlarından bir diğeri, ulusal düzeyde deniz koruma alanları koordinasyon mekanizması geliştirmek olarak proje belgesinde ifade edilmiştir. Proje kapsamında balıkçılığa kısıtlı alanların en az iki ÖÇKB'de oluşturularak stok azalmasının önüne geçilmesi planlanmıştır (Özyanık vd., 2010).

Strateji hazırlanması için oluşturulan Ortak Akıl Platformu ve Odak Grupları ile 2011 yılı Temmuz ve Ağustos aylarında gerçekleştirilen çalışmalarda deniz ve kıyı koruma alanları (DKKA)'nın mevcut durumu incelenmiş, güçlü alanlar, zayıf alanlar, fırsatlar ve tehditler analizi yapılmış ve DKKA'lara ilişkin strateji, karar ve uygulamalara rehberlik edecek aşağıda sunulan temel ilke ve değerler tespit edilmiştir:

–*Akılcı ve Bilimsel Karar Verme*: DKKA yönetiminde, sistematik ve sürekli toplanan ekolojik, ekonomik, sosyal, kültürel ve benzeri tüm verilerin analizi sonucu elde edilen sıranabilir bulgulara (göstergelere) dayalı kararların alınmasını ifade eder.

–*Sürdürülebilirlik*: DKKA'lara yönelik politika, uygulama ve hizmetlerin devamlılığını, bu politika uygulama ve hizmetlerin sosyal, siyasal, kültürel ve ekonomik boyutlarının tüm paydaşların lehine olacak şekilde dengede tutulmasını, sıranabilir ve değiştirilebilir esnekliğine sahip bir yapı ile sürekliliğini ifade eder.

–*Paydaş Odaklılık*: DKKA’lar ile ilgili çalışmalarda belirlenen paydaşların planlama ve uygulama süreçlerine dâhil edilerek uygulamaların paydaşlar açısından olumlu sonuçlara ulaşmasını ifade eder.

–*Koruma ve Kullanma Dengesini Gözetmek*: DKKA’arın barındırdığı doğal, kültürel, ekonomik ve sosyal değerlerin korunması ve akılcı, sürdürülebilir ve ekosistemlerin taşıma kapasiteleri içinde kalacak şekilde kullanılmasıdır.

–*Katılımcılık*: DKKA’lara ilişkin herkesin bilgilere ulaşabilmesi yerel halkın yönetim ve karar süreçlerine katılması ve yargıya başvuruya ilişkin hakların tanınmasıdır.

–*Toplumsal Sorumluluk*: DKKA’larda sürekli veya belirli sürelerle faaliyet gösteren kurum/kuruluşlar ile kişilerin çevre ve doğa koruma farkındalığı içinde sosyal sorumluluk yaklaşımıyla davranması, bu yönde karar alması ve uygulamasıdır.

–*Bütünleşik Planlama ve Yönetim Odaklı*: Ülke, bölge, havza ve yerel düzeylerde aşamalı olarak gerçekleştirilen ekolojik, toplumsal, kültürel, tarihsel ve ekonomik değerleri koruyarak geliştiren sürdürülebilir, etkin yönetim odaklı ve eyleme dönük araçları içeren bir planlama anlayışıdır.

–*Etkin Bilgi Üretimi ve Paylaşımı*: DKKA’larda bilimsel veri ve bilgiden yola çıkılarak yeni fikirlerin oluşturulması, tüm paydaşların bu veri ve bilgilere ulaşımının kolaylaştırılması, üretilen bilginin ulusal ve uluslararası alanda yaygınlaştırılması ve kabulünün sağlanması, toplumun her kesimi tarafından bilgiye ulaşılabilmesi ve bilginin kullanılabilir olmasıdır (T.C. ÇŞİDB TVKGM, 2014: 26).

Dikkat edilirse Ortak Akıl Platformu ve Odak Grup çalışmalarıyla ortaya konmuş bu temel ilke ve değerler, IOC'nin eko-sistem temelli denizel mekânsal planlamayı merkezine oturtmuş bütünleşik deniz yönetişimi ilke ve değerleri ile benzeşmektedir. Farkı, deniz kıyı ve koruma alanları strateji ve eylemleri için benimsenmiş olmasıdır. Yani kullanılsa münhasır ekonomik bölge ve kıta sahanlığı alanlarına yönelik de rehberlik yapabilecek bu ilke ve değerlerin, gelinen aşamada yerel odakla yürütülen gayretlere ışık tutmak için prensip edinildiği görülmektedir. Ayrıca bu ilke ve değerlerden "Bütünleşik Planlama ve Yönetim Odaklı" yaklaşımın "ülke, bölge, havza ve yerel düzeylerde aşamalı olarak gerçekleştirilen ekolojik, toplumsal, kültürel, tarihsel ve ekonomik değerleri koruyarak geliştiren sürdürülebilir, etkin yönetim odaklı ve eyleme dönük araçları içeren bir planlama anlayışı" şeklinde tarif edilmiş olması, ulusal seviyede bir bütünleşik deniz politikasına duyulan ihtiyaca işaret etmektedir.

Stratejinin vizyonunu “gelecek nesiller için, deniz ve kıyı değerlerinin sürdürülebilirliğini sağlamış bir Türkiye” olarak belirleyen Ortak Akıl Platformu ve Odak Grup, sonraki aşamada toplantılarında bu vizyonu hayata geçirmeye yönelik aşağıda sunulan beş stratejik amacı belirlemiştir:

SA1 Deniz ve Kıyı Koruma Alanlarının yönetimi için kurumsal yapıyı ve kapasiteyi güçlendirmek ve toplumsal farkındalığı artırmak,

SA2 Deniz ve Kıyı Koruma Alanlarında gelir üretimini ve maliyet etkin yönetimi sağlamak,

SA3 Deniz ve Kıyı Koruma Alanlarının yönetiminde kamu, özel kurum/kuruluşlar ve sivil inisiyatifler arası koordinasyonu güçlendirmek,

SA4 Deniz ve Kıyı Koruma Alanlarında yapılan yönetim planlarının mekânsal planlarla bütünleştirilmesini sağlamak,

SA5 Türkiye'deki kıyı ve deniz değerlerini temsil eden Deniz ve Kıyı Koruma Alanlarını niteliksel ve niceliksel kapsamda geliştirmek (T.C. ÇŞİDB TVKGM, 2014: 28).

Peşinden bu stratejik amaçları gerçekleştirmek üzere yapılması gerekenlerin her stratejik amaç altında sorumluluları, paydaşları ve süresi (kısa, orta, uzun) birlikte belirtildiği bir eylem planı ortaya çıkarılmış, bu planın izlenmesi ve değerlendirmesi için de göstergeler belirlenmiştir. Stratejik Amaç 3'teki eylemler ulusal seviyede, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, üniversiteler, STK'lar, Meslek ve Ticaret Odalarından temsilcilerin katıldığı, yönetişimi esas alan, bir Ulusal DKKA Komisyonu kurulması, bunun mevzuatının hazırlanması ve Komisyon'un periyodik toplantılarını yapmasını içermektedir (T.C. ÇŞİDB TVKGM, 2014: 33).

Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Ulusal Stratejisi ortak akıl üzerinden yapılan durum değerlendirmesi ve yine onun üzerinden geliştirilmiş değer ve ilkeler, amaçlar ve eylem çeşitleri ile Türkiye Cumhuriyeti devleti içerisinde kamuda bir bütünleşik deniz politikası modeli ve bu model içerisinde kendi ihtiyaçlarımız doğrultusunda eko-sistem temelli bir denizel mekânsal planlamasının hayata geçirilebileceğine dair yüksek potansiyele işaret etmektedir. Görünen odur ki, bütünleşik deniz yönetişimine ilişkin gerekli fikri ve bilimsel alt yapı mevcuttur. Önümüzdeki dönemde oluşturulması muhtemel bütünleşik deniz politikası için hem bu strateji hem de daha önce bahse konu olan bütünleşik kıyı alanları yönetim planlarından elde edilen kazanımların temel alınması ve ulusal çapta muhtemel bir açık deniz mekânsal planlama çalışmasının bu temel üzerine inşa edilmesi uygun olacaktır. Denizel mekânsal planlama yaklaşımı, zaten, bütünleşik kıyı alanı yönetimi yaklaşımının denizlere genişletilmesi olarak tasvir edilmektedir. Yani BKAY yaklaşımı bir nevi DMP'nin nüvesini oluşturmaktadır. BKAY daha ziyade yumuşak sürdürülebilirlik yaklaşımını benimsemiş ve kalkınmaya yönelik kullanıma öncelik verir ve bunu da denizel alanların dengeli kullanımı ile gerçekleştirmeyi ön görmüşken, Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Stratejisi ise, "sert sürdürülebilirlik" yaklaşımını benimsemiş ve "gelecek nesiller için" ilkesini temel alan stratejik hedeflerle denizel kaynakların nesiller arası adil kullanımını ve sürdürülebilirliğini ön görmüş ve sosyal adalet boyutunu öne çıkarmıştır. Açık deniz sahalarını da kapsayacak şekilde oluşturulacak bütüncül deniz yönetimi ve politikası ve içeriğindeki DMP kapsamında bu iki yaklaşımın yarıştığı ve optimum bir noktada birleştiği bir sürecin yaşanması muhtemeldir. Bu iki yaklaşımın da öncü yüklenici ve koordinatör kurumu Genel Müdürlüklerin aynı bakanlık içerisinde yer alıyor olması iki

yaklaşımın optimum noktada birleştirilmesine yönelik müzakerenin menfi yönde etkilenme ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Net bir kurumlar arası müzakarenin gerçekleşebilmesi ve bu sayede tüm paydaşların sesinin güçlü bir şekilde yansıtılabilmesi adına bu hakikatın denizel yönetim perspektiften dikkate alınması gerekmektedir. Bu strateji Taslak olarak kalmaya devam etmektedir. Eylem planında yer alan hususların uygulandığına ilişkin ÇŞİDB genel ağ sayfasında herhangi bir bilgi yer almamaktadır.

Türkiye'de deniz çevresinin kirlenmesini engellemeye yönelik ana sorumluluk Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (ÇŞİDB) Çevre Yönetim Genel Müdürlüğü (ÇYGM) Deniz ve Kıyı Yönetimi Dairesi Başkanlığı'na aittir. Bu konudaki çalışmaları yapmak, planları, stratejileri oluşturmak, eylem planları hazırlayıp bunların uygulanmasını sağlamak bu dairenin görevleridir. Kirlenmenin önlenmesine ilişkin detaylı görevlerinin arasında "Deniz çevresi ulusal ve bölgesel çevresel yönetim stratejisini ve bu kapsamda eylem planlarını hazırlamak, hazırlatmak" ifadesi dikkati çekmektedir. Yani Türkiye'nin denizel çevre yönetiminden bu daire sorumludur (T.C. ÇŞİDB ÇYGM, t.y.). Bu anlamda, müteakip paragraflarda sunulan denizel çevre strateji projelerinin koordinatör kurumu bu dairedir.

Avrupa Birliği Katılım Öncesi Mali Yardım Enstrümanı 2011 yılı programı kapsamında planlanan ve bu daire bünyesinde 2016-2018 yıllarında uygulanan "Türkiye'de Deniz (Çevre) Stratejisi Çerçeve Direktifi (DSÇD) Üzerine Kapasite Geliştirme Projesi" kapsamında şunlar yapılmıştır:

- DSÇD'nin ülkemizde uygulanmasına yönelik mevcut durum tespiti ve ihtiyaç analizi,
- Denizlerimiz için ilk değerlendirme raporu,
- Ülkemiz deniz sularına özgü "İyi çevre durumu" tanımlanması,
- Denizlerde iyi çevre durumuna ulaşılması için gereken çevresel hedeflerin tespiti,
- Bu hedeflere ulaşılmasına yönelik önlem programları,
- Direktif kapsamında izleme programı revizyon ihtiyaçları,
- Denizlerimizin ülke ekonomisine katkısı ortaya koyan sosyo-ekonomik analiz çalışması (T.C. ÇŞİDB, 2018).

DSÇD oluşturmasına yönelik kapasite oluşturulması projesi kapsamında yapılan tarama ve araştırmalar neticesinde Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu hususlar Eyüpöğlu ve Eyüpoğlu (2022)'nce yapılan bir araştırmaya konu olmuştur. Araştırmanın ana bulgusu, Türkiye'nin yıllar içerisinde genel anlamda zaten güçlü Çevrecilik Yasaları ve bunlarla alakalı karışık bir kurumsal yapı geliştirdiği ancak Çerçeve Direktifinin başarılı bir şekilde uygulanabilmesi ve İyi Çevre Durumunun (İÇD) yakalanabilmesi için ihtiyaç duyulunun ulusal, bölgesel ve yerel yetkililer arasında iş birliği ve koordinasyon için etkin bir çerçeve kurulması olduğudur.

DSÇD'in kurumsal gereksinimleri ile ilgili Türk kurumsal sistemin arasında doldurulması gereken boşluklar özetle şu şekilde belirtilmiştir:

1. Türk yasalarında "deniz alanları" coğrafi anlamda tanımlanmamıştır.
2. İÇD kavramı Türk yasalarında tanımlanmamıştır. Ayrıca İÇD'nin başarı ölçütü olarak kullanılacak 11 tanımlayıcı kriter de tanımlanmamıştır.
3. Türk yasaları ekosistem tabanlı yaklaşımın uygulamasını zorunlu kılmamaktadır.
4. Bazı çevre yasaları birbiriyle çelişkilidir (Eyüboğlu ve Eyüboğlu, 2022).

DSÇD'nin uygulanabilmesi için de atılması gereken önemli adımlar ise kısaca şöyle ifade edilmiştir:

1. DSÇD'nin ulusal yasaya aktarılması için öneriler oluşturmak,
2. DSÇD altında ulusal izleme programı geliştirilmesi için taslak yasa hazırlığını teşvik etmek,
3. Deniz çevresel meseleleri hakkında genel toplumun farkındalığını artırmak maksadıyla okul müfredatlarını güçlendirmek, STK'lar vasıtasıyla kampanyalar yürütmek,
4. Türk suları için deniz çevresi stratejilerinin geliştirilmesine, uygulanmasına ve güncellenmesine yönelik faaliyetlere halkı aktif olarak katmak,
5. Ulusal seviyede etkin bir iş birliği ve koordinasyon çerçevesi kurmak ve yeterli mali kaynak ile idari kapasiteyi temin etmek,
6. DSÇD altındaki deniz çevre stratejilerinin geliştirilmesi, gözden geçirilmesi ve uygulanması ile ulusal ve uluslararası koordinasyonu için ÇŞİDB yetkin otorite olarak görevlendirmek,
7. ÇŞİDB başkanlığında, siyasi seviyede güçlü bir şekilde bağlı, bir DSÇD Koordinasyon Komitesini ilgili tüm bakanlıkların mümkün olan en yüksek seviyesindeki temsilcilerden oluşturmak,
8. Bölgesel deniz sözleşmelerince belirlenen İÇD karar kriterlerince ve bilimsel çalışmalarca kullanılabilecek şekilde bilgi toplanmasına yönelik kavramsal yaklaşım geliştirmek,
9. Türkiye'nin taraf olduğu Karadeniz'in korunması için Bükreş Sözleşmesi Akdeniz'in korunması için Barselona Sözleşmesi kapsamında koordinasyonu sağlamak (Eyüboğlu ve Eyüboğlu, 2022).

DSÇD çalışmalarına temel olan "Türkiye'de Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi Üzerine Kapasite Geliştirme Projesi" kapsamında yapılan tarama neticesinde ulaşılan bulguların gösterdiği ana husus kapsamlı, bütüncül ve üst seviye bir politika kurumunun deniz çevre yönetimi alanında yerleşmemiş olduğudur. Proje kapsamında Türk yasalarında "deniz alanları"nın coğrafi anlamda tanımının yapılmamış olmasına işaret edilmesi, ulusal seviyede etkin iş birliği ve koordinasyon için kapasite ihtiyacının gösterilmesi, halkın deniz strateji oluşturulması faaliyetlerine katılımının tavsiye edilmesi ve bölgesel sözleşmeler (Bükreş ve Barselona) ile koordineli yaklaşımın tavsiye edilmesi genel deniz politikaları açısından dikkate alınması gereken hususlardır. Alanın tüm paydaşlarının ve alt konularının dâhil edildiği, alanla ilgili taşıyıcı kurumların hepsine ortak hedefler oluşturan, aynı dili konuşuran, sürekli ve güçlü bir iş birliği ve koordinasyon sağlayan bir ortamı sunacak siyasi-

stratejik seviyeye eklenlenmiş üst seviye bir bürokratik yönlendirme mekanizması önemli bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır. Bürokratik kurumların amirler istemeden kendilerince bir araya gelmeleri ve yeni mekanizmalar oluşturmaları Türkiye devlet sisteminde mümkün değildir. Bu anlamda bir siyasi iradenin hem sivil toplum hem de kurumların içerisinde gelen taleplerle oluşturulması gerekmektedir. Aynı husus diğer alt denizcilik sektörlerinde ve denizciliğin genel olarak yönetiminde de söz konusudur. Çalışmada incelenen ülkelerin izlediği bütüncül deniz politika modelleri sundukları perspektifler nedeniyle bu anlamda dikkate alınabilecek vakalardır.

"Türkiye'de Deniz (Çevre) Stratejisi Çerçeve Direktifi Üzerine Kapasite Geliştirme Projesi" bulguları üzerine yapılmış olan "Türkiye Deniz Çevresi Stratejisinin Oluşturulması Projesi" ÇŞİDB Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü ve TÜBİTAK MAM Çevre ve Temiz Üretim Enstitüsü arasında imzalanan protokol ile 29 Haziran 2018 tarihinde başlamış ve 26 Kasım 2021 tarihinde Strateji Belgesi ve Eylem Planı sunularak sona ermiştir. Proje kapsamında temel hedef Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifini uygulayacak teknik, idari, kurumsal, yasal altyapıyı kurmaktır. Deniz alanlarının sürdürülebilir yönetimi için aşağıda bahse konu 11 tanımlayıcıdan oluşan Direktifte öncelikle dikkate alınması gereken tanımlar Avrupa Komisyonu ilgili mevzuatına dayanılarak dâhil edilen "İyi Çevresel Durum" ve "Çevresel Hedef" kavramlarına aittir. "İyi Çevresel Durum" deniz sularının ekolojik açıdan çeşitli ve dinamik, temiz, sağlıklı ve üretken okyanuslar ve suları işaret eden ve deniz ortamının şimdiki ve gelecek kuşaklarca kullanılmaya devam edilmesini sağlayacak şekilde sürdürülebilir olarak kullanıldığını gösteren çevresel durum" anlamına gelmektedir. "Çevresel Hedef" ise "her bir deniz bölgesi ya da alt-bölgesi bağlamında deniz sularına ilişkin olarak bu suların farklı bileşenlerinin durumuna ve bunlar üzerindeki baskı ve etkilere dair niteliksel veya niceliksel olarak arzulanan seviyeyi gösteren bir beyan" anlamına gelmektedir. İyi çevresel durumun belirlendiği 11 tanımlayıcı T1: Biyolojik Çeşitlilik, T2: Yerli olmayan türler, T3: Ticari Öneme Sahip Balık ve Kabuklular, T4: Besin Ağları, T5: Ötrofikasyon, T6: Deniz Tabanı Bütünlüğü, T7: Hidrografik Değişimler, T8: Kirleticiler, T9: Deniz Ürünlerindeki Kirleticiler, T10: Denizdeki Çöpler, T11: Su Altı Enerji ve Gürültü Girişleridir (T.C. ÇŞİDB ve TÜBİTAK MAM, t.y.).

Türkiye Deniz Çevresi Stratejisi ve Eylem Planı, iyi kullanıldığında, açık denizlerde bilimsel araştırma ve çevre koruma saikiyle faaliyette bulunarak daimi varlık göstermemize yönelik Birleşmiş Milletler (BM) Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri, AB kriterleri ve Barselona Sözleşmesi ve AEP kapsamındaki sorumluluk ve gereklilikler çerçevesinde hukuka uygun meşru bir zemin sunmaktadır. Özünde "denizlerimizin ve kıyı sularının, koruma-kullanma dengesi içerisinde, mavi büyüme kavramı ile uyumlu bir şekilde kullanımının sağlanması ve ekolojik yapısının korunması ekseninde ekosistem temelli yönetimini sağlamak" olan strateji çerçevesinde denizin kirliliğini, kaynaklarını ve seviyelerini bilimsel yöntemlerle gözlemlemek ve takip etmek ve gerektiğinde müdahale etmek adına su üstü, havadan ve su altından sürekli bir "varlık" faaliyetinde bulunmak olasıdır.

Görüldüğü üzere deniz eko-sistemini her boyutuyla ele alan uluslararası standartta bütüncül bir yaklaşım söz konusudur ve tüm bu boyutlara yönelik çalışma alanlarıyla denize yoğunlaşmaya meşru zemin açılmış vaziyettir. Projenin tarifinde çalışma Karadeniz, Marmara Denizi, Akdeniz ve Ege Denizi olmak üzere tüm Türkiye denizlerini kapsamaktadır ve Ege Denizi'ne yoğunlaşmaya yönelik çevreci eko-sistemci geniş bir siyasi, bilimsel ve icrai alan sunmaktadır.

Kurum olarak ÇŞİDB ve TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi arasındaki protokolle gerçekleştirilen Deniz Çevresi Stratejisi Türk deniz gücünün deniz sahasının güçlü bir şekilde planlaması, kullanılması, izlenmesi ve kontrolüne manivela olanağı sunmaktadır. Bu anlamıyla önemli bir bileşen olarak ortaya çıkan Deniz Çevresi Stratejisinin resmin bütününe tamamlayacak şekilde deniz gücü ile ilgili diğer stratejilerle beraber ele alınması ulusal deniz politikasının daha sağlıklı, konsolide, eşgüdümlü ve koordineli bir yaklaşımla ortaya konmasına yardımcı olacaktır. Proje kapsamında deniz eko-sistemini sürekli izleme, kontrol ve müdahale için gerekli olan teşkilat, teçhizat, altyapı ve düzenlemeler, denizlerimizin kontrol ve sahipliğine ilişkin ilave bir katman imkânı sunmaktadır. Dolayısıyla diğer bileşenlerde olan takip, izleme, kontrol ve müdahale yapılanmalarıyla güçlü bir koordinasyona ihtiyaç duymaktadır.

ÇŞİDB Strateji Geliştirme Bakanlığı'nca 2023 Birim Faaliyet Raporu ve 2024 yılı Performans Programı incelendiğinde, denizlere yönelik, BM Çevre Programı Akdeniz Eylem Planı kapsamında ulusal vaatleri yerine getirmek adına denizin karadan ve denizden kirlenmesini önlemeye ve ilan edilmiş koruma bölgeleri üzerindeki baskıyı azaltmaya yönelik çokça hedef konulmuş, faaliyet planlanmış ve icra edilmiş olduğu gözlemlenmektedir. İşlevsel görevin yerine getirilmesi adına daha çok Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü ve Tabiat Varlıklarını Genel Müdürlüğü sorumluluk sahasında gerçekleştirilen politikalar neticede denizlerin temiz kalması ve deniz eko-sisteminin korunmasına hizmet etmektedir (ÇŞİDB, t.y.).

2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi 14 “Su Altında Hayat” kapsamında 2030 yılına kadar okyanus ve denizlerin %30'unun koruma altına alınmasını amaçlamaktadır (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2019). Açık denizlerde denizel koruma alanlarının oluşturulması Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesinin ve onunla ilişik Denizel ve Kıyısız Biyolojik Çeşitlilik üzerine Jakarta Yetkisi (denizel biyolojik çeşitliliğin korunması ve çok yıllık çalışma programlarına başlanması uzlaşısı) hedeflerinden biridir. Bunun haricinde, Doğanın Korunması için Uluslararası Birlik'in Açık Denizlerde Denizel Koruma Alanları üzerine 2000 Ekim tarihli Amman Kararı ulusal hükümetleri, STK'ları ve uluslararası kurumları iş birliğine mümkün olacak şekilde çok taraflı kurumları ve mevcut yasal mekanizmaları daha iyi birleştirmeye ve koruma ve yönetim rejimleri üzerine görüş birliğine ulaşmaya davet etmektedir (Öztürk, 2009: 78).

Deniz koruma alanlarına yönelik gelişmeler ve alınan kararlar her sene devam etmektedir. Son olarak 2022 yılı Aralık ayında BM Çevre Programı çatısı altında bir araya gelen Biyolojik Çeşitlilik

Üzerine Sözleşme Taraflar Konferansı gerçekleştirilmiştir. Konferansta imzalanan Kunming-Montreal Küresel Biyoçeşitlilik Çerçevesinin kararlarından bazıları önemlidir. Biyo-çeşitliliğe tehditleri azaltma başlığı altında,

- bozulmuş karasal, iç sular ve denizel ve kıyı ekosistemlerinin en az %30'nun etkin restorasyon altına alınması,

- biyoçeşitlilik ve ekosistem işlevleri ve hizmetleri için özel önemi haiz karasal, iç sular ve denizel ve kıyı alanların %30'unun etkin olarak muhafaza edilmesi, ekolojisini temsil eden, bir birine iyi bağlanmış adil şekilde yönetilen koruma alanları sistemi sayesinde yönetilmesinin temini ve gerçekleştirilmesi şeklinde denizel koruma alanlarına yönelik hedefler belirtilmektedir (Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi Taraflar Konferansı Kararı 15/4, 2022). Yani Türkiye'nin çevresindeki denizlerde ilan etmesi muhtemel koruma alanlarına yönelik uluslararası sözleşme hükümleri Türkiye'nin elini güçlendirecek şekilde artmaya devam etmektedir.

Türkiye Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesinin imzacısıdır ve kurum olarak temsil ve temas noktası Tarım ve Orman Bakanlığıdır. Sözleşme kapsamında devam eden Tarafların Konferansı (COP) toplantılarına katılım sağlamakta, alınan kararlar doğrultusunda raporlarını sunmaktadır. Son olarak, 18-29 Ekim 2010 tarihinde Japonya'nın Nagoya'daki Aichi vilayetinde gerçekleştirildiğinden dolayı Aichi Biyoçeşitlilik Hedefleri olarak isimlendirilen COP 10. toplantısı kararları çerçevesinde, Türkiye Altıncı Ulusal Raporunu sunmuştur. Denizel koruma alanları hedefleri kapsamında Türkiye 2020 yılına kadar;

- bozulmuş karasal, iç sular ve denizel ve kıyı ekosistemlerinin en az %10'nun etkin restorasyon altına alınmasını,
- biyoçeşitlilik ve ekosistem işlevleri ve hizmetleri için özel önemi haiz karasal, iç sular ve denizel ve kıyı alanların %10'nun etkin olarak muhafaza edilmesi, ekolojisini temsil eden, bir birine iyi bağlanmış adil şekilde yönetilen koruma alanları sistemi sayesinde yönetilmesinin temini ve gerçekleştirilmesini

taahhüt etmiştir (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2019).

Küresel anlamda denizel koruma alanlarının oranını %30'a çıkarmaya yönelik bir diğer gayret AB'nin de ortak öncülüğünü yaptığı kimseye ait olmayan açık suların yönetişimini düzenleyecek bir "Ulusal Yetki Alanlarının Ötesinde Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (BBNJ)"dir. BM çatısı altında gerçekleştirilen BBNJ üzerine Hükümetler arası Konferans kapsamında 2017'den beri yürütülen çalışmaların neticesi olan bu sözleşme 01 Ağustos 2023'te BM Genel Kurulundan 77/321 numaralı karar olarak kabul edilmiştir. Sözleşmede;

- Ulusal yetki alanlarının ötesi için alan-tabanlı yönetim araçlarının ve etkin bir yönetim planına sahip denizel koruma alanlarının kurulması ve idaresi,
- Genetik kaynaklardan elde edilecek faydanın insanlık için kullanılmasına ve paylaşılmasına yönelik bir paylaşım rejimi kurulması

- Denizel genetik kaynaklarının araştırılması ve bunlara tüm ülkelerin katılması için şeffaflığın güçlendirilmesi,
- Anlaşmanın uygulanmasına yönelik denizel teknolojinin transferi ve kapasite inşası için etkin ve güvenilir bütçe mekanizmalarının kurulması,
- Etkin koordinasyon ve iş birliği mekanizmalarının kurulması,
- Sözleşmenin hedeflerine verimli bir şekilde mukabele gösterecek kurumsal düzenlemeler ve karar verme mekanizmalarının kurulması gibi önemli hususlar yer almaktadır. Sözleşme, BMDHS imzacısı olmayan devletlere de açıktır ve Türkiye de sözleşmeye taraf olmuştur (BBNJ, 2023).

Türkiye'de denizlerde biyoçeşitliliğin korunmasına yönelik mekânsal planlama ve yönetim açısından ana kurum, ÇŞİD Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü (TVKGM)'dür. Toplamda 27 Bölge Komisyonu vasıtasıyla TVKGM ülke toprakları, sulak alanları ve sularında;

- araştırma, tescil, koruma ve izleme,
- imar planlama,
- harita kamulaştırma, imar uygulama,
- belediye hizmetleri,
- kanalizasyon,
- içme suyu,
- çevre,
- turizm

alanlarında faaliyetler yürütmektedir. Ayrıca TVKGM tür izleme, özel çevre koruma bölgeleri, doğal sit alanlarına yönelik yönetim planları oluşturma ve projeler üretmekte ve/veya üretilmesine vasıta olmaktadır. TVK Bölge Komisyonlarından Antalya 1,2, Balıkesir, Çanakkale, İzmir 2, Muğla ve Mersin Bölge Komisyonları Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'in tabi varlıklarının korunması faaliyetleri kapsamında yetkili planlama ve icra birimleridir (ÇŞİDB TVKGM, t.y.b).

2018 tarihli 1 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 109'uncu Maddesi (1) b) bendine göre TVKGM, "tabiat varlıkları ve doğal sit alanları ile özel çevre koruma bölgelerinin tespit, tescil, onay, değişiklik ve ilanına dair usul ve esasları belirlemek ve bu alanların sınırlarını tespit ve tescil etmek, yönetmek ve yönetilmesini sağlamak" gibi mekânsal yetki ve görevlere haizdir (Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı 1 Numaralı Kararı, 2018). ÇŞİDB TVKGM teşkilatında bu görevleri Koruma, İzleme ve Özel Çevre Koruma Bölgeleri Daire Başkanlığı aşağıda sunulan vazifeler çerçevesinde yerine getirmektedir:

- Özel Çevre Koruma bölgelerinin tespit ve ilanına ilişkin he türlü iş ve işlemleri yürütmek.
- Özel Çevre Koruma bölgeleri tespit ve ilanına ilişkin kriterlerin belirlenerek, gerekli yasal düzenlemelerin yapılmasını gerçekleştirmek.
- Habitatların ve türlerin izlenmesi ile korunması için gerekli tüm tedbirlerin alınmasına ilişkin iş ve işlemleri yürütmek ve projeler geliştirmek,

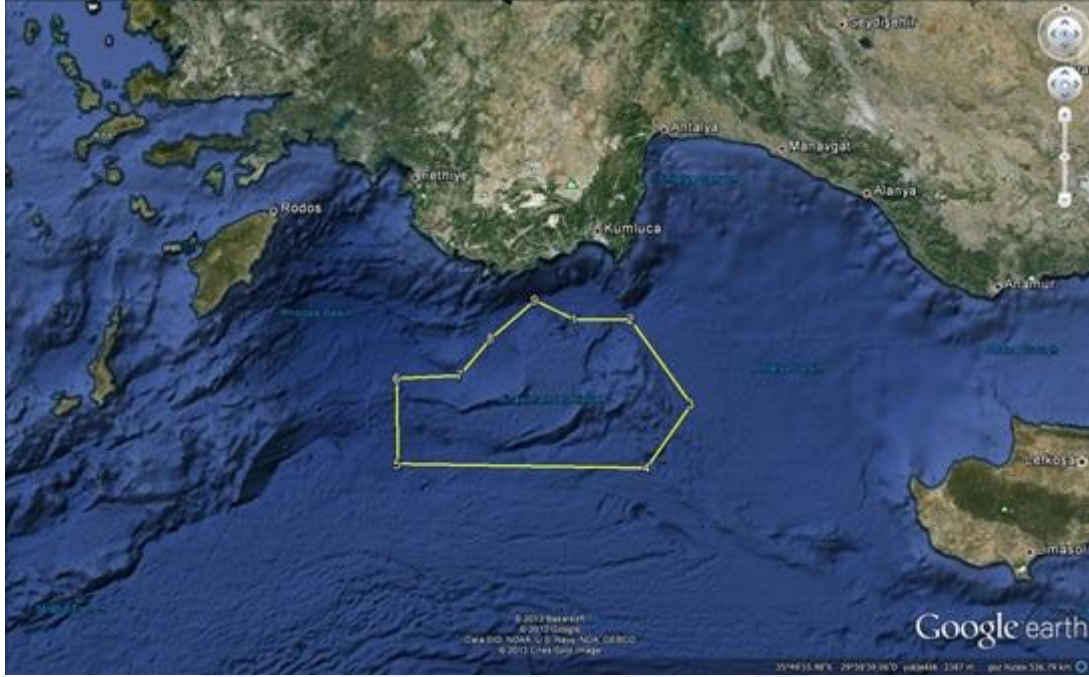
- Kara ve su ürünleri avcılığı ile ilgili korumaya yönelik tedbirleri tespit edip ilgili kurum ve kuruluşlara bildirmek,
- Biyolojik çeşitlilik, sosyo-ekonomik araştırma, taşıma kapasitesi belirleme, su bütçesi vb. projeleri yapmak.
- Yönetim planlarını yapmak ve uygulanmasını izlemek.
- Habitatların rehabilitasyon ve restorasyonu ile ilgili projeler yapmak ve tür eylem planlarını oluşturmak.
- Uluslararası sözleşme ve ulusal mevzuat ile koruma altına alınan canlı türleri ve habitatların korunması ve iklim değişikliği konularında ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapmak, mevzuat hazırlamak, mevzuatı takip etmek, rapor düzenlemek ve görüş vermek.
- Deniz ve kıyı alanlarının kirliliğinin giderilmesi ve korunmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek, izlemek, uygulanmasını ve kontrolünü sağlamak.
- Deniz ve kıyıların korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla; politikalar belirlemek.
- Deniz ve kıyılarda kirliliğinin önlenmesi ve korunmasına ilişkin olarak ulusal ve uluslararası gelişmeleri izlemek değerlendirmek ve tedbir almak politikalar belirlemek (T.C. ÇŞİDB TVKGM, t.y.c)

2.7. Potansiyel Açık Deniz Denizel Mekânsal Planlama Alanı

Türkiye'nin ilk açık deniz sahası koruma alanı 16 Ağustos 2013 tarihli ve 28737 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile ilan edilmiştir. Şu ana kadar ülkemizin ilk ve halen tek açık deniz sahası koruma alanı olan "Finike Denizaltı Dağları Çevre Koruma Bölgesi" (Harita 35 ve 36) AB'nin ve Yunanistan'ın deniz hak ve menfaatlerimizi çiğneyen stratejisine karşılık olarak bu çalışmada önerilen strateji kapsamında 2013 yılında atılmış ancak benzeri uygulamalarla devamı gelmeyen çok önemli bir adımdır.

1.222.885 ha'lık deniz alanını; derin deniz biyolojik çeşitliliği, ender bulunan banklar, denizaltı dağları gibi ekosistemler, nesli azalan türler ve nadir ekosistemler açısından koruma altına alan karar, ülkesellik iddiasında bulunmadan doğal ekosistemin muhafazası ve korunması şeklinde gayet masumane, bilimsel ve çevreci bir yaklaşımla Türkiye'nin bu saha üzerinde kontrolünü ve denetimini meşru kılmaktadır. Zira, Türkiye bu kararını Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi altında belirlenmiş Acihi Hedefleri, Barselona Sözleşmesi, Akdeniz Balıkçılığı Genel Komisyonu (GFCM) ile Avrupa Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarının Korunması Sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerine dayandırmaktadır. Bu yükümlülüklerine dayandırmakla birlikte Türkiye bu alanı bu sözleşme örgütlerine ve taraflarına henüz resmi olarak deklare etmemiştir (T.C. ÇŞİDB TVKGM, t.y.a).

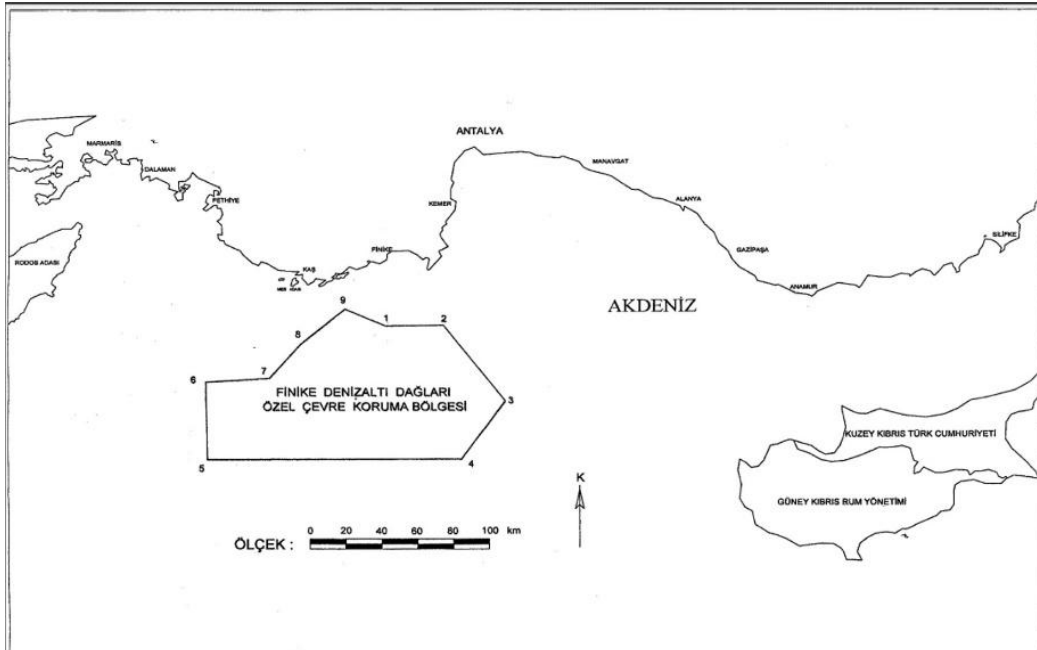
Harita 35: Finike Denizaltı Dağları Özel Koruma Bölgesi



Kaynak: T.C. ÇŞİDB TVKGM, “Finike Denizaltı...”, t.y.b

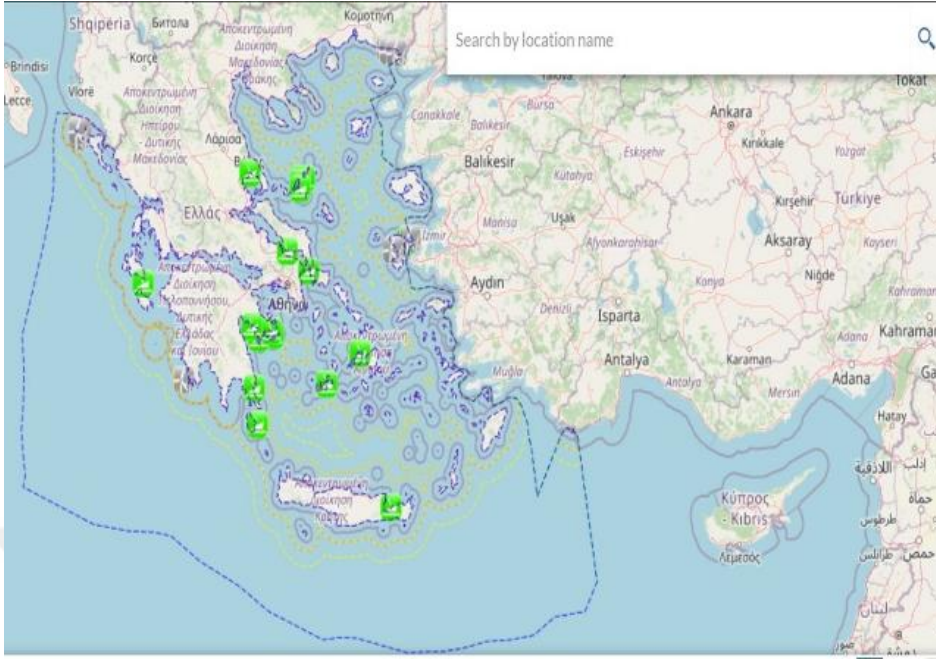
Yani Türkiye gelecekte muhtemel münhasır ekonomik bölgesi içerisinde kalacak bir açık deniz alanını uluslararası sözleşmelerden kaynaklanan yükümlülüklerine dayanarak kendisine tescillemiştir.

Harita 36: Finike Denizaltı Dağları Özel Koruma Bölgesi



Kaynak: Bakanlar Kurulu Kararı, 2013

Harita 37: MSPMED Yunanistan Deniz Sınırları Gösterimi

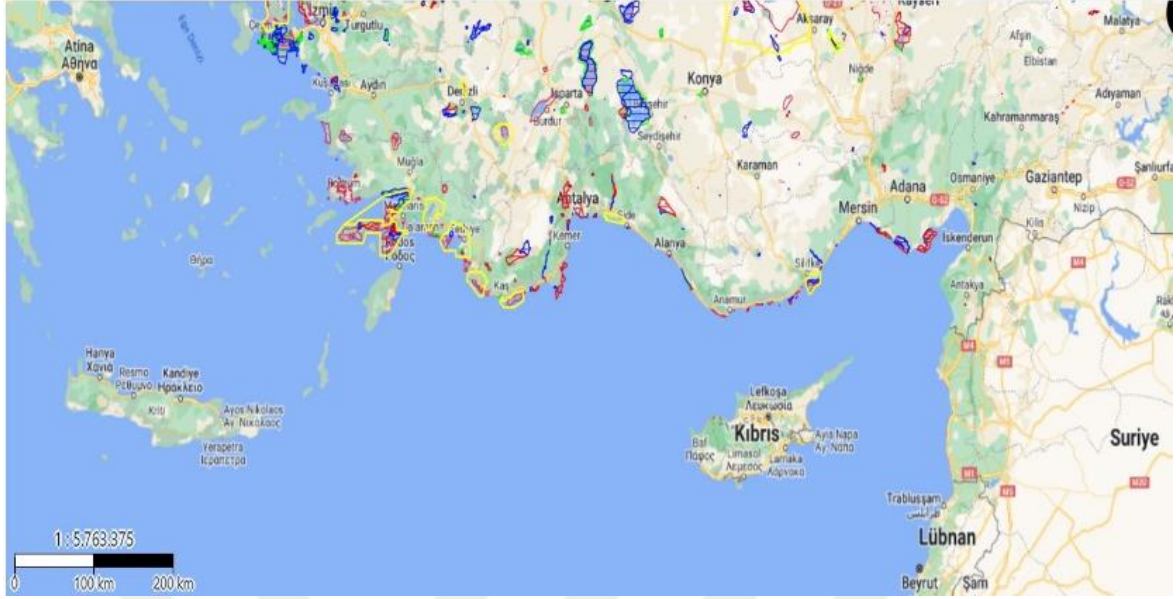


Kaynak: European MSP Platform, t.y.

2013 yılında alınan Bakanlar Kurulu kararında koordinatları liste halinde net bir şekilde belirtilmiş ve haritası (Harita 36) da yayımlanmış Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB'nin coğrafi yeri incelendiğinde jeopolitik anlamda etkilerinin olduğu pek tabii ki ortaya çıkmaktadır. Zira, koordinatları belirlenmiş Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB'nin haritadaki yerine bakıldığında, Yunanistan'ın Meis Adasını dayanak göstererek AB haritalarında da resmiyet kazandırmaya çalıştığı geniş kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge gösterimine (Harita 37) önemli bir set çekmektedir. Bu tescil, Yunanistan'ın Meis Adası kaynaklı deniz sahası iddialarını boşa çıkarmaktadır. 2013 yılında atılmış böyle bir adımın devamı aynı strateji çerçevesinde Ege Denizi için de gelmelidir.

Bir ilk olması açısından önem taşıyan Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB bilim insanlarınca uluslararası platformlarda da tanıtılarak diplomatik anlamda tanınır ve bilinir hale getirilmeye çalışılmaktadır. 2021 yılında İskoçya'nın Glasgow kentinde yapılan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'nda bu alan dünyaya tanıtılmıştır. İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesince Finike Denizaltı Dağları bölgesinde barındırdığı bentik ve pelajik türler nedeniyle yürütülen koruma projesi, Prof. Dr. Bayram Öztürk tarafından tanıtılmıştır. Sahip olduğu çamur volkanları, soğuk su çıkışları, deniz derin türleri açısından biyoçeşitliliğinin korunması ve sürdürülmesi gereken özel bir ekosistem olarak tanımlanan bölge Akdeniz'de Kıbrıs adasından daha büyük alanı (1 milyon 124 bin 173 hektar) kapsamaktadır. Bu hamlesiyle Türkiye, bilim insanı eliyle "Doğu Akdeniz'de askeri ve diplomatik gücünün yanında bilimsel yani çevre diplomasisi gücünü de" göstermiş olmaktadır (Sözcü, 12.11.2021).

Harita 38: SAYS Sisteminde Özel Çevre Koruma Bölgesi Gösterimi



Kaynak: T.C. ÇŞİDB TVKGM SAYS, t.y.

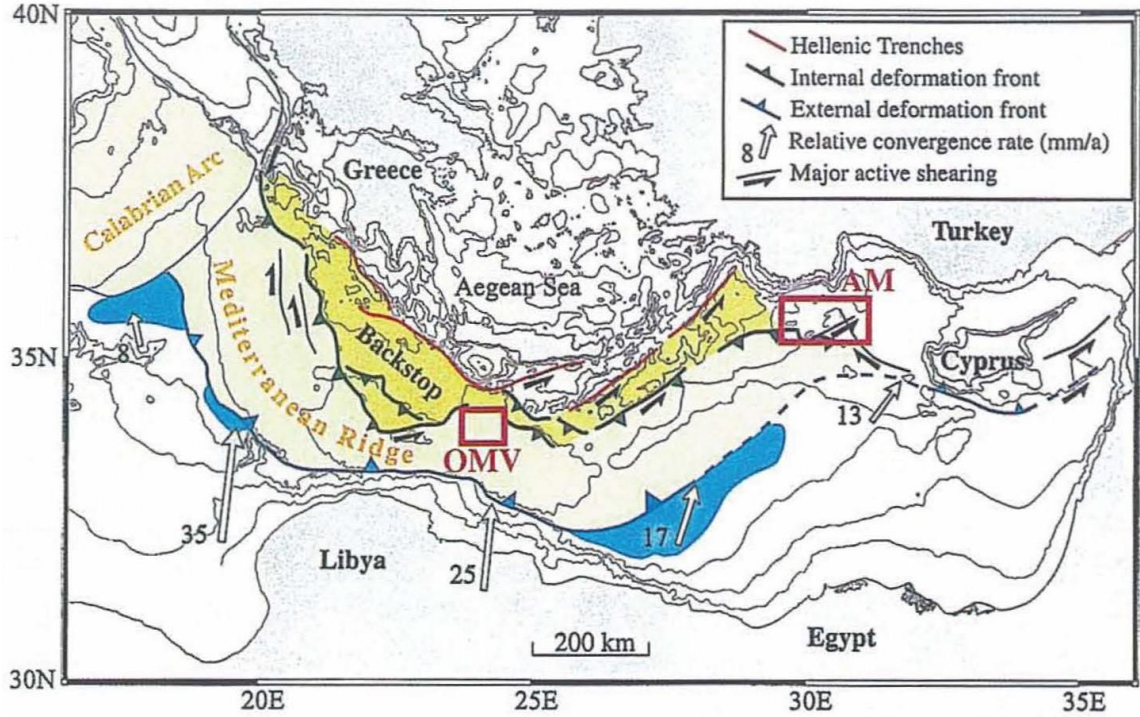
Ancak Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü internet sitesinde yer alan sit alanları yönetim sistemi (SAYS) isimli coğrafi bilgi sistemi (CBS)'nde henüz bu alan özel çevre koruma bölgesi kapsamında gösterime alınmamıştır (Harita 39). Ulusal ve uluslararası erişime açık böyle bir web tabanlı CBS'de bu alanın gösteriminin özellikle yapılması gerekmektedir (T.C. ÇŞİDB TVKGM SAYS, t.y.).

Çevre koruma gerekçesiyle yürürlüğe konan düzenlemeler egemen hakların kullanımına olumlu bir örnektir ve hidrokarbon kaynak araması ve çıkarılması ya da donanmanın kullanımını içeren uygulamalara göre daha yumuşak bir devlet uygulaması olarak öne çıkmaktadır. Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB ilanı bu yönde bir devlet uygulaması olarak önemlidir. Ancak, Türkiye bunu ilgili uluslararası kurumlara bildirmemiştir. Buranın kullanımına ilişkin usul, esaslar ilgili bakanlıklarca belirlenmemiştir ve bir yönetim planı oluşturulmamıştır. Tüm paydaşların dahil edilmesi gereken amacına uygun proje ve bilimsel çalışmaların hayata geçirilmesi beklenen deniz mekânsal planlama çalışmalarında en son yetkili makam valilikler olacaktır (Sevim, 2021).

Finike ÖÇKB gibi açık deniz koruma alanlarının yönetimine ilişkin DMP kapsamındaki faaliyetlerin izlendiği ve uygulandığı son makam valilikler olacaktır. Dolayısı ile valiliklerin hudut ve karasuları haricinde açık deniz alanlarında da devlet adına yetkisini kullanacağı hukuksal bir alan açılmış olacaktır. Bu gerçekleşirse valilikler de, hudut yönetimi haricinde, açık denizlerde balıkçılık av alanları ve su ürünleri istihsal alanlarının belirlenmesi ve denetimine ilave olarak, ÖÇKB yönetimi ve denetimi alanında da sorumluluğu olan yerel mülki dış politika aktörü olarak rol almaya başlayacaklardır.

Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB yakın dönem bilimsel çalışmalarında keşfedilen önemli diğer özellikleriyle de Türkiye için bir pilot açık deniz sürdürülebilir denizel mekânsal planlama örneği olma potansiyeline sahiptir. Bölgedeki çamur volkanlarının (derinliklerdeki sedimanların gazdan arınma yolu) varlığı ve çok geniş yayılıma sahip olduğu 1998 yılından beri bilinen bir durumdur (TÜDAV, “Derin Deniz”, t.y.). 1998 ve 1999 yıllarında Fransız ve Hollanda ortak girişimiyle Akdeniz deniz tabanı üzerine yapılan çalışma neticesinde bir ilk olarak bu bölgede çok sayıda çamur volkanlarının varlığı bir olgu olarak tespit edilmiştir (Harita 39). Çalışma kapsamında sadece çamur volkanlarında değil, deniz tabanındaki fay sistemleri boyunca var olan sızıntı ve hava çıkışı yerlerinde de yoğun bir sıvı metan çıkışı tespit edilmiştir. Dünyanın diğer bölgelerinde çamur volkanları ve sıvı sızıntılarını araştırma üzerine geniş tecrübe sahibi mikrobiyoloji, organik biyojeokimya, inorganik jeokimya, sedimentoloji, bentik ekoloji, jeofizik ve jeoteknik uzmanlarının katılımıyla çok disiplinli bir şekilde yürütülen çalışmada, Akdeniz’de normalde okyanus tabanlarında gözlemlenen çamur volkanlarının varlığı ve bunların deniz tabanına etkileri incelenmiştir. Yüksekliği deniz tabanından 100 m’yi bulan ve kilometrelerce genişlikte uzayan konik topoğrafik arazi arızaları olan çamur volkanlarından çamur akışlarının çevresindeki deniz tabanına kilometrelerce uzadığı tespit edilmiştir. Bazılarının tepesinde tuz gölleri ve soğuk sızıntı gölleri tespit edilmiştir. Çamur volkanlarının üzerindeki su kolonunda geniş metan konsantrasyonu Doğu Akdeniz’in çamur volkanlarından uzak kesimlerinde bulunan metan yoğunluğundan bin kat daha fazla yoğun gaz çıkışına delalet etmektedir. Ayrıca gözeneklerden çıkan sulardan elde edilen tuzluluk profili de bazı çamur volkanlarının üzerinde sığ derinliklerde gaz hidratlarının varlığına işaret etmektedir. Bu çalışmalar kapsamında çamur volkanları bölgesinde ayrıca mikroplardan makrofaunaya uzanan, vestimentiferan kurtları, yumuşakçalar, yengeç, denizkestanesi, sünger, karides ve balık dâhil yoğun bir yaşamın varlığı tespit edilmiştir. Bunlardan 10-40 cm uzunluğunda, 0.5-1 cm genişliğinde ve yüzlerce organizmalık küçük gruplar veya izole halde rastlanan Vestimentiferan kurtlarının da metan yoğunluğunun çok olduğu tabakaların altından geliştiği tespit edilmiştir. Ayrıca bu bölgedeki metan akışı ile çeşitli bakteri topluluklarının yaşamının devamı arasında mikrobik ekosistem açısından güçlü bir ilişki de tespit edilmiştir (MEDINAUT/MEDINETH Shipboard Scientific Parties, 2000).

Harita 39: Olimpi ve Anaximander Çamur Volkanlarının Yerleri (Kırmızı Diktörtgen)



Kaynak: MEDINAUT/MEDINETH Shipboard Scientific Parties, 2000

Sismik, hidrografik ve oşinografik çalışmalar neticesinde bu bölgenin potansiyel doğalgaz ve petrol kaynak alanlarını da içerdiği değerlendirilmektedir. Yeni geliştirilen bir yöntemle bölgede bulunduğu bilinen çamur volkanlarının potansiyel doğalgaz ve petrol kaynaklarının tam yerlerine ilişkin emare olarak değerlendirilebileceği (Harita 40) iddia edilmektedir. Bu yöntemde mevcut deniz araştırmalarından elde edilmiş olan jeolojik, jeofizik ve jeokimyasal bulgulara rehberlik eden sismik ve gravite verileriyle deniz tabanında bulunan çamur volkan bölgeleri ilişkilendirilerek yapılacak sondaj çalışmalarında doğruluk oranının artırılması hedeflenmektedir (Karataş vd., 2020).

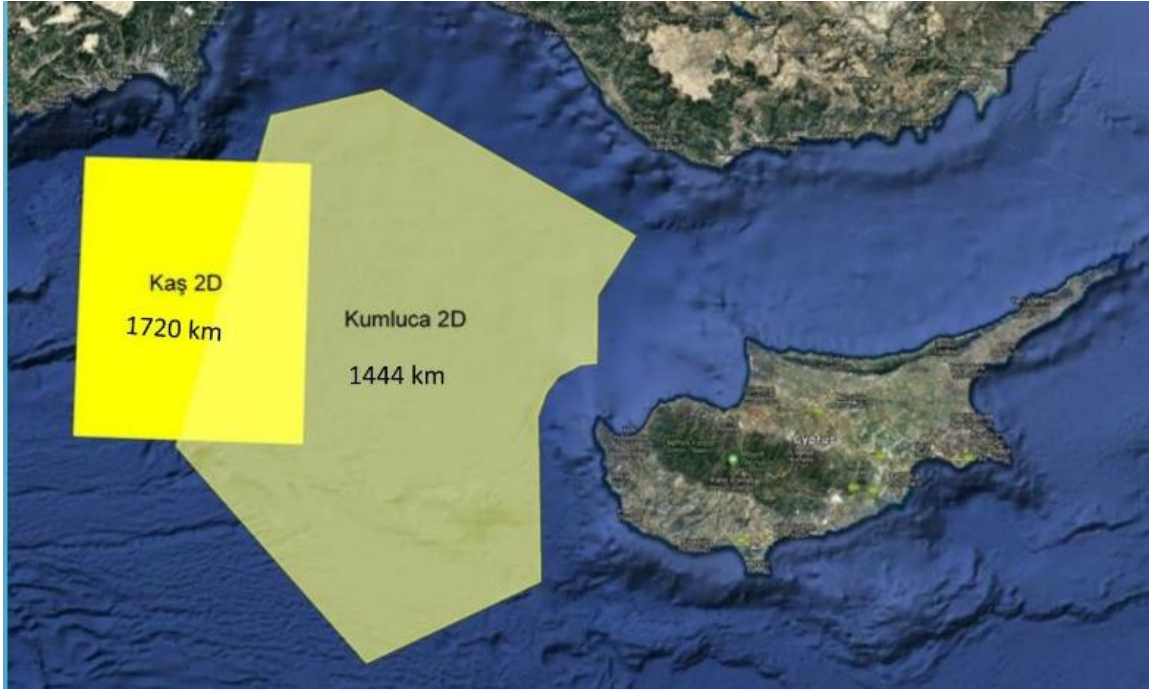
Harita 40: Potansiyel Arama Hedefleri (Beyaz Çokgenler) ve Bu Hedef Alanlarda Delinmesi Önerilen Sondaj Kuyularının Konumları



Kaynak: Karataş vd., 2020

Nitekim 2019 yılında Oruç Reis Araştırma Gemisi ile bu bölgede (Harita 41) MTA tarafından araştırmalar gerçekleştirildiği bilinmektedir (MTAGM, t.y.).

Harita 41: 2019 Yılı Oruç Reis Araştırma Gemisi Sismik Çalışma Alanları



Kaynak: MTAGM, t.y.

Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB'nin hem sahip olduğu biyoçeşitlilik hem de hidrokarbon kaynakları potansiyeli ile sürdürülebilir kullanım, biyolojik çeşitliliğin ve ekosistemin korunması çerçevesinde DMP kapsamında dikkatle ele alınması ve değerlendirilmesi gereken bir vaka olarak kendini göstermektedir. Neticede bu bölge;

- ÇŞİDB TVKGM tarafından ilan edilmiş bir özel çevre koruma bölgesine,
- Biyoçeşitlilik ve gaz hidrat yataklarına yönelik üniversiteler ve TÜDAV bünyesinde Türk deniz bilim insanlarının yürüttükleri çalışmalara,
- ETKB bünyesinde MTA Deniz Araştırma Dairesi Başkanlığı ile TPAO'nun potansiyeli yüksek deniz tabanı madeni ve hidrokarbon yataklarını araştırma ve çıkarmaya yönelik yürüttüğü faaliyetlere ev sahipliği yapan ve
- Aynı zamanda, Meis adasından dolayı Yunanistan kıta sahanlığı iddiası olan bir açık deniz mekânsal planlama vakası olarak Türkiye'nin gündeminde özel bir yer edinme potansiyeline sahiptir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. EGE DENİZİ ÖRNEĞİ

3.1. Türk Dış Politikasında Ege Denizi

Türkiye'nin kıyı uzunluğu adalar hariç olmak üzere 8692 km'dir (T.C. ÇŞİDB, t.y.a). Üç denize uzun kıyıları olan Türkiye'nin, hem AB'den hem de Yunanistan'dan çok daha fazla denizlere eğilen politikalar geliştirmeye ve uygulamaya hakkı bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin en uzun kıyıları 3265 km ile Ege Denizi'ndedir (SHOD, 2008). Yunanistan sahip olduğu koy ve körfez girintisi bol coğrafyasıyla 13676 km ile Avrupa coğrafyasında AB üyesi olmayan fiyortlarıyla ünlü Norveç'in 58133 km'lik kıyı uzunluğunun ardından ikinci, AB içerisinde ise, Avrupa coğrafyasının dışında kalan Grönland kara kütlesi dâhil edilmezse, birinci durumdadır. Yunanistan'ı 7600 km ve 7368 km ile sırasıyla İtalya ve Hırvatistan takip etmektedir (Nag, 01.12.2017).

Harita 42: Ege Denizi Karasuları Gösterimi



Kaynak: Balık, 2018: 93

Maden vd. (2023)'nin "Ege Denizi gibi özel konuma sahip denizler için uluslararası hukuk kurallarının oluşturulması için devletimizin uygun koşullar oluşturması sağlanmalıdır" saptaması Ege Denizi'nin özellikleri dikkate alındığında önemli bir çıkarımdır. Harita 42'de sunulan karasuları sınırları ve adaların denizde yoğunluğu incelendiğinde bu denizde bir yetki alanı oluşturulmasının kolay bir süreç olmadığı anlaşılmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı'nın Ege Denizi'ne ilişkin politikaları beş ana sorun üzerine odaklanmıştır. Birinci sıradaki sorun Ege Denizi'nin paylaşımıyla yani deniz yetki alanları üzerinedir. İki ülke arasında bu denizde sınırlar herhangi bir anlaşmayla belirlenmemiştir ve taraflar uluslararası deniz hukukunun değişik hükümlerine dayanarak egemenlik tezlerini savunmaktadır. Anadolu sahili ile Yunanistan'a ait adalar arasında karasuları konusunda sıkıntılar yaşanmaktadır. Ayrıca Yunanistan'ın BMDHS'ne dayanarak karasularını 12 mile çıkarma hakkını kullanacağını belirtmesi de sorundur. Çünkü Yunanistan bu hakkı kullandığı zaman Ege Denizi'ndeki açık deniz yani uluslararası suların oranı %51'den %19'a düşmekte, Yunanistan'ın karasuları %40'ten %70'e çıkmakta Türkiye'nin karasuları da Ege Denizi'nin %10'unun altına düşmektedir. Bu kapsamda kıta sahanlığı sorunu da yer almaktadır. Yunanistan bugün Ege Denizi'nde sadece bu sorunun varlığından bahsetmekte, diğer sorunları inkâr etmektedir. Karasularının ötesinde Yunanistan ile Türkiye'nin bir kıta sahanlığına ilişkin anlaşması veya ilanı bulunmamaktadır (T.C. Dışışleri Bakanlığı, "Başlıca Ege Denizi Sorunları", t.y.).

İkinci sorun, egemenliği Yunanistan'a 1923 Lozan ve 1947 Paris Antlaşmaları ile silahsızlandırmak ve askersizleştirmek şartı ile devredilen Anadolu kıyılarına yakın adaların Yunanistan tarafından 1960'lardan itibaren silahlandırılması ve bu adalara asker konuşlandırılmasıdır. Yunanistan bu konuyu 1993'te Uluslararası Adalet Divanı yargı yetkisini kabul ederken çekince koyarak kapsam dışında tutmuştur. Türkiye bu durumu Yunanistan tarafından ihlali zımnen kabul etme olarak değerlendirmektedir (T.C. Dışışleri Bakanlığı, "Başlıca Ege Denizi Sorunları", t.y.).

Dışışleri Bakanlığı'nın bu denize ilişkin belirttiği üçüncü sorun "bazı coğrafi formasyonların yasal statüsü" olarak nitelendirilmektedir. Bu ilginç ve muğlak tanımlama esasında Bakanlığın bu konuda net bir politikasının olmadığına işaret etmektedir. Türkiye'nin konuyu kayalık ve adacıkların egemenliğiyle alakalı farklı yorum meselesine indirgemesi ve "egemenliği açık olarak Yunanistan'a bırakılmayan birçok adacık ve coğrafi formasyon olduğu"nu belirtip, bunların Anadolu sahillerine yakın olanlarının karasuları sınırlarıyla ilgili sorun yarattığını iddia etmesi, Türkiye'nin çatışmasızlık ilkesi kapsamında pasif ve barışçıl bir tutumu tercih ettiğinin göstergeleridir (T.C. Dışışleri Bakanlığı, "Başlıca Ege Denizi Sorunları", t.y.). Ancak Yunanistan'ın, egemenliği anlaşmalarla kendine devredilmemiş, kimilerinin boyutları İstanbul'a bağlı Büyük Adanın beş katına varan, Türkiye'ye ait adaları işgal ettiği, Türk tarihçileri, uluslararası hukukçuları ve araştırmacıları

tarafından yapılan çalışmalarla gündeme getirilmekte ve ispat edilmektedir (Kurumahmut ve Başeren, 2003; 2004; Kurumahmut, 1998). Kuşkusuz bu sorun, Türkiye bu araştırmaları resmi perspektife alıp mesele üzerinde sertleşmeyi tercih ederse, Ege Denizi'ndeki sorunlar açısından Yunanistan için en yumuşak karnı oluşturmaya adaydır. Çünkü gerçekten zamanında Türkiye Cumhuriyeti kadastrosunca işleme alınmış kıyılarımıza çok yakın 20'ye yakın adanın bizzat işgali ve çoğuna, bir hudut bölgesiymiş gibi, sadece asker ve silah konuşlandırılması söz konusudur (Yenerer, 2017).

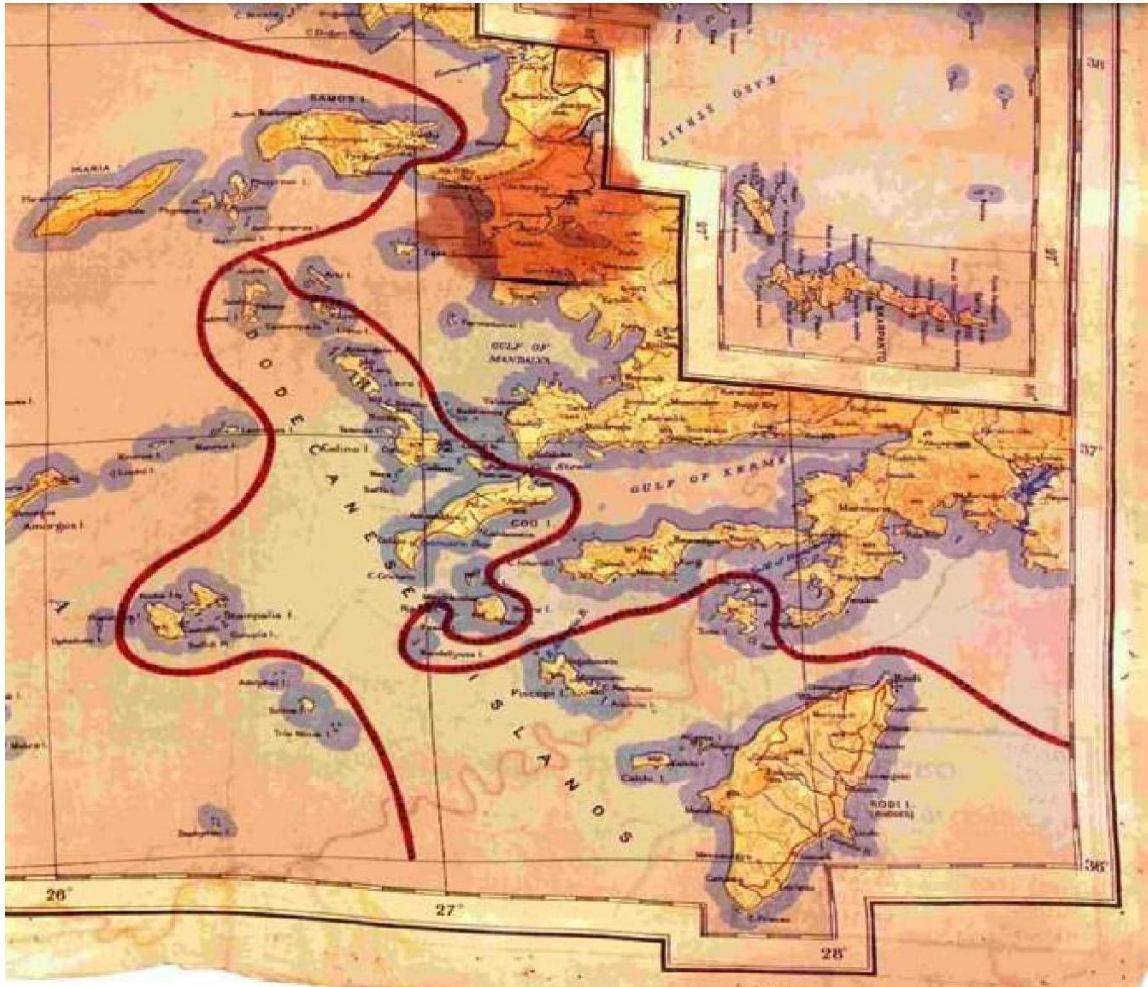
Dördüncü sorun Ege Denizi üzerindeki hava sahasındaki hâkimiyetiyle alakalıdır ve Yunanistan'ın teammüllere aykırı biçimde 10 deniz mili genişliğinde hava sahası ilan etmesi tutarsızlığıdır. Ayrıca Yunanistan Uçuş Bilgi Bölgesi (FIR) sorumluluğunu da, bir egemenlik sahası gibi algılayıp istismar etmeye çalışmaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, "Başlıca Ege Denizi Sorunları", t.y.).

Beşinci sorun Arama Kurtarma (SAR) sahalarıyla ilgilidir. 1979 tarihli Denizde Arama Kurtarmaya İlişkin Uluslararası Sözleşme ile Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi 12. eki kapsamında anlaşma olmayan yerlerde taraflar arama ve kurtarma hizmetlerinin kapsamlı koordinasyonu yapmakla yükümlüdür. Türkiye'nin bu minvaldeki çağrısı Yunanistan tarafından karşılık görmemiştir. Ege Denizi'nde iki ülkelerin SAR'ları çakışmaktadır. Neticede, Türkiye ilan etmiş olduğu ve aynı zamanda IMO Küresel SAR Planına tescil ettirdiği Arama Kurtarma sahalarına yönelik arama ve kurtarma faaliyetlerini, gerektiğinde, Kıyı Emniyeti, Hava Kuvvetleri ve Donanma Komutanlığı unsurları ile desteklenen Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın ağırlıklı kullanıldığı bir teşkilatla yürütmektedir. Yunanistan'ın arama kurtarma bölgelerine de egemenlik sahası gibiymiş yaklaşması konuyu iki ülke arasında mesele haline getirmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, "Başlıca Ege Denizi Sorunları", t.y.).

Ak (2014)'a göre, Ege Denizi'ndeki Anadolu'ya yakın adalarla ilgili egemenlik sorunları çözülmeden burada denizlerde bir sınır belirlenmesi imkân dâhilinde değildir. Çünkü bu adaların karasuyu, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgeye sahip olması mevcut uluslararası hukuk hükümlerince mümkündür. Bu durum da deniz yetki alanlarının paylaşımını doğrudan etkilemektedir. Yani, Ege Denizi'nde kara egemenliğine ilişkin sorunlar çözülmeden deniz egemenliğine ilişkin sorunların ele alınması çıkmaz sokaktır. Sorunun çözümüne yönelik Ak (2014), iki ülkenin iyi niyet, hakkaniyet ve sürekli yürüteceği müzakare çerçevesinde, Yunanistan'ın "siyasal ve ülkesel bütünlük", "adaların deniz yetki alanına sahip olması" ilkesi ve "eşit uzaklık" ilkesine karşı Türkiye'nin "anlaşmanın esas olması", "doğal uzantının esas alınması", "hakça ilkeler uygulanması", "adaların özel durumlar oluşturmaları", "Ege'nin yarı kapalı deniz olması" ve "Lozan dengesi" şeklindeki tezlerini tutarlı ve istikrarlı bir şekilde savunmasını tavsiye etmektedir.

Ak (2014) çalışması içerisinde, 1996 Kardak kriziyle birlikte, önceden bilimsel araştırmalara konu olmuş ancak, ulusal ve uluslararası gündeme dikkat çekecek şekilde ilk defa gündeme gelen, Ege Denizi'nde Lozan ve Paris Antlaşmaları ile Yunanistan'a devredilmemiş, halen Osmanlı devletinin halefi durumundaki Türkiye'nin egemenliğinde olması gereken yüzlerce, ada, adacık ve kayalıktan bahsetmektedir. Bunlar hiç bir şekilde Yunanistan'a devredilmemiş toprak parçalarıdır. Bunun farkındalığıyla Yunanistan 1995 yılından itibaren bu toprak parçalarını kendine katacak iskân ve devlet uygulamalarına başlamıştır. Amacı bu coğrafi oluşumlara kıta sahanlığı kazandırmaktır.

Harita 43: Ege Denizi'nde Adaların Egemenlikleri Üzerinden Ülkesel Sınırları Gösteren 1/1000.000 ölçekli Eylül 1943 Tarihli İngiliz Haritası



Kaynak: Ak, 2014

1943 tarihli İngiliz haritası (Harita 43) ile Yunanistan Dışişleri Bakanlığı'nın genel ağ sayfasında yayımladığı harita (Harita 44) karşılaştırıldığında Yunanistan'ın açık bir şekilde denizde adalar ve toprak parçaları üzerinden genişleme politikası izlediği anlaşılmaktadır. Çünkü bugün Yunanistan'ın kendisinin olduğunu iddia ettiği ve üzerine asker konuşlandığı birçok ada, 1943 tarihli İngiliz haritasındaki kırmızı hattın doğusunda kalmaktadır.

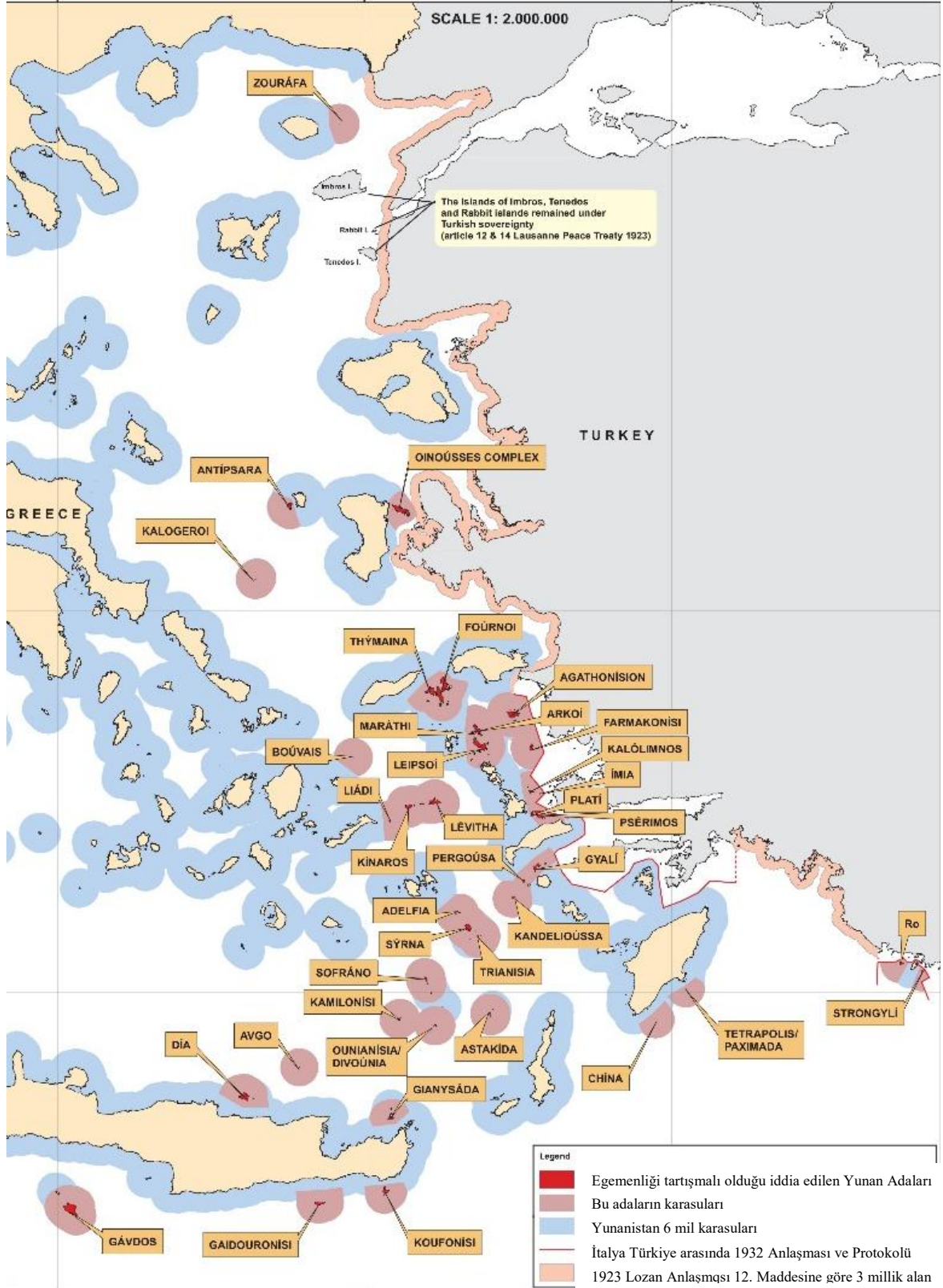
Tutarlı bir şekilde Türk tezlerini sürekli müzakereler çerçevesinde dile getirme stratejisi gerekli ve makul bir ön koşul olmakla birlikte yeterli olacağı şüphelidir. Ayrıca konunun sadece egemenlik üzerinden askeri bir yaklaşımla ele alınması ise çok daha büyük çıkmaz yaratacaktır. Dolayısıyla bu çıkmazdan kurtulmanın seçeneklerinin oluşturulması çerçevesinde sabırla ama ısrarla çatışmasız bir şekilde "var olarak" hak aramak ve hak oluşturmak makul hal tarzlarından biri olarak değerlendirilebilir. Nitekim Yunanistan 20 civarı bu tarz Türk adasını, Türk kamuoyuna hissettirmeden orda var olarak ve el koyarak, işgal ve yurt etmiştir ve şimdi bu de facto durumu başta AB olmak üzere uluslararası kamuoyuna kabul ettirme ve oldubitti yaratma çabasıdadır. Türk donanmasından ziyade, Türk siyasetinin sorun yaratmamak adına konuyu gündeme almaması bir gerçek olarak önümüzde durmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti devletinin ve yetkililerinin, çatışmadan kaçınma politikası kapsamındaki pasif yaklaşımının sağladığı sorun yaratmayan konforlu alanı terk edip, yine çatışmadan kaçınma politikası kapsamında ama aktif bir yaklaşım sergilemek ve "hak inşa etmek ve oluşturmak" çabasına girmeleri daha uygun bir hareket tarzı olacaktır. Türkiye'nin sadece Yunanistan'la değil, Batı ve tüm bölge ülkeleriyle geliştireceği ilişkileri çok yönlü olarak etkileyecek böyle bir yaklaşımın, prestijden öte, politikası, eylemi ve söylemi ile saygınlık kazandırması olasıdır.

Yunanistan'a egemenliği anlaşmalarla devredilmemiş Türk adalarının Montrö Anlaşması'ndan sonra zamanın İçişleri Bakanı aynı zamanda Menteşe (Muğla) vekili Şükrü Kaya tarafından incelenip bunların Türk egemenliği altına alınması için bir çalışma yapıldığı Tepedelenlioğlu (1967) tarafından bir anekdot olarak aktarılmaktadır. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak Paşa ile husumete düşerek ve ancak Atatürk'e danışarak ve Bakanlar Kurulundan olur alarak yapmış olduğu bu çalışmada Şükrü Kaya Lozan Anlaşması 12. ve 15. maddeleri haricinde kalan ve henüz İtalyan'ların el atmadığı ada, adacık ve kayalıkları çeşitli haritalar üzerinden defalarca incelemiş, bunların binlercesinin olduğunu fark etmiş, Hariciye Vekâletinden bunların mülkiyetinin teker teker tespit eden bir protokolün mevcut olmadığı bilgisini almıştır. Bunun üzerine gizli görevle dört müfettiş göndererek bu ada ve adacıklar hakkında bilgi toplatmış ve neticede sahipsiz yüzlerce adanın varlığını ispat etmiştir. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'e durumu arz etmiş ve en kısa zamanda bu adalar üzerinde hak belirtilmezse Yunanlılar veya İtalyan'ların bunlara ayak basıp bayrak çekeceklerini, bu yüzden bu adaları bir an önce işgal etmek gerektiğini belirtmiştir. Atatürk, Türkiye'nin bu konuda büyük bir ihmal yapmış olduğunu kabul eder ve Kaya'yı Fevzi Paşa ile görüşmeye gönderir. Fevzi Paşa hem yüzyüze görüşmede hem de bir sonraki gün kabine toplantısında harp çıkar endişesiyle bu fikre karşı çıkmıştır. Mareşal dönemin güçlü bölgesel aktörü ve o dönem hala Güney Ege Adalarının çoğunun hâkimi Mussolini İtalya'sı karşısında savaş sebebi olabilir endişesiyle sorumluluk almayacağını belirterek itiraz etmiştir. Şükrü Kaya, Dâhiliye Vekâleti'nin sorumluluğu alacağını, paşanın bahriyenin ince filolarını kendilerine tahsis etmesi halinde bunu başaracaklarını belirtmiş ve dediği gibi de yapmıştır. Donanmanın bazı gemileri, gümrük idaresinden birkaç gemi, jandarma botları, sivil bolca sandal ve yelkenliden oluşan bir filo ile yüzlerce ada ve adacığa gece ulaşılmış, küçüklere numara büyüklere isim plakaları takılmıştır. Bu

sayede bu ada, adacık ve kayalıklar fiilen ve hukuken anavatana yeniden ilhak edilmiştir. Adacıkların büyüklerinde üç beş kişilik jandarma karakolları kurulmuş, küçüklerine gözetleme kuleleri yapılmış, nöbetçiler yerleştirilmiştir. Tehlikeli yerlere de deniz fenerleri takılmıştır. Dört gün sonra İtalyanlar Kalimnos adasına 3 mil mesafedeki bir küçük adanın işgalini protesto etmiş ve sadece bu ada diplomatik bir nezaket çerçevesinde özür dilenerek terk edilmiştir. Kalan 800'e yakın ada, adacık ve kayalık hakkında İtalya herhangi bir tepki göstermemiştir (Tepedelenlioğlu, 1967: 371–377).

Daha 1936 yılında İstanköy (Kos) Adası doğumlu ve bölgeyi çok iyi bilen Şükrü Kaya tarafından Türkiye'ye ilhak edilmiş olan ve muhtemelen de gerekli tapu ve kadastro işlemine tabi tutulmuş olan bu adalar üzerine sonradan gerekli özenin gösterilmediği bellidir. Bugün Türkiye'ye yakın bu adaların büyük olanlarının 2000'li yılların başından itibaren Yunanistan tarafından işgal ve ilhak edildiği, üzerinde namlusu Türk kıyılarına dönük hudut birliklerinin olduğu, bunların periyodik olarak Yunan Cumhurbaşkanı, Başbakanı, Savunma Bakanı ve Yardımcısı tarafından ziyaret edildiği vakalarla sabittir (Yenerer, 2017). İşgal edilmiş bu adaların sayısı yirmiye ulaşmıştır. "Üzerinde yaşam yok, bizim olsa ne işimize yarayacak" şeklinde değerlendirmelere maruz kalan bu durum, aslında Türkiye'nin Ege Denizi'nde karasuları ve münhasır ekonomik bölge kaybı demektir. Üzerine Yunan bayrağı dikilen, kimisine hudut birliği, kimisine milis birlik konuşlandırılan ve çeşitli enerji ve telekom projeleri ile Yunanistan'a entegre edilmeye çalışılan bu adaların statüsünün geri dönüştürülmesi hususunun Türkiye Cumhuriyeti devleti bünyesinde öncelik haline getirilip getirilmeyeceği bilinmemektedir.

Harita 44: Yunanistan Dışışleri Bakanlığı Genel Ağ Sayfasında Ege Denizi'nde İhtilaflı Adaları Gösteren Harita



Kaynak: Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs, “Turkish theory of...”, 07.04.2023

Yunanistan Dışışleri Bakanlığı 2023 yılında resmi genel ağ sayfasına koyduğu ve halen yayımlamakta olduğu Türkiye'nin Ege Denizi'ne yönelik iddiaları hakkındaki açıklamalar ve haritalar bir anlamda kendi kendine itiraf niteliğindedir. Türk Dışışleri Bakanlığı genel ağ sayfasında ifade olarak "bazı coğrafi formasyonlar" kullanılırken, Yunan Dışışleri Bakanlığı, Türkiye'nin resmi olarak herhangi bir yerde deklare etmediği ancak kamuoyunda akademikerler ve araştırmacılarla çalışmalara konu olan egemenlik statüsü belirlenmemiş bu adaları yukarıda sunulan haritada net bir şekilde resmetmektedir. Yaptığı açıklamada 1947'den beri bu adalarda Yunan egemenliğine ilişkin Yunanistan'ın ileri sürdüğü hukuki gerekçelerin değişmediğini ancak özellikle 1996 yılı başındaki Kardak krizi sonrasında Türkiye'de görevlilerin "gri bölgeler" teorisi geliştirmeye başladığını ifade etmektedir. Bu konuda Türkiye tarafından yapılmış resmi bir açıklama açık kaynaklarda tespit edilememekle birlikte, kuvvetle muhtemel Yunanistan ile yürütülen istikşafı görüşmelerde böyle bir harita dönemin şahin siyasetçileri, askerleri ve bürokratları tarafından masaya yatırılmış olabilir. Yine bu anlamda ciddi çalışmaları bulunan, devletle organik bağları da bulunan, uluslararası hukuk uzmanı akademikerlerin yayınlarında "gri bölgeler" delilleriyle birlikte resmedilmektedir. Neticede, Yunan Dışışleri Bakanlığı'nın yukarıda sunulan bu haritası net bir şekilde Türkiye'nin tezlerini ve hatta fazlasını yansıtan, kendini itiraf eden bir belge olarak karşımızda durmaktadır. Türkiye tarafından muğlak bırakılmış, Yunanistan tarafından ise net bir şekilde ortaya konmuş bu gri bölgelerin Türkiye'nin gelecekte Ege Denizi'nde faaliyet yürüteceği denizel sahaların planlamasında bir rehber olarak dikkate alınması uygun olacaktır.

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı'nın bu yönde resmi bir açıklamasının olmadığını tekrar hatırlatmakta fayda vardır. Ancak dönemin Milli Savunma Bakanı İsmet Yılmaz'ın 25 Mart 2015 tarihinde TBMM Genel Kurulunda tutanaklara geçmiş olan açıklaması ile dönemin Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın 3 Eylül 2022 tarihinde TEKNOFEST açılışında yaptığı konuşma egemenliği anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş adaların Türk toprakları olduğunu, Yunanistan'ın bunlara ilişkin fiili uygulamaları bulunduğunu ve işgal etmiş olduğunu resmi olarak kayıt altına alan hükümet açıklamalarıdır. Bu açıklamalar kaynaklarından olduğu şekli ile aşağıda aktarılmaktadır.

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI İSMET YILMAZ (Sivas) – Ege Adaları'yla ilgili, Lozan Barış Antlaşması 12'nci maddesi ve Paris Barış Antlaşması madde 14 hükümleriyle egemenliği devredilenler dışında hiçbir adanın egemenliği antlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiştir. Bu ada, adacık ve kayalıkların egemenliği Osmanlı İmparatorluğu'ndan Türkiye Cumhuriyeti'ne halefiyet yoluyla intikal etmiştir. Hukuken, EGAYDAAK Türkiye Cumhuriyeti'nin hâkimiyetindedir. Antlaşmalarla gerçekleştirilen bu düzenlemeye karşılık EGAYDAAK'ın bir kısmı üzerinde, başından beri ama ta Osmanlı'dan bugüne gelinceye kadar Yunanistan'ın fiili uygulamaları vardır. Ancak fiili devlet uygulamaları onların yasal, hukuki statülerini değiştirmez. Bu, uluslararası mahkemelerin de vermiş olduğu karardır. Dolayısıyla, bu durumda EGAYDAAK hukuken Türkiye Cumhuriyeti egemenliğindedir.

ÖZCAN YENİÇERİ (Ankara) – Bizim niye fiilî uygulamalarımız yoktur Sayın Bakan! Bizim niye yok! Ne biçim savunmanız ya!

BAŞKAN – Lütfen, Sayın Bakan cevap veriyor.

MİLLÎ SAVUNMA BAKANI İSMET YILMAZ (Sivas) – EGAYDAAK üzerindeki mevcut olan fiilî Yunan uygulamaları hukuki statüyü değiştirmez. Libya-Çad, Hollanda-Belçika uyuşmazlığında Uluslararası Adalet Divanı, Palma Adası uyuşmazlığında ise hakem kararı, statüsü antlaşmalarla belirlenmiş olan toprakların egemenliğinin fiilî uygulamalarla değiştirilmeyeceğini hüküm altına almıştır (TBMM Genel Kurul Tutanakları, 25.03.2015).

Amerika'nın. Kimin dost, kimin de karşımızda olduğunu iyi bilmemiz lazım. Şu anda bu Amerika Dedeoğlu'na, Yunanistan'a silahları gönderiyor mu, uçakları gönderiyor mu? Oradan S300'lerle bizi tehdide kalkışıyor mu? Ey Yunan; bak, tarihe bak, tarihe dön, çok daha fazla ileri gidersen bunun bedeli ağır olur, ağır. Yunanistan'a bizim tek cümlemiz var; İzmir'i unutma, İzmir'i unutma. Aynı Türkiye şimdi kimi alanlarda dünyanın en gelişmiş ülkelerin de üzerine çıkan başarılarıyla kendini kabul ettiriyor. Adaları işgal etmeniz falan bizi bağlamaz, vakti saati geldiğinde gereğini yaparız. Hani diyoruz ya; bir gece ansınız gelebiliriz (T.C. Cumhurbaşkanlığı, 2022).

Yunanistan'ın Ege Denizi'nde petrol aramaya başlaması 1959'a gitmektedir. Resmi Gazete'de yayımlandığı bir kanun ile bugün kendisine ait olarak gösterdiği kıta sahanlığında petrol araştırma ruhsatları dağıtmıştır. Taşoz adası çevresindeki sularda 1972 yılında petrol rezervi bulma ihtimalinin yüksek olduğunu açıklayınca Türkiye 18 Ekim 1973 tarihinde TPAO'ya kıta sahanlığında petrol arama ruhsatı vermiştir. Midilli, Ayios, Semadirek, Limni, Sakız, Psara ve Antispara gibi Türkiye'ye yakın adalara karasuları haricinde alan bırakmayan ve arkasına da geçen araştırma ruhsatları verilmiştir (Oran ve Akdevelioğlu, 2013: 752). 1974'te TCG Çandarlı Sismik Araştırma Gemisinin fırkateyn eşliğinde Ege Denizi'nde hidrokarbon yatağı araştırılması için kullanılması Yunanistan'ı karşılıklı güç gösterileri ve notalar verilen bir süreçte yöneltmiştir (Maden vd., 2023). 1975 yılında Yunan Başbakan Karamanlis'in sorunları Uluslararası Adalet Divanı (UAD)'na götürme önerisini Türkiye ilk başta olumlu karşılamıştır (Küçük, 2021: 30-33).

19 Mayıs 1975 tarihinde gerçekleşen Yunan Dışişleri Bakanı Bitsois ve Türk Dışişleri Bakanı Çağlayangil görüşmesinde farklı yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Türkiye ikili görüşmeler yapılması amacıyla görüşmeye katılmış ancak Yunanistan'ın önceliği ise Lahey'e yapılacak başvuru için ortak bir tahkimname hazırlanması olmuştur. Yumuşama sinyallerinin olduğu süreçte kıta sahanlığı konusunda uzlaşma olmamış, konu Demirel-Karamanlis zirvesine bırakılmıştır. Bu arada, Meclis'te UAD'nın vereceği kararın sorunu uluslararası bir problem haline getireceğinden ve kontrolden çıkacağı cihetiyle ağır eleştiri nedeniyle, UAD'na gidilmesine ilişkin uzlaşma hükümetçe geri çekilmiştir. 31 Mayıs 1975 Demirel-Karamanlis görüşmesinde Demirel, ikili müzakereler yoluyla uzlaşma, uzlaşamayan konularda UAD'na başvuru vurgusu yaparken, Karamanlis ise "Türkiye bir daha Ege'de sismik araştırma yapacak mı?" şeklinde sorgulayıcı tavrı öne çıkmıştır. Demirel'in, "Ege

bir Yunan gölü değil sizin de yaptığınız gibi basit araştırma ile yetineceğiz" cevabı ile bu görüşme neticelenmiştir. Tüm bu görüşmeler atmosferinde, Türkiye 1976 yılı Ağustos ayında Sismik 1/Hora gemisini Ege'de görevlendirmiş, kıta sahanlığı krizi patlak vermiştir. İki tarafın görüşmeleri neticesinde 11 Kasım 1976 tarihinde yayımlanan Bern Deklarasyonu ile;

- Türkiye-Yunanistan kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin karşılıklı rızalara dayalı anlaşmaya ulaşmak için müzakereler yürütülmesi,
- Müzakerelerin gizli tutulacağı,
- Ege'de kıta sahanlığına ilişkin girişim ve eylemden kaçınma,
- Kıta sahanlığına ilişkin uluslararası hukuk kurallarının incelenmesi,
- Uzlaşya varılana kadar sondaj girişimi yapılmaması hususlarında mutabakat sağlanmıştır (Küçük, 2021: 30-33).

Bern Mutabakatı ile iki taraf da deniz yetki alanlarının belirlenmesi için yapılan görüşmeler sürecinde tek taraflı eylemlere girişmeme taahhüdü üzerinde mutabık kalmışlardır. Türkiye TCG Çandarlı ile faaliyetini tamamladıktan sonra bundan sonraki araştırmaları sivil gemilerle yapacağını ilan etmiştir. Neticede Yunanistan'ın 1970'li yılların başından itibaren Ege Denizi kuzeyindeki adaların civarındaki Türk kıta sahanlığı olarak değerlendirilen sularda tek taraflı petrol arama girişimi bu süreç sayesinde o dönem sona ermiştir (Maden vd., 2023). 1976 Bern Mutabakatı'nda Yunanistan Türkiye'nin zilyetlik tezine uygun olarak, Taşöz adasının karasuları sayılabilecek deniz alanında da petrol araması yapmamaya, yani temel olarak adanın çevresindeki suların değil sadece kara parçasının kullanımına, mutabık olmak zorunda bırakılmıştır.

1977 Ocak ayında yeni görüşmeler yapılması ve ikili ilişkileri bir çözüm yoluna bağlama niyet ve azmi ile hareket etme yönünde yapılan açıklamaya istinaden 1978 yılında gerçekleşen Ecevit-Karamanlis Montrö görüşmeleri iki ülke arasındaki en kapsamlı görüşmeler olmuştur. Görüşmelerde Ege sorunlarının (karasuları, kıta sahanlığı, FIR, Türkiye'ye yakın adaların silahlandırılması) bir bütün olarak ele alınması, Kıbrıs sorununun dışarıda bırakılmasında mutabık kalınmıştır. Karamanlis "Ege'yi bir Yunan denizi olarak görmüyorum" derken Ecevit Yunanistan'ın Ege Denizi'nde kademeli bir genişleme politikası izlendiğini beyan etmiştir. Ecevit, UAD'na başvuru konusunun gerçek hedef olması durumunda görüşmeler sırasında anlaşmaya varmanın mümkün olmayacağını ifade etmiş Karamanlis ise kıta sahanlığına ilişkin görüşmelerde Yunan egemenliğinin sorgulanmamasına dair güvence istemiştir. Buna karşı Türkiye Yunanistan'ın karasularını 12 mile genişletmemesine ilişkin güvence talep etmiştir. Karamanlis, adaların Yunan egemenliği tartışmasız ancak karasularını genişletme niyeti yoktur şeklinde ifadede bulunmuştur. Ecevit hava sahasının 10 mil olmasını hukuka aykırı nitelendirmiş ve Yunanistan'ın egemenlik sahasını genişletmeye bir basamak olarak tasarlandığı izlenimini yarattığını belirtmiştir. Adaların silahlandırılmasını ise Karamanlis tamamen savunma amaçlı olduğu gerekçesiyle savunmuştur. 1978-1981 yılları arasında Dışişleri Bakanlığı genel sekreterleri düzeyinde 14 farklı görüşmede ortaya çıkan sonuçlar ise şöyledir:

- UAD nihai sonuç olsa da öncelik müzakerelerle kısmen veya tamamen kıta sahanlığı çözümü olmalıdır,
- Türk kıta sahanlığı Yunan adalarıyla çevrelenmemelidir,
- Doğu Ege'de Yunan adaları tam kıta sahanlığına sahip olmamalıdır,
- Adil çözüm için yarı kapalı bir deniz özel koşulları kıta sahanlığı çözümünde dikkate alınmalıdır,
- Yunanistan tek taraflı karasularını 12 mile çıkarmamalıdır,
- Ege Denizi'nde seyri sefer özgürlüğü bozulmamalıdır,
- FIR hattında iş birliği olmalı tek taraflı FIR olmamalıdır,
- Ege Denizi'nde MEB aranmamalıdır (Küçük, 2021: 30-33).

Bu krizin sürecinde ve sonrasındaki yürütülen diplomaside Türkiye şu tutumunda ısrarcı olmuştur: 1923 Lozan Barış Antlaşması'nın, 13 Şubat 1924 tarihli Londra Süfera konferansında alınan altı büyük devlet kararını teyit eden, 12. maddesi ile Yunanistan'ın adaları askeri maksatlarla kullanmayacağını belirten 13. maddesine göre, Taşöz, Semadirek, Limni, Bozbaba, Midilli, İpsara, Sakız, Sisam ve Ahikerya adalarının sadece kullanım hakkının Yunanistan'a verildiği ve bu adaların hava sahası, karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerinin Türkiye'ye ait olduğu. Resmi politika olarak öne sürülen bu tez, uygulanmış ve kabul görmüştür. Bu teze göre bu adalarda ve adaların karasularında bulunan her türlü hidrokarbon, canlı cansız kaynak Türkiye'ye aittir.

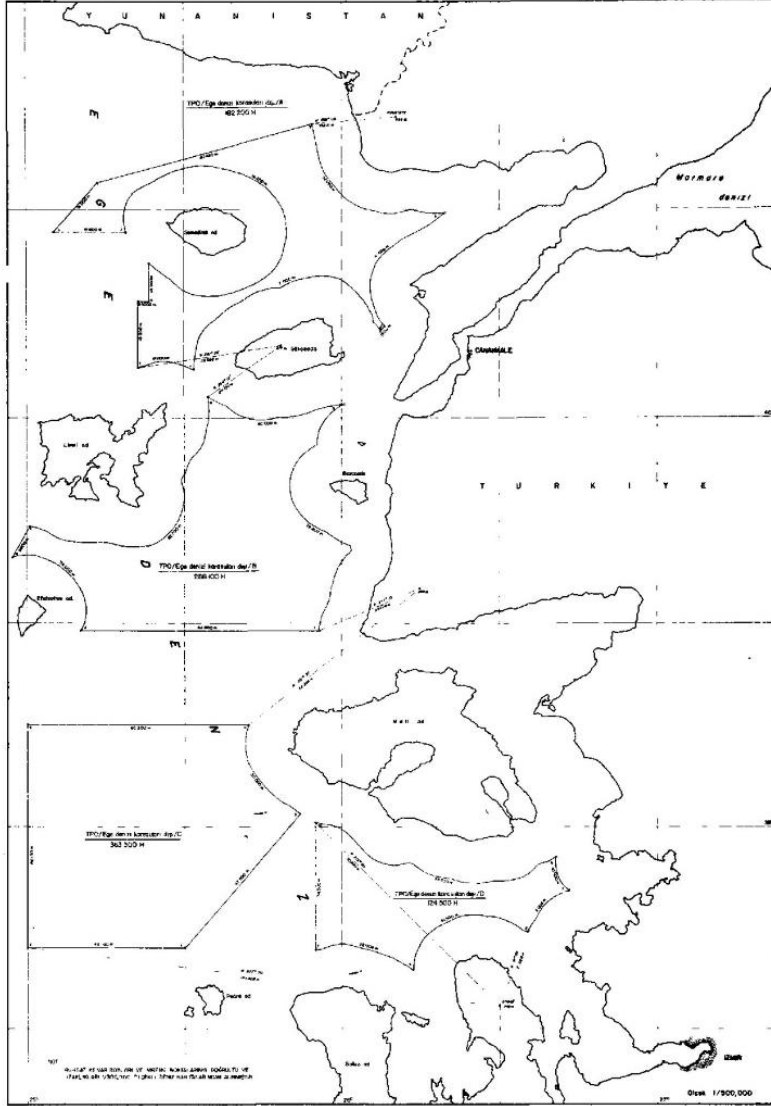
Yunanistan'ın sonraki dönemlerde Bern mutabakatı ve sonrasındaki süreçte görüşmelerde alınan kararlar hilafına petrol arama ve sondaj çalışmaları devam etmiş, Yunan hükümetleri 1981, 1985 ve 1987 yıllarında Bern antlaşmasını tanımadıklarını ilan etmiştir (Gürdeniz, 2013: 152–153). Bu dönemdeki krizlerde Yunanistan'da 1981'de iktidara gelen PASOK partisi ve onun lideri Papandreu'nun çözüm bulunana kadar kıta sahanlığının üstü ve tabanında herhangi bir araştırma yapılmaması yönündeki mutabakatı yapıldığı dönem için geçerli sayan ve tanımayan tavrı söz konusudur. Seçilir seçilmez bu hükümet Bern mutabakatını tanımadığını ilan etmiştir. Taşöz adası karasuları açıklarındaki bir yatakta petrol rezervi bulunması ihtimaline yönelik 1985 yılında Yunanistan'ın bir konsorsiyuma arama ruhsatı vermesi krize giden yolu açmıştır (Karadeli, 2012).

Bu hükümetin 1987'deki açıklaması Mart 87 krizine götüren süreci başlamıştır. Esasında 1980'li yılların başından beri Yunanistan'ın Ege Denizi'nde yürüttüğü sondaj çalışmaları mevcuttur ve dönemin başbakanı merhum Turgut Özal Avrupa Topluluğu'na tam üyelik başvurusu öncesinde Türk kamuoyuna Yunanistan'ın petrol arama faaliyetlerini duyurmayı tercih etmemiştir. Genel tavır olarak tavizkar politika izleyen Özal'a bir tepki olarak sivil ve askeri bürokrasi, Özal'ın yurt dışında bulunmasını fırsat bilerek Yunanistan'a karşı sert bir politika izlemiştir (Oran, 2009: 113). Babouras rezerv alanında 1987 yılı Mart ayı başında fiili olarak petrol araması yapılması gündeme gelince, Türk tarafı bu ruhsatı Yunanistan'ın veremeyeceğini belirtmiş ve bu fiilin oldubittiyle Taşöz adası

üzerinden Yunan karasularının 12 mile genişletilme çabası olduğunu ifade ederek tepki göstermiştir. Türkiye de mukabil hamle ile Sismik-1 araştırma gemisine Ege Denizi açık sularında arama ruhsatı vermiştir. Yunanistan buna karşılık askeri güçle müdahale tehdidi savurmuş, Türk donanması savaş durumuna geçmiş, Yunanistan sınıra ve adalara asker yığmaya başlamış, ABD'den destek görmediği için ABD'nin askeri üssünü kapatmış, araştırma yapan Kuzey Ege Petrol Şirketini kanun çıkararak devlet şirketi haline dönüştürmüştür (Karadeli, 2012).

Türkiye kendi kıta sahanlığı olarak değerlendirildiği deniz alanı içerisinde aşağıdaki haritada belirtilmiş dört ayrı bölgede (Harita 45) sismik araştırma yapması için TPAO'ya ruhsat vererek ve 25 Mart 1987'de MTA Sismik-1 gemisini Ege Denizi'ne çıkararak karşılık vermiştir. Ayrıca Karadeniz'de "Deniz Kurdu 87" tatbikatını icra eden donanma da Ege Denizi'ne intikal ettirilmiştir. Yunanistan'ın "Türlere acı bir ders verecek güçteyiz" çıkışı ile iki ülke arasında giderek büyüyen kriz neticesinde, telefon diplomasisi ile gerilim aşılmış, Yunanistan karasularında kalmayı, Türkiye ise yalnızca karasularında araştırma yapacağını taahhüt etmiştir (Gürdeniz, 2013: 153).

Harita 45: Mart 1987 Krizinde Türkiye'nin Ruhsat Vermiş Olduğu Petrol Arama Sahaları



Kaynak: Bakanlar Kurulu Kararı 87/11596, 1987

Gerginlik sürecinde Yunanistan Türkiye'yi çözüm için Uluslararası Adalet Divanı'na yönlendirmeye uğraşmış, Türkiye imzacısı olmadığı BMDHS'nin Ege Denizi'nde uygulanmasını hukuka aykırı bularak, siyasi çözümde ısrarcı olmuştur. Başbakan Özal, “Yunanistan karasuları haricinde araştırma yapmazsa biz de yapmayacağız” şeklinde tavır koyunca ve NATO, ABD ve Birleşik Krallık devreye girince gerginlik azaltılabildiği görülmüştür. Sonrasında 31 Ocak 1988 tarihinde Özal ve Papandreu arasındaki Davos Zirvesi de kıta sahanlığı sorununun ötelenmesi ve ekonomi gibi diğer alanlarda ilişkilerin geliştirilmesi üzerine mutabakat sağlanmıştır. İki taraf arasında “Davos Ruhü” diye adlandırılan yumuşamaya neden olan zirve kararlarının özeti şöyledir:

- Karşılıklı sorunların istismar edilmemesi,
- Görüş farklılıklarının çözümünün zamana bırakılması,
- Okul kitaplarında suçlayıcı ifadelerin gözden geçirilmesi,
- Bir iktisadi ve siyasi iş birliği komitesiyle bir ortak iş konseyinin oluşturulması,

- Başbakanların yılda en az bir kere bir araya gelerek ortak konuları tartışmaları,
- İki başbakan arasında doğrudan telefon hattı kurulması (Karadeli, 2012).

Müteakiben Dışişleri Bakanları Papulias ve Yılmaz arasında 27 Mayıs 1988 tarihinde varılan mutabakatta taraflar ana olarak;

- Birbirlerinin egemenliğine ve toprak bütünlüğüne ve Ege'nin açık deniz alanlarını ve uluslararası hava sahasını kullanma haklarına saygı gösterilmesi,
- Açık deniz alanları ve uluslararası hava sahasında yürütülen ulusal faaliyetlerine, deniz ve hava trafiği uluslararası belgeler, kurallar ve yönetmeliklerde öngörülen çerçevede müdahale etmemeye özen gösterilmesi üzerinde anlaşmışlardır (Küçük, 2021). Mart 1987 krizi, "kıta sahanlığı" nedeniyle bu ölçekte güç gösterisi ve gerilimin yaşandığı son kriz olmuştur (Gürdeniz, 2013).

Burada gözden kaçırılmaması gereken önemli bir husus şudur: 1976 Bern Mutabakatı'nda Yunanistan Türkiye'nin zilyetlik tezine uygun olarak, Taşöz adasının karasuları ve kıta sahanlığı sayılabilecek deniz alanında da petrol araması yapmamayı, yani temel olarak adanın çevresindeki suların değil sadece kara parçasının kullanımına, mutabık olmuşken, 1987 krizi sonrasında bu iki görüşme ile varılan anlaşmada, zilyetlik tezi terkedilmiş, yani Yunanistan'ın silahsızlandırılmak koşulu ile sadece zilliyet hakkı verilmiş adaların karasularını da kullanabilmesinin önü açılmıştır. Diğer bir ifade ile bu adanın çevresindeki Türk karasuları Yunanistan'a teslim edilmiştir. Dolayısıyla aslında bu haliyle 1987 krizi bir dönüm noktasıdır. Yunanistan her ne kadar Taşöz adası civarında hidrokarbon faaliyetlerini yürütmeye devam etse de, genel prensip olarak, Türkiye Bern Mutabakatı'nın tek taraflı eylemde bulunmama hükmünü kabul edilebilir bir norm olarak gündemde tutmaya devam etmiştir. En azından kendisi bu bu norma bağlı kaldığını söylem ve eylemiyle göstermiş ve göstermektedir.

Bu vakadan, Mart 1987 krizi gibi kısa süreli krizler neticesinde geçici kabullenişlerle sonuçlanan süreçlerde, bir norm oturtulmasının zor olduğu sonucu çıkarılabilir. Sadece Bern Mutabakatı'na tek taraflı sadakatin mütemadiyen teyidi söz konusu olmakta, bahse konu norm, sadece gündemde tutulmaya çalışılmaktadır. Öyleyse, konuya ilişkin perspektifi biraz daha genişletmek gerekmektedir. Kısa süreli girişimlerden ziyade güç dengeleri gibi dönemsel bağlam etmenlerinin fırsatlar açısından sürekli değerlendirildiği uzun soluklu norm rekabetine girilmesi ve norm yerleştirilmeye uğraşılması perspektif kapsamında alınmalıdır.

Özetle, silahsızlandırılmış olması gereken adalara ilişkin Türkiye 1976 Bern Mutabakat ile öne sürdüğü "kullanım hakkı (zilliyet)"nın uygulanmasında ısrarcı olmuş ve kabul ettirmiştir. 1987 krizinde Bern Mutabakatı gündemde tutularak başarılı olunmuş ancak Yunanistan'ın karasularında faaliyetlerini devam ettirmesi koşuluyla Türkiye'nin de kıta sahanlığında benzer faaliyetler yürütmeyeceğini ilan etmesiyle Taşöz adasının karasularının bu koşula dâhil edilmiş olduğu gibi bir muğlak durum ortaya çıkmıştır. Yunanistan da bu durumdan istifade ederek petrol arama

faaliyetlerine devam etmiştir. Yani, diğer bir deyişle, Türkiye'nin zilliyet tezi zemin kaybetmiş, sonraki dönemlerde Avrupa Topluluğu'na/Avrupa Birliği'ne katılım hevesinin ağırlığı ile bu tez, tekrar, en azından açık bir şekilde, gündeme getirilmemiştir. Muhtemeldir ki, adaylık ve katılım süreçlerinde AB'nin ve Yunanistan'ın bu tezin terk edilmesine yönelik siyasi talebine itiraz edilmeyerek ikili görüşmelerde mevzi kaybedilmeye başlanılmıştır (Fırat, 2018: 479-480)

Takip eden süreçte 1990'lı ve 2000'li yıllarda, Helenik Hidrokarbonlar ve Enerji Kaynakları Yönetim Şirketi (HEREMA)'nın tarihçesine göre, yeni sismik araştırmalar, keşifler ve petrol üretimi yapılmasıyla bu tezin kabul edilmediği anlaşılmaktadır. 1996 Ocak ayında Kardak krizi yaşanırken verilen tepki, Yunanistan 1990'lı yıllarda Ege Denizi'nde petrol arama, sondaj ve üretim faaliyetlerini yürütürken verilmemiştir. Yunan devlet şirketi olan HEREMA Yunanistan'ın hidrokarbon arama ve işletme ruhsatı vermeye yetkili tek kurumudur. HEREMA 2011 yılında aslında Helenik Hidrokarbon Kaynakları Yönetim Şirketi (HHRM) olarak kurulmuş, 2020 yılında şirketin ismi ve sorumluluk konuları HEREMA olacak şekilde güncellenmiştir. 2011 yılına kadar şirketin yaptığı işler Bakanlık üzerinden yürütülmüştür (HEREMA, 2023).

HEREMA Kavala ve Taşöz Adası arasında kalan deniz alanında Prinos adını verdikleri 105 km²'lik parselin %100 arama ve işletme ruhsatını 2007 yılında kurulmuş İngiltere ve İsrail'e kayıtlı, İngiltere, Hırvatistan, Yunanistan, Mısır yetki sahalarında faaliyetlerde bulunan Yunan ENERGEAN şirketine vermiştir. Prinos parselinde, Prinos, Kuzey Prinos, Epsilon ve Güney Kavala petrol sahalarında 25 kuyuda ENERGEAN günlük yaklaşık 5000 varil petrol çıkarmaktadır. Rezervi az olması nedeniyle Güney Kavala sahasının denizaltı doğalgaz depolama alanına dönüştürülmesi planlanmaktadır. HEREMA'nın verdiği tarihçede; parselde petrol araştırması 1970'lerde başlamış, ilk keşif 1974'te Prinos sahasında yapılmış ve ilk ham petrol üretimi 1981 yılında 31 metre derinlikten başlamıştır. 1996 yılında Kuzey Prinos sahasında petrol keşfedilmiş ve 1997 yılında ise 38 metre derinlikten üretim başlamıştır. Epsilon sahasında ise 1990'lı yıllarda başlayan arama ve keşif çalışmaları 2000'li yıllarda yoğunlaşmıştır. 2015 yılında üç boyutlu sismik araştırma neticesinde parselin kanıtlanmış (36 milyon varil) ve muhtemel (64 milyon varil) rezervlerinde artış tespit edilmiştir. HEREMA tarafından 2021 yılı itibarıyla parselde toplam yapılmış üretimin 129 milyon varile ulaştığı belirtilmektedir (HEREMA, 2023).

The figure is a geological map of the Kavala Bay area. It shows the coastline of Kavala Bay, Kavala Bay, Kavala, Nestos Sub-basin, Epsilon, Prinos Sub-basin, Prinos, Kalirahi, South Kavala, South Kavala Ridge, Thassos Island, and Nestos River. A scale bar indicates 10000 m. A legend identifies various geological features:

- Sediment System Quaternary
- Sediment System Pliocene-Pleistocene
- Sediment System Miocene
- Sediment System Hocene-Oligocene
- Conglomerates Alluvial Fans
- Metamorphic System Marbles, Gneisses, Schists
- Granite
- Well (+)

Ege Denizi'nde Türkiye'nin neden petrol aranmadığına ilişkin 2012 yılında yöneltilen soruya dönemin Enerji Bakanı Taner Yıldız'ın vermiş olduğu cevap Türkiye'nin Bern Mutabakatına sadık kaldığını göstermektedir:

sonra da kısa vadeli olarak yapmayı düşünmüyoruz. Uluslararası hukuka aykırı bir durum Türkiye tarafından yapılmayacaktır (Ege'de Neden Petrol Aranmıyor?, 2012).

Türkiye'nin günümüzde Ege Denizi açık sularına yönelik henüz herhangi bir hidrokarbon araştırma ve sondaj çalışması bulunmamakla birlikte karasularının bu anlamda değerlendirilmesine yönelik bazı girişimler bulunmaktadır. Ege Denizi'nin hidrokarbon yataklarından istifade etmek adına sevindirici gelişmeler yaşanmaktadır. Arar Petrol şirketi Ege Denizi karasularında 11 sahada petrol aramak üzere 17 ve 20 Aralık 2021 tarihlerinde Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Maden ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğü'ne başvurmuştur. 11 sahanın İzmir, Balıkesir ve Çanakkale illerinin kıyı alanlarında olduğu belirtilmektedir (Arar Petrol Ege Denizi'ndeki 11 Parselde Petrol Aramak İstiyor, 2021, <https://www.enerjigunlugu.net>). Şirketin genel ağ sayfasında petrol arama linanslarının gösterildiği haritada henüz Ege Denizi petrol arama sahaları görülmemektedir (ARAR A.Ş., 2023). Ayrıca, Türkiye Petrolleri Ananım Ortaklığı, Ege Denizi'nde dokuz sahada petrol aramak amacıyla Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Maden ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğü'ne başvurmuştur. Müdürlüğün Resmi Gazete'de yayımlanan ilanına göre bu alanlar Türkiye'nin Ege Denizi karasuları içerisinde yer almaktadır (Çağatay, 13.06. 2024).

Türkiye ve Yunanistan arasında yaşanan krizlerin yönetiminde, her iki ülkenin üyesi olduğu NATO'nun ve onun lider ülkesi ABD'nin müdahalesinin veya ara buluculuğunun önemli yeri tuttuğu aşikardır (Şihmantepe, 2013: 129). Buna ilave olarak da son dönemde AB'nin ve onun başat ülkesi Almanya'nın krizlerin yatıştırılmasında öne çıktığı görülmektedir.

Figen Akat isimli geminin Kardak kayalıklarında karaya oturmasıyla başlayan, bayrak dikme ve indirme, karşılıklı asker çıkarma hamlelerinin yapıldığı 1996 Ocak sonu Kardak krizi, karar aşamasında caydırıcı güç kullanılarak, zorlayıcı diplomasi uygulaması ile sona erdirilmiştir (Şihmantepe, 2013: 129). Bu tarz kuvvet kullanımı ile diplomasinin elini güçlendirme modeli Türkiye'nin ilk çıkarma sonrası Kıbrıs müzakereleri, 1976 ve 1987 petrol arama ve kıta sahanlığı krizlerinde uygulanan bir örüntü haline gelmiştir. Kardak krizi sonrasında Ege Denizi'nde bu denli gerilime sebep olacak yeni bir kriz yaşanmamıştır. Aslında geçmiş krizlere neden olan fiili eylemler ve politikalar halen Yunanistan tarafından uygulanagelmektedir. Kurulan istikşafi görüşmeler sistemi ve Türkiye'nin AB'ye üyelik ve katılım süreçleri bağlamında, siyasetçilerin maliyet yaratılmaması düşüncesi nedeniyle, bu konuların kamuoyunda gündem yapılmasından kaçınıldığı değerlendirilmektedir. Görevdeki hükümetler Ege Denizi meselelerini, 1970'ler ve 1980'lerin başında olduğu gibi, sert bir tavırla ele almaktan, siyasi saiklerle imtina etmiştir. Bu dönemlerde toplumun dikkatini diğer ölüm kalım meselesi olarak adledilen bölücü terör örgütlerinin faaliyetlerine ve Gümrük Birliği ve Avrupa Birliği'ne adaylığına çeken bir bağlam, Ege Denizi gündemini arka plana itmiş, gündem yapılmasına mani olmuştur. Kardak krizi, sistemik bir politika faaliyeti krizi değil, tesadüfi bir kriz olarak Türk-Yunan ilişkileri tarihindeki yerini almıştır. Aynı

dönemde, Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki artan petrol arama ve çıkarma faaliyetlerine bir tepki verilmemiştir.

Kardak krizini takip eden süreçte yürütülen diplomasi neticesinde 8 Temmuz 1997 NATO'nun Madrid Zirvesinde, ABD Dışışleri Bakanı Albright ev sahipliğinde Türk Dışışleri Bakanı İsmail Cem ile Yunan Dışışleri Bakanı Pangalos görüşmesinde ortaya çıkan mutabakata ilişkin Cumhurbaşkanı Demirel ile Başbakan Simitis tarafından ortak yapılan açıklamada (Madrid Deklerasyonu);

- iyi komşuluk ilişkilerinin sürdürülmesi,
- birbirlerinin egemenlik anlayışlarına, uluslararası hukuka ve antlaşmalara ek olarak Ege'deki çıkarlarına karşılıklı saygı duyma,
- tek taraflı eylemlerden kaçınma taahhüdü,
- sorunları kuvvet kullanmadan veya kuvvet kullanma tehdidi olmadan ortak mutabakata dayalı barışçıl yollarla çözmek taahhüdü belirtilmiştir (Aksu, 2017). Bu açıklamayla Yunanistan karasularını 6 milin üzerine çıkarmamayı, Türk hükümeti de TBMM'nin casus belli kararını görmezden gelmeyi taahhüt etmiş bulunmaktadır.

Kardak krizi ardından iki ülke arasında yoğun bir diplomasi dikkati çekmektedir. Madrid Deklarasyonu'nda Türkiye ayrıca askeri eylemlerde bulunmamayı dile getirmiştir. Deklarasyonun resmileştirilmesine yönelik Türk Dışışleri Bakanlığı çağrısıyla uyumlu olarak 1998 yılında Dışışleri Bakanı İsmail Cem ve NATO Genel Sekreteri Solana'nın başlattığı girişimle rutin askeri eylemlerde ve hava sahasında gerginliği tırmandıracak hareketlerden kaçınılmasına yönelik güven artırıcı önlemler oluşturulmaya çalışılmıştır. Aynı yıl yaşanan Suriye ve Öcalan krizinde Yunanistan'ın ve GKRY'nin Öcalan'ı sakladığının ortaya çıkması, Yunanistan'ın mahcubiyetini örtme çabası ile Türkiye'nin AB üyeliğine yeşil ışık yakması, 1999 Aralık ayı AB Helsinki Zirvesinde Türkiye'ye aday statütünün verilmesi, ancak bunun Ege'de Yunanistan ile olan sorunların çözülmesine bağlanması, buna ilişkin görüşmelerin 1999 yılında New York'ta Dışışleri Bakanları İsmail Cem ve Papandreu arasında başlaması, iki ülkede meydana gelen depremler nedeniyle, karşılıklı yardım ve yakınlaşma ikliminin oluşması ve nihayetinde 2002 yılında Dışışleri Müsteşarları seviyesinde istikşafi görüşmelerin başlaması bu yoğun dönemin öne çıkan gelişmeleri olmuştur. Ancak ilişkilerin, 2011 yılında Kıbrıs çevresinde doğal gaz kaynaklarının keşfi ve GKRY'nin buna ilişkin tek taraflı faaliyetlerine Yunanistan'ın tam destek vermesi bağlamında, gerildiği bir sürecin neticesinde Atina 2016 yılında istikşafi görüşmelerin 60. turunda çekilmiştir. Türkiye'de yaşanan FETÖ/PDY eylemleri ve 15 Temmuz darbe girişimi nedeniyle de kesifleşen bu gerginlik neticesinde, Mavi Vatan doktrini özellikle Doğu Akdeniz doğal gaz yatakları üzerinden gündeme gelmiş ve hükümetçe sahiplenilmiştir. 2017'den itibaren başlayan süreçte Türkiye'nin hidrokarbon arama amacıyla yeni almış olduğu araştırma ve sondaj gemileri ile yoğunlaştırdığı Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerine donanma mihmandarlık etmiştir. 2019 yılında Türkiye Libya ile deniz yetki anlaşması imzalayarak Girit adası doğusunda da Yunanistan ile egemenlik mücadelesine girişmiştir. 2020 Ocak ayında Türkiye'nin dışlandığı EastMed Gaz Forumunun oluşturulması, aynı yıl Ağustos ayında

Yunanistan ile Mısır arasında deniz yetki alanları anlaşması imzalanması ilişkileri iyice germiştir. Nihayet Almanya Başbakanı Merkel'in arabuluculuğu ile ilişkiler yatışmaya başlamış, 2016 yılında kesilmiş istikşafi görüşmeler 25 Ocak 2021'de 61. tur ve istişari görüşmeler ismiyle yeniden başlamış, Türkiye Doğu Akdeniz'deki arama ve sondaj faaliyetlerinde mekân ve sıklık olarak kısıtlamaya gitmiştir (Küçük, 2021: 32–33).

Kıta sahanlığında faaliyet icra etme adına son dönemin gelişmeleri dikkate alındığında iki tarafın da ekonomik ve ticariden ziyade askeri ve bilimsel çalışmaların dozunu artırdığı, klasik balık avlama faaliyetlerinin normal seyrinde devam ettiği, en azından Türkiye'nin 1987'den beri genelde, Yunanistan'ın ise Taşöz açıklarındaki Prinos parseli haricinde diğer yerlerde petrol arama ve sondaj çalışmaları gerçekleştirmediği ortadadır. İki ülke arasında 2016 yılında kesilmiş olan istikşafi görüşmeler, yukarıda bahse konu olduğu üzere, 2020 yılında iki ülke arasında yaşanan gerginliklere müteakip Almanya Başbakanı Merkel'in Aralık 2020 AB Zirvesinde "pozitif gündem" önermesiyle 25 Ocak 2021'de "istişari" adıyla yeniden başlatılmıştır. Bu tarihte 61. turu yapılan toplantının öncesinde ve ardından Yunanistan Ege Denizi'nde bir seri askeri tatbikatlar ve askeri araştırma gemileri ile araştırma faaliyetleri gerçekleştirmiş bunun üzerine de Milli Savunma Bakanlığı 21 Şubat 2021 tarihinde TCG Çeşme gemisini 2 Mart'a kadar kuzey Ege'de bilimsel ve teknik araştırmalar yapmak üzere göndermiş ve yapılacak çalışmanın deniz tabanını kapsamadığı için Bern Mutabakatına uygun olduğunu belirtmiştir (Özer, 2021).

Özellikle dönemin Yunanistan Dışişleri Bakanı Dandias'ın, Rusya-Ukrayna gerginliği ve peşinden başlayan savaş ile Türkiye'yi Rusya ile eşdeğer tehdit göstermeye çalışan çıkışlarının devam ettiği 2021 senesinde 25 Ocak'ta 61. turla başlayan "istişari ve ortak eylem planı" toplantıları, 16 Mart'ta 62. ve 06 Ekim'de 63.turla devam etmiştir (Yunanistan İle İstişari Görüşmelerin ..., 06.10.2021). 06 Şubat 2023 tarihinde gerçekleşen Maraş ve Hatay merkezli deprem sonrasında 12 Şubat günü dönemin Yunanistan Dışişleri Bakanı Dandias'ın yine dönemin Dışişleri Bakanı Çavuşoğlu ile deprem bölgesini ziyaret etmesinden sonra ilişkilerde başlayan yumuşama, Yunanistan Başbakanı Miçotakis ve Türkiye Cumhurbaşkanı Erdoğan arasında 11-12 Temmuz Vilnius-Litvanya'daki NATO Zirvesinde yapılan ikili görüşmede devam etmiş ve bu görüşmede Yüksek Düzeyli İşbirliği Konferansının Aralık ayında Selanik'te yapılmasına ilişkin karar alınmıştır. Yunanistan'ın yeni Dışişleri Bakanı Gerapetrisis'in 05 Eylül 2023 tarihindeki Ankara ziyaretinde yeni Dışişleri Bakanı Fidan ile ikili görüşmesi sonrası açıklamalarda diyalogun güçlendirilmesi ve pozitif gündem kapsamında, temel sorunların dışındaki diğer alanlarda iş birliği ve ortaklığın derinleştirilmesi üzerine ortak anlayış sergilenmesi dikkat çekmiştir. Söz konusu toplantıda;

- yol haritasından bahsedilmesi,
- bir sonraki siyasi istişare ve ortak eylem planı toplantısının yine bakan yardımcılar düzeyinde Ekim ayında Yunanistan'da düzenleneceğinin ifade edilmesi,
- Yüksek Düzey İşbirliği Konseyinin Aralık ayında Selanik'te yapılacağına tekrar edilmesi,

– ve en önemlisi “sorunların çözümüne yeni yaklaşımlar getirme” konusunda iki tarafın hemfikir olduğunun açıklanması, ikili ilişkilerin üst düzeyde geliştirilmesine iki tarafça verilen önemin göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Yunan Dışışleri Bakanının;

- “iyi komşuluk ilişkileri yürütme, halkların ortak çıkarlarını gözetme, sürdürülebilir bir barış çerçevesinde gereken girişimlerde bulunma” vurguları,
- açık ve kesin sözlerle diyalog yanlısı olduğunu ifade etmesi,
- geçmişte yaşananlardan kaynaklı basmakalıp klişe anlayış ve ön yargıları bertaraf edilmesine odaklanılmasını tavsiye etmesi,
- sorunların yakın dönemde çözüleceğine dair yakın dönemde umut beslenemeyeceğini, öncelikle ılımlı ortamın yaratılması ve iki toplumu ayıran değil birleştiren konu ve unsurlar üzerinde durulmasını teklif etmesi, bir politika değişikliğine işaret etmektedir.

Gerapetrisis diyalog sürecinin üç katmanlı yapısını da belirtmiş, ilk katmanın "siyasi görüşmeler düzeyi", ikinci katmanın yakında 2024 yılında yeniden hayata geçirilmesi planlanan "güven artırıcı önlemler", üçüncü katmanın ise turizm, ticaret, denizcilik, iletişim, iklim ve çevre sorunları gibi “pozitif gündem”in devam ettirilmesi olduğunu dile getirmiştir (Acer, 2023).

20 Eylül 2023 tarihinde ise BM Genel Kurul toplantıları vesilesiyle New York'ta Erdoğan ve Miçotakis Türk Evi'nde yaptıkları ikili görüşmede daha önce mutabık kaldıkları şu yol haritasını teyit ederek mevcut olumlu iklimi muhafaza etmek kararlılığını ortaya koymuşlardır:

- Dışışleri bakan yardımcılarınca Ekim ayı ortasında "siyasi istişare ve pozitif gündem" toplantıları,
- Kasım ayında Güven Artırıcı Önlemler (GAÖ) toplantıları,
- 7 Aralık'ta Selanik'te Yüksek Düzeyli İş Birliği Konseyi.

Bunlara ilave olarak doğal afetler, iklim krizi ve göç konusunda iş birliği olanaklarını güçlendirme üzerinde de görüş birliğine varmışlardır (Euronews, 2023).

16 Ekim 2023 tarihinde Atina'da Pozitif Gündem kapsamındaki Ortak Eylem Planıdan sorumlu dışışleri bakan yardımcıları 5. toplantılarını gerçekleştirmiş, toplantıda 7 Aralık 2023 tarihinde gerçekleştirilecek YDİK toplantısının gündemi olacak ticari-ekonomik, turizm, ulaştırma, enerji, bilim ve teknoloji, tarım, çevre, sosyal güvenlik ve sağlık, gençlik, eğitim ve spor gibi alanlarda somut çıktılara yönelik hedefler üzerinde çalışmışlardır. 17 Ekim 2023 tarihinde siyasi istişarelerden sorumlu dışışleri bakan yardımcılarınca ikili ilişkiler, bölgesel ve uluslararası konular ele alınmış, anlaşma ve iş birliği alanlarının tespiti için olumlu atmosferin inşası üzerinde mutabık kalınmıştır (T.C. Dışışleri Bakanlığı, 2023).

13 Kasım'da Milli Savunma Bakanlığı ev sahipliğinde GAÖ Toplantısı gerçekleştirilmiştir. Toplantıda daha önce mutabık kalınan güven artırıcı önlemlerin 2024 yılında yeniden hayata geçirilmesi ve uygulamayı kolaylaştırmak adına Temas Noktası Mekanizması kurulmasına mutabık kalınmıştır (Milli Savunma Bakanlığı, 13.11.2023). GAÖ kapsamında iki ülke savunma bakanlıkları, genelkurmay başkanlıkları, kuvvet komutanlıkları ve sahil güvenlik komutanlıkları arasında, toplantı, ziyaret, subay ve öğrenci değişimi, sportif faaliyetler düzenlenmesi, tatbikatlara gözlemci davet edilmesi gibi bir dizi eylemin bir plan dâhilinde icrası söz konusudur (T.C. Dışişleri Bakanlığı, “Türkiye ile Yunanistan Arasında...”, t.y.).

İkili ilişkilerdeki bu yumuşamaya ilişkin yapılacak değerlendirmede ele alınacak faktörler şunlar olabilir:

- yaşanan yıkıcı deprem,
- iki ülkede seçim dönemlerinin atlatılması,
- güç dengelerindeki değişme,
- AB, NATO ve ABD'nin diplomatik baskısı,
- Ukrayna ve Rusya arasındaki savaşın bölgesel etkileri, Türkiye'nin savaşın etkilerini azaltmaya yönelik "tahıl koridoru" gibi yapıcı girişimleri,
- Yunanistan'ın 12 yıla yaymış olduğu savunma modernizasyonu çerçevesinde Türkiye ile askeri güç dengesini yakalayınca kadar zamana olan ihtiyacı,
- Yunanistan'ın ekonomisi düzelme emareleri göstermişken ilave silahlanma yarışına girmek istemeyişi.

Türk-Yunan ilişkilerinde gergin geçen beş seneden sonra, 2023 yılında tekrar bir yumuşama dönemine girildiği ve Ege Denizi'nde donanma, sahil güvenlik ve sismik araştırma unsurlarıyla yapılacak faaliyetlerle ilişkilerin tekrar gergin bir hal alacağı ortadadır. Bu dönemde, Türkiye için Ege Denizi'ne yönelik, pozitif gündem ve ortak eylem planı kapsamında kalan çevre, iklim değişikliği, ticaret, ulaştırma, bilim ve teknoloji, eğitim gibi konularda sivil maksatlı faaliyetlerin gerçekleştirilmesi uygun bir seçenek olarak ortaya çıkmaktadır. İki ülke üniversiteleri arasında ortak bilimsel çalışmaların yapılabileceği, çevre ve biyolojik çeşitliliğin korunmasına yönelik iş birliği fırsatlarının varlığından söz etmek yanlış olmayacaktır. Bu siyasi iklimin devam ettirilmesi durumunda Ege Denizi'ndeki olumsuz tablonun giderilmesi mümkün olmasa da, bu denizin hakkaniyetle kullanımına yönelik normların yerleştirilebilmesi adına sivil ticari, ekonomik ve bilimsel faaliyetlerin ortaklık çerçevesinde yürütülmesi, gelecekte karşılıklı anlaşmalar ile mutabık kalınacak kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelere yönelik zemin ve şartların oluşturulmasına veri sağlayacaktır. Bu anlamda, Türkiye Deniz Yetki Alanları Kanun Taslağı, yeni Türkiye Deniz Araştırmaları Stratejisi, Denizcilik Koordinasyon Komisyonu toplantısına konu olan muhtemel Türk Denizcilik Stratejisi ve denizel saha planlaması belgesi bu kritik süreçte itina ile düzenlenmesi ve uygulanması gereken deniz politika belgeleri olarak öne çıkacaktır.

Tarihi yaklaştıkça, Yüksek Düzeyli İş Birliği Konseyi (YDİK) toplantısının, bir bahane ile Selanik'te değil Atina'da yapılacağı netleşmiştir. Yunanistan'dan 11, Türkiye'den 8 bakanın katıldığı YDİK kapsamında ortak arkeolojik kazılar yapılması, mesleki eğitim alanında öğrenci değişimi, fikir ve bilgi alışverişi, öğrenciler için ortak yaz kamplarının oluşturulması, vize kolaylığına yönelik çalışmalar gerçekleştirilmesi konularının gündeme alındığı bildirilmiştir (Erdoğan'ın 'Umarım Yunanistan İle Yeni Bir Dönem Başlar' Sözleri Komşu Medyasında, 2023).

7 Aralık 2023 YDİK toplantısı ve lider zirvesi Yunanistan siyasi kesiminde dikkatle takip edilmiştir. YDİK öncesinde Gerapetritis'in hem Yunanistan Cumhurbaşkanı'nı hem de meclisteki parti liderlerini ve temsilcilerini ikili ilişkilerin gidişatı hakkında bilgilendirmesi bu konudaki hassasiyeti göstermektedir. Benzer bir tablo Türkiye'de yaşanmaz iken, Yunanistan'da yaşanması, Yunan kamuoyunda süreci baltalayacak çıkışların yaşanmasına mani olma gayretini göstermektedir. Bu durum Türkiye ile ikili ilişkilerin Yunan kamuoyundaki ağırlığını göz önüne sermektedir. Ana muhalefet Syriza lideri Kasselakis de gerilimi azaltmak, güven ve iş birliği inşa etmek amacıyla diyaloga destek vermekte ancak kıta sahanlığı ve adalarda asker bulundurulması konularının müzakere edilmesine karşı çıkmaktadır. Kasselakis'in bu tutumu yürütülen siyasi istişare süreciyle alakalıdır ve bu noktada Yunan hükümetini kıta sahanlığı belirlenmesi konusunda Uluslararası Adalet Divanına gitmek haricindeki seçeneklere karşı uyarmaktadır. Bu durum elbette ki, Türkiye'nin meseleyi hukuki değil siyasi olarak çözme tercihiyle uyuşmamaktadır. Muhallif PASOK lideri zirvede zor konulara el atılması durumunda ülkede siyasi liderler konyesinin toplanmasını teklif etmektedir (Altan, 05.12.2023).

7 Aralık 2023 tarihinde gerçekleştirilen YDİK toplantısı sonucunda imzalanan "Türkiye ve Yunanistan'ın taraf olduğu Dostane İlişkiler ve İyi Komşuluk Hakkında Atina Bildirgesi" içerdiği, aşağıda sunulan, Ortak Eylem Planı çerçevesi ile iki ülke arasında denizde olası bir iş birliğine manevra alanı açmaktadır.

...

PP10. Her iki Tarafın da ilişkilerine, ekonomik alanda iş birliğinin artırılması ve toplum düzeyinde bağların derinleştirilmesi, böylece iki komşu halkın refahına ve barış içinde bir arada yaşamasına katkıda bulunulması hedefiyle yaklaşacaklarını vurgulayarak, ayrıca bu amaçla, Ortak Eylem Planı aracılığıyla ekonomik ve ticari konularda pozitif gündemin teşvik edilmesinde kaydedilen önemli ilerlemeyi göz önünde bulundurarak, iki tarafın ilave iş birliği konularını araştıracaklarının altını çizerek;

Aşağıdaki hususlar üzerinde anlaşmaya varmışlardır:

OP1. Taraflar, aşağıda kayıtlı sütunlar temelinde devamlı, yapıcı ve anlamlı istişarelerde bulunmayı kabul ederler:

(a) Siyasi Diyalog:

- Ortak ilgi alanlarına giren konular hakkında,
- İstikşafi/İstışari görüşmeler;

(b) Geliştirilmiş Ortak Eylem Planı kapsamında, ticaret-ekonomi, turizm, ulaştırma, enerji, inovasyon, bilim ve teknoloji, tarım, çevre koruma, sosyal güvenlik ve sağlık, gençlik, eğitim, spor ve ortaklaşa kararlaştırılacak diğer alanlarda ortak çıkarlara yönelik adımları içeren, önemli ve somut çıktılar elde etmek, gündemi yapılandırılmış bir şekilde düzenlemek ve yeni maddelerle devamlı güncellemek amacıyla Pozitif Gündem;

(c) Yersiz gerginlik kaynaklarının ve bunlara ilişkin risklerin ortadan kaldırılmasına katkıda bulunacak, askeri alandaki tedbirleri de içeren Güven Artırıcı Önlemler.

OP2. Taraflar, söz konusu Bildirge'nin lafzını ve ruhunu zayıflatacak, itibarsızlaştıracak veya bölgelerinde barış ve istikrarın muhafazasını tehlikeye atacak her türlü beyan, girişim veya eylemden sarfinazar etmeyi taahhüt ederler.

OP3. Taraflar, aralarında ortaya çıkan herhangi bir anlaşmazlığı, doğrudan istişare yoluyla veya Birleşmiş Milletler Şartı'nda öngörülen, ortaklaşa belirlenecek diğer yollarla dostane biçimde çözmek için gayret göstereceklerdir (T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, 2023).

7 Aralık 2023 tarihli Dostane İlişkiler ve İyi Komşuluk bildirgesi içeriğine bakıldığında, iki tarafta da, ikili ilişkiler açısından yeni bir safhanın başlangıcına ilişkin beklentiler yüksek görünmektedir. Temel sorunların çevresinden dolanarak iş birliği alanlarına yönelmek ve onları derinleştirmek, düşük politikalarda iş birliğinde derinlik kazanarak yüksek politikaların çözümüne yönelik bir zemin oluşturulma çabası bulunmaktadır. Benzer girişimler daha önce de yapılmış ve ancak Yunan kamuoyu hassasiyeti nedeniyle ilişkiler bir noktada kopma noktasına gelmiştir. Bu son girişimin neler getireceği bilinmemekle birlikte, anlaşıldığı kadarıyla iki tarafın da tezlerinden kısmen taviz vereceği bir asgari müşterek üzerine görüş birliği oluşturulmasına çalışılmaktadır. Ancak, her ne kadar, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın "kazan kazan yöntemini benimsiyoruz, kazan kaybet sıfır toplamı bakmıyoruz" yaklaşımı olsa da, hem ikili ilişkilerin kötü seyretilmesi hem de iyi niyetle diyalog süreci yürütülmesinde durağan durumun hangi tarafa avantaj sağladığı düşünüldüğünde, Yunanistan'ın şu ana kadar Ege Denizi'nde kendi lehine bir durum geliştirmiş olduğu, genişlemeci yaklaşımından henüz geri adım atmadığı noktasına dikkatleri yoğunlaştırmak gerekmektedir.

Bir korelasyon kurmak adına değil, ancak, ikili ilişkilerin tarihsel süreci incelendiğinde, güç dengeleri Türkiye'nin lehine işlemeye başladığı dönemlerde, önce Yunanistan'ın bir kriz tırmandırma stratejisi, Türkiye'nin Ege Denizi'nde mukabil faaliyetleri ve ardından diplomatik angajmanla gelen sakinleşme ve iyileşme döngüsü gözlemlenmektedir. Çalışmanın yapıldığı dönemde şahit olunan bu iyileşme ve ikili ilişkilerde yeni bir safhaya geçiş beklentileri, merhum Turgut Özal'ın 1980'lerdeki, merhum İsmail Cem'in 1990'ların sonu 2000'lerin başındaki iyi niyetle ilişkileri geliştirme ve komşuluk ilişkilerini canlandırma ve güçlendirme girişimleriyle benzerlikler içermektedir. Dolayısıyla bir döngü veya salınım denilebilecek olgunun varlığından bahsedilebilir. Tüm bu süreçlerde gözlemlenen husus devletin ilişkileri ticaret, çevre, ekonomi, iklim, adalet, göç vs. gibi daha serbest manevra alanlarında elde edilecek kazanımlarla güçlendirme ve gerekirse bazı tavizler

vererek ana sorunları görmezden gelme, dondurma ve rafa kaldırma isteğidir. Ta ki, ikili ilişkilerdeki ana pürüzler bir sebeple tekrar ana gündem olana kadar. Bu olgunun bir sonucu, Türkiye'nin denizler üzerinden yapmak istediği açılımların kadük kalmasıdır. Siyaseten başlatılan girişimler içerisinde, oyun bozucu olarak nitelendirilebilecek yasal düzenlemelerin, askeri ve sivil yapıların gözden geçirilmesi ve yenilenmesinin askıya alınması söz konusu olabilmektedir.

1980'li yıllardaki denizlerin yönetişimine ilişkin çabaların Özal'ın denizcilik yönetimini şubeye indirmesiyle baltalandığı, 1990'lardaki müsteşarlık yapılanmasının genel müdürlüğe indirgenmesi, 2011 yılında Denizcilik adını Bakanlıkta kullanılmasının hemen ardından tekrar denizcilik genel müdürlüğüne indirgenmesi ve nihayetinde çalışmanın yapıldığı dönemde Denizcilik Koordinasyon Komisyonu'nun Daire Başkanı vekilleri seviyesinde toplanan bürokrat çalışma grubu haline gelmesi, kararları Cumhurbaşkanına imzaya çıkarılan SHO Planlama ve Koordinasyon Kurulunun SHO Daire Başkanı Denizci Albay koordinesinde toplanan gayretli ama bürokratik olarak düşük seviyede üyeliklerle terkip edilmesi gibi gelişmeler bu olguya delil örneklerdir. Son dönemin ilginç gelişmesi, TUDAS'ın ayrı bir yazı ile bile Cumhurbaşkanının imzasıyla yayımlanamadığı, Kurul kararlarının onaylanmasıyla onaylanmış olduğunun ilanıdır. Dolayısıyla, çalışmanın yapıldığı dönemin ikili ilişkiler bağlamında, deniz yönetimine ilişkin yapısal anlamda büyük hamlelere girişilecek siyasi bir havanın olmadığı gözlemini ortaya koymak çok yanlış olmayacaktır.

Her ne kadar donanmanın gücü, gerektiğinde kas göstermek için öne sürülse de, daha önce de iddia edildiği gibi, istikrarlı ve kurumsallaşmış bir sivil deniz yönetişimine olanak sağlayan yapısal anlamdaki bir kurgu yerleştirilemediği sürece, denizlere ilişkin menfaatlerimizin belirlenmesinde sorunlar yaşanacağı değerlendirilmektedir. Ya menfaatlerimize dönük hedeflerimiz yetersiz bir şekilde belirlenecek ya da onları elde etmek için gerekli olan vasıtalara erişim ve kullanma konusunda tahditler oluşacaktır.

Bildirge'de bahse konu olan Geliştirilmiş Ortak Eylem Plan kapsamında Yunanistan ile denizlerde, yenilenebilir enerji, biyoçeşitlilik koruma alanları, çevre yönetimi, balıkçılık alanları yönetimi, bilimsel araştırmalar gibi alanlarda "pozitif gündem" çerçevesinde müşterek faaliyetler ve projeler de gerçekleştirilmesi imkân dâhilindedir. Diplomasi dili ve içeriğinin bunları sağlayacak şekilde zenginleştirilmesi Türkiye'nin lehine olacaktır. Bu sayede Ege Denizi'nden kalkınma ve bilimsel ilerlemeye yönelik ihtiyaçların giderilmesi söz konusu olabilecektir.

Ancak iyi niyet bildirgesinde geçen " taraflar, söz konusu Bildirge'nin lafzını ve ruhunu zayıflatacak, itibarsızlaştıracak veya bölgelerinde barış ve istikrarın muhafazasını tehlikeye atacak her türlü beyan, girişim veya eylemden sarfınazar etmeyi taahhüt ederler" ifadesi Ege Denizi'ne yönelik Türk deniz yönetişimi açısından çok olumlu bir perspektif sunmamaktadır. Zira bu ifadeyle Türkiye'nin veya Türk girişimcilerinin Ege Denizi açık sularında gerçekleştireceği her türlü faaliyetin Yunanistan tarafından bu madde kapsamında değerlendirilmesi ihtimalini sunmaktadır.

Özet olarak, denizciliğin her türlü boyutunda bir atılım içerisinde olan Türkiye Cumhuriyeti devlet kurumları, ekonomik sektörleri ve sivil toplumu bu lafızla yine Türk karasularına tahdit eden bir çerçeveye sıkıştırılmaktadır. İmzalanan bu bildirgenin özündeki iyi niyet gerçekten ikili ilişkiler çerçevesinde düşünüldüğünde belli başlı sivil toplumsal alanlarda etkileşimi ve iş birliğini derinleştirmeyi ve genişletmeyi, askeri anlamda da güven artırıcı önlemler vasıtasıyla komuta kademelerinin şahin bakışını frenlemeyi ve dostane duyguları geliştirmeyi hedeflemiş olsa da, Türkiye'nin Ege Denizi'yle alakalı büyük potansiyeli olan çıkar alanlarına yönelik faaliyetlerine gem vurmaktadır. Örneğin bu bağlam içerisinde, 2020 yılında taslağı hazırlanmış olan, kurumların itirazları nedeniyle askıda kalan, ancak neticede pürüzlerin aşıldığı ve Meclis'e gönderilme aşamasına gelen Taslak Türk Deniz Yetki Alanları Kanunu'nun, Meclis'ten geçmesi bir yana Meclis Komisyonuna dahi gelmesi çok zor görünmektedir. Meclis'e gelmesi neticede siyasi bir karar olup, mevcut durumda siyaseten bu kararın verilmesi ithimali düşüktür. Bu nedenle denilebilir ki, devlet kurumları ve toplumun içerisinde denizlerle ilgili yükselen bir talep siyaseten yine frenlenmiştir.

Nitekim, Yunanistan'ın eski dışişleri bakanı ve mevcut Savunma Bakanı Dendias'ın bu bildirme imzalandıktan üç gün sonra yapmış olduğu açıklama, bu bildirgenin iyi niyet ifadesinden başka birşey olmadığını, Yunanistan'ın tezlerinde asla bir değişiklik olmayacağını ve Yunanistan'ın Türkiye'nin ortaya koyduğu tezlerinin herhangi bir kısmını dâhil kabul etmeyeceğini ortaya koymaktadır. Dendias gerçek bir yeni sayfa için Türkiye'nin, "casus belli" kararı, Türkiye-Libya Mutabakatı, Mavi Vatan doktrini, Kıbrıs politikası ve tüm diğer anlaşmazlık konularındaki tutumlarını da içeren gerginliğe sebep olacak yapısal konulardaki tavrını değiştirmesi gerektiğini net bir şekilde ifade etmiştir (Tahsin, 11.12.2023).

Ayrıca, Atina bildirgesi üzerinden çok geçmeden, savunma bakanı Dendias'ın Yunanistan'ın, ikinci bir talimata kadar, devam eden programlar hariç, ekstra savunma harcamalarını dondurduğunu açıklaması da manidardır. Bu karar neticesinde, bir Yunan tersanesinde imal edilecek korvet tipi savaş gemisi projesi, Fransa'ya yaptırılan FDI / Belh@rra sınıfı fırkateynin dördüncüsünün tedarik projesi, donanma kargo gemileri için inşası düşünülen deniz üssü projesi ve Girit'teki Suda denizaltı barınağının yenilenmesi projesi rafa kaldırmıştır. Dendias'ın savunma programlarını önceliklendirme ve 12 yıllık bir döneme yayma zorunluluklarının oluştuğunu açıklaması da dikkat çekicidir (DM Dendias: Greece..., 2023).

Bu açıklamalardan Yunanistan'ın mevcut askeri modernizasyon ve tedarik süreçlerini 12 yıla yayarak mali yükü azaltmak istediği, bu 12 yıllık süreçte de Türkiye ile acil silahlanma yarışına girmeyi gerektirecek krizler yaşamamayı hedeflediği, bunu başarabilmek için de ikili ilişkileri uluslararası kamuoyundan tepki görmeden ılımlı götürmeyi planladığı bariz bir şekilde anlaşılmaktadır. Türkiye ihtilaf konusu Ege Denizi ve Ege Adaları konusunda ne bildirinin öncesinde ne de ardından tezini net bir şekilde ortaya koymamış ve ikili siyasi görüşmelerle çözüme kavuşturmak istiyoruz mesajını vermişken, Yunanistan'ın tam tersine hem bildirinin öncesinde hem

de sonrasında tezlerini aynı şekilde net olarak ortaya koymaktan çekinmemesi bu 12 yıllık süre dikkate alındığında düşündürücüdür.

Yunanistan Başbakanı Miçotakis'in 13 Mayıs 2024 tarihinde Ankara'yı ziyaretinde Cumhurbaşkanı Erdoğan ile yaptığı görüşmenin ardından beraber yapılan basın toplantısında, ticaretin iki katına çıkarılması, afet yönetimi alanında iş birliği yapılması gibi konular gündeme gelmiş, Türkiye'nin düzensiz göçleri önlemedeki çabaları övülmüş, Kıbrıs sorununun adil ve kalıcı çözümüne değinilmiş ve ancak Ege Denizi'ne ilişkin sorunlardan bahsedilmemiştir (Erdoğan-Miçotakis Görüşmesi ..., 2024). Bu haliyle Ege Denizi'ne ilişkin sorunların mevcut bağlamda gündem dışı tutulduğu anlaşılmaktadır. İki lider arasında iyi niyetli açıklamalar devam ederken, yukarıda bahse konu olduğu üzere, Yunanistan Savunma Bakanı Dendias'ın Türkiye'nin Yunanistan'a yönelik uzun vadeli bakış açısı ve stratejisinin Yunanistan için varoluşsal bir tehdit oluşturduğu şeklinde, hem de Yunanistan Meclisinde, Türkiye aleyhine açıklama yapmaya devam etmesi dikkat çekicidir (Yunanistan Savunma Bakanı..., 2024). Türkiye cenahından Yunanistan ile ilgili muhalefet partileri haricinde devlet içerisinde yükselen bu tarz söylemler ve resmi açıklamalar bulunmamaktadır.

İki ülkenin dış politikalarına etkisi olacak denizcilik anlamındaki yerleri dikkate alındığında Yunanistan'ın 2023 verilerine göre 393 milyon boş gemi tonajı (dwt) ile dünyanın ticaret taşımacılığında lider konumunda bulunmakta (United Nations Conference on Trade and Development, 2023) Türkiye ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın açıkladığı 2024 verilerine göre 48.9 milyon dwt ile 12. sırada yer almaktadır (T.C. UAB, 16.03.2024). Neticede nüfus olarak Türkiye'nin sekizde biri olan Yunanistan'ın dünya deniz taşımacılığında sahip olduğu pay %20'nin üzerindedir ve bu kendisine küresel anlamda büyük bir kaldıraç gücü sağlamaktadır. Türkiye'den giden veya Türkiye'ye gelen malın önemli bir bölümü bu filo tarafından taşınmaktadır. Benzer durum küresel ölçekli firmalara sahip başat ülkeler için de söz konusudur. Bu anlamda Yunanistan'ın bu ülkelerin karar vericilerini daha kolay etkilemesinin mümkün olduğunu düşünmek yanlış olmayacaktır. Nitekim ambargo altındaki İran petrol ticaretine taşımacılık yaptığı tespit edilen Yunanistan merkezli Empire Navigation isimli şirkete ABD mahkemelerince sadece 2.4 milyon dolar ceza kesilmesi konusunda müzakerelerden sonuç alınmış ve konu herhangi bir siyasi mesele haline getirilmemiştir (Asan ve Dursun, 2023). İran ile ambargoya aykırı olduğu iddia edilen ilişkileri nedeniyle ise Türkiye müttefiki ABD tarafından yaptırımlara maruz kalmaktadır.

3.2. Ege'deki Sorunlar ve Türk Deniz Yönetimi İlişkisi

İki ülkenin ilişkilerinin Ege Denizi ile alakalı gelişmeleri ve buna mukabil aynı dönemlere denk gelen Türk deniz yönetişimine ilişkin verilerin derlendiği Tablo 5 incelendiğinde şu önemli bulgulara ulaşılmaktadır:

– Türkiye'nin Ege Denizi alaka ve menfaatlerine ilişkin tavizsiz politikaları 1970'ler ile 1980'lerin başında, özellikle koalisyon hükümetleri döneminde, ilave olarak 1991-1998 yılına kadar yine koalisyon hükümetleri döneminde gerçekleşmiştir. Bu dönemlerde Türk deniz yönetişimine ilişkin devlet yapılanmaları, politikalar, bilimsel araştırmalarının varlığı ve yoğunluğu söz konusudur.

– Türkiye'nin Avrupa Topluluğu ve sonra da Avrupa Birliği'ne üyelik perspektiflerinin siyasi olarak gündemde ve canlı olduğu 1983-1989 ile 1999-2011 dönemlerinde ise deniz yönetişimine ilişkin yapılanmaların ortadan kaldırıldığı veya etki derecesi azaltılacak şekilde seviyesinin düşürüldüğü gözlemlenmektedir.

– 1970'ler ve 1980'lerin başına kadar, Türkiye'nin silahsızlandırılması gereken adaların karasularına ilişkin zilliyet, yani Türkiye'ye ait olduğu teziyle hareket edilirken, 1987'den itibaren, zilliyet hakkı verilmiş adaların karasularının olduğunun zımnen kabul edildiği ve bundan sonra da devletçe sorgulanmadığı bir döneme girilmiştir.

– Kısacası, ikili ilişkilerin her yumuşaması peşinden, Türk devlet aklının deniz yönetimi anlamında gerçekleştirme istediği atılımların önü siyasi gerekçelerle kesilmiştir.

– 1976 Bern mutabakatından itibaren Türk Dışişleri Bakanlığı'nın mutabakata tek taraflı da olsa sadık kalma ilkesi neticesinde Türk kurumlarının Ege Denizi açık alanlarından, deniz ulaştırması hariç, ekonomik ve bilimsel amaçlarla istifade edebilmesi mümkün olmamaktadır.

– Çevre ve biyolojik çeşitliliğin korunması yüksek politika konusu olmaması nedeniyle denizlerin çevre açısından yönetiminde önemli kurumsal ve eylemsel atılımlar gerçekleşmiştir. Bu durum gelecekteki politika ve stratejiler için bir fırsat penceresi sunmaktadır.

– 2012 yılından itibaren denizciliğin koordinasyonu ve denizde bilimsel araştırmaların koordinasyonuna ilişkin kurumsal yapılanma oluşturulması ve strateji belgelerinin hazırlanması yönünde bir ivme yakalanmış olsa da, liderliği bürokratik seviyede sürdürülmekte, siyasi stratejik seviyede ağırlık verilmemektedir.

– 15 Temmuz darbe girişimi sonrası "Mavi Vatan" doktrini kapsamında Libya meşru hükümeti ile deniz yetki anlaşması yapılmış ve donanma refakatinde yeni nesil araştırma gemileri ile Doğu Akdeniz'de hidrokarbon arama faaliyetleri yoğunlaştırılmış, Türk Deniz Kuvvetleri envanterine yeni yetenekler katmış, ancak bu dönemde Ege Denizi'ne ilişkin herhangi bir faaliyette bulunulmamıştır.

– 7 Aralık tarihindeki Atina Bildirgesi ile yeni bir yumuşama dönemine girilmiştir. Geliştirilmiş Ortak Eylem Planı denizde müşterek iş birliği alanları için fırsat sunabilir.

Tablo 5: Türk-Yunan İlişkileri Krizleri ve Deniz Yönetimi Gelişimi

Dönem	Bağlamı	Kriz ve Gerginlik	Siyasi Tavır ve Kararlar	Deniz Yönetiminde Belirgin Özellikler
1970-1983	Yunanistan'ın Kuzey Ege petrol arama ısrarı.	Hora/Sismik 1 Krizi	Türk tezleri konusunda hükümetler, 1983 seçimlerine kadar, çok sert tavır izledi. 1976 Bern Mutabakatı ve 1981 yılına kadar kapsamlı görüşmeler Türkiye'nin zilliyet tezine uyulacak bir siyasi-diplomatik çerçeve başarılmıştır.	Denizcilikle ilgili teşkilatlanmalarda artışlar: 1973 Ulaştırma Bakanlığında Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğü, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi ve SHO Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulu, Çevre Sorunları Koordinasyon Kurulu/Başbakanlık Çevre Örgütü/Çevre Genel Müdürlüğü'nün kurulması (1983) 1981 Başbakanlık Deniz Teşkilatı (Deniz Müsteşarlığı + Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Koordinasyon Kurulu) İMEAK Deniz Ticaret Odasının kurulması 1982 Jandarma Genel Komutanlığı altında Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın teşkili Deniz Ulaştırma Genel Müdürlüğünün, Liman ve Deniz İşleri Genel Müdürlüğü/Başkanlığı şeklinde teşkili
1983-1991	1981 yılında seçilen yeni Yunan hükümeti Bern Mutabakatını tanımadı.	Mart 1987 Krizi	Yunanistan'ın 1980'li yıllarda Kuzey Ege petrol arama ve çıkarma faaliyetlerinin gündem yapılmaması, Özal'ın yokluğunda 1987 Mart ayında Yunanistan'ın Bern Mutabakatını tanımadığı açıklamasına devlet erkani ve siyasetçilerin sert tavır göstermesi. Ancak Özal'ın "Yunanistan tartışmalı sularda araştırma yaparsa Türkiye'nin de Sismik-1 ile araştırma yapacağı" şeklinde yumuşatıcı tavrı peşinden gelen 1988	1983 Su Ürünleri Genel Müdürlüğünün daire seviyesine indirilmesi, işlevlerinin iki ayrı genel müdürlüğe dağıtılarak (1985) politika oluşturulmasının imkânsız hale gelmesi 1984 Başbakanlık Deniz Teşkilatı'nın Ulaştırma Bakanlığı altında bir şubeye indirgeyen kanun tasarısına itirazlar

Dönem	Bağlamı	Kriz ve Gerginlik	Siyasi Tavır ve Kararlar	Deniz Yönetiminde Belirgin Özellikler
	Özal Hükümeti AT üyeliğini öncelik haline getirdi. 1989 Türkiye'nin AT üyelik başvurusunun reddedilmesi.		Davos ruhu ile Türk tezlerine zemin kaybettiren muğlak mutabakat.	üzerine Başbakanlık teşkilatında içerisi boşaltılmış bir Deniz İşleri Başkanlığı ana hizmet birimine indirgenmesi. 1985 Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın olağanüstü hal ve savaşta TSK'ya bağlanması. 1987 Nisan ayında Başbakanlık Deniz İşleri Başkanlığı ana hizmet biriminin lağvedilerek Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü kurulması 1988 ÖÇKB'lerin (Fethiye-Göcek, Köyceğiz-Dalyan) kurulmaya başlanması. 11 Aralık Türkiye'nin Arama ve Kurtarma sistemini kurması ve IMO'ya deklare etmesi. 1989 Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığının (bugünkü Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü) kurulması.
1991-2002	1991'den itibaren koalisyon hükümetleri. 1995 Gümrük Birliği Anlaşması.	1995 Casus Belli Krizi	Koalisyon hükümetlerinin Ege Sorunları konusunda izlediği tavrın, 90'lı yılların sonuna doğru yine AB üyeliği nedeniyle yumuşaması. 1995 1994 yılında yürürlüğe giren BMDHS gereği Yunanistan'ın karasularını Ege Denizi'ndeki adalarını kast ederek 12 mile çıkarabileceğini ifade	Denizlere ilişkin zengin teşkilatlanma ve bilimsel girişimler. Ege denizi açık sularında bilimsel araştırmalar yapılması. Ancak bu yapılanmalarda ulusal deniz (işleri) politikası oluşturulması ve koordinesine ilişkin ifadeler ve görevler git gide muğlaklaşmış ve bu asli görevin kime tevdi edilmiş olduğu belirsiz bırakılmıştır.

Dönem	Bağlamı	Kriz ve Gerginlik	Siyasi Tavır ve Kararlar	Deniz Yönetiminde Belirgin Özellikler
	PKK ile yoğun mücadele. 28 Şubat 1997 muhtırası. Suriye, Öcalan krizi. Yunanistan'ın Öcalan'ı sakladığının ortaya çıkışı. Depremler. İsmail Cem-Papandreu yakınlaşması. 1999 yılında Türkiye'ye adaylık statüsü verilmesi.	1996 Ocak Kardak Krizi	etmesi üzerine, TBMM'de siyasi partilerin böyle bir kararı Casus Belli/savaş sebebi ilan etmesi 1996 Figen Akat gemisinin karaya oturmasıyla tesadüfi olarak ortaya çıkan kriz. Karşılıklı bayrak dikme indirme, asker çıkarma ve NATO ve ABD arabuluculuğu ile "no flags, no ships, no troops" formülü ile krizin sonlandırılması. 1997 NATO Madrid Zirvesi'nde, taraflar arasında, tek taraflı eylemden, kuvvet kullanma ve tehdidinden kaçınma taahhüdü. Yunanistan'ın 38 m'den Taşöz adası çevresindeki sulara petrol üretmeye başlaması 1998 Türk hükümetinin AB perspektifi çerçevesinde güven artırıcı önlemler girişimi. 6 mili genişletmeye karşılığında Casus Belli kararının görmezden gelinmesi. 1999 Türkiye'nin adaylığının Ege sorunlarını çözülmesine bağlanması, New York görüşmeleri ile İsmail Cem ve Yorgo Papandreu yakınlaşması 2002 Dışişleri müsteşarları arasında istikşafi görüşmelerin başlaması	1993 Denizcilik (deniz değil) Müsteşarlığının kurulması ve Ulaştırma Bakanlığı ile ilişkisinin kesilmesi (birimleri, deniz ticareti, deniz ulaştırması, gemi inşa ve tersaneler genel müdürlükleri, dış ilişkiler daresi) ODTÜ öncülüğünde YÖK kanunu çerçevesinde Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi (KAY-TMK) kurulması. İMEAK DTO tarafından Türk Deniz Eğitim Vakfının (TÜDEV) kurulması. 1994 "Denizcilik Yüksek Konseyi"nin kurulması (teyit edilemeyen bilgi) Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün yayımlanması 1996 Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu kurulması (Bugünkü Denizcilik Koordinasyon Komisyonu'nun öncüsü) Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri projesinin yatırım planına alınması 1997 TDİ bünyesindeki Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü'nün ayrı bir KİT olarak Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlanması.

Dönem	Bağlamı	Kriz ve Gerginlik	Siyasi Tavrı ve Kararlar	Deniz Yönetiminde Belirgin Özellikler
			2000’li yıllarda Kuzey Ege’de Yunanistan’ın petrol üretmeye devam etmesi	KAY-TMK tarafından Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları Ulusal Kongresinin iki yılda bir yapılmasına başlanması (2012 yılına kadar) Prof.Dr. Bayram Öztürk öncülüğünde bir grup bilim insanı kuruculuğunda 1997 yılında Türk Deniz Araştırmaları Vakfının kurulması. 1998 Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü’nün yayımlanması. 1990-2000 Ege Denizi’nin açık sularını da kapsayacak şekilde bütününün araştırılmasını kapsamına alan bilimsel çalışmaların gerçekleştirilmesi. 2000 Ege Denizi açık sularında su ürünlerine ilişkin araştırmaların kesilmesi. TÜDAV öncülüğünde başlatılan Ulusal Deniz Bilimleri Konferansı’nın ilkinin gerçekleştirilmesi. (ancak ikincisinin 15 sene gerçekleştirilememesi) 2001 Türkiye’nin çevresindeki denizlerde Karadeniz ve Akdeniz’de kendi ulusal ve çok uluslu deniz güvenlik girişimlerine başlaması-BLACKSEAFOR 2002 Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sisteminin KEGKG’ye devredilmesi ve işletilmesi.

Dönem	Bağlamı	Kriz ve Gerginlik	Siyasi Tavır ve Kararlar	Deniz Yönetiminde Belirgin Özellikler
2002-2011	AKP hükümeti döneminin başlangıcı. Türkiye'nin AB'ye katılım sürecinin başlaması. Balyoz ve Ergenekon kumpasları.	Kriz yok Yunanistan'ın egemenliği anlaşmalarla devredilmemiş Türk adalarını işgalinin gözlemlenmesi.	Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarına tecavüz sayılacak gaz ve petrol arama faaliyetlerine donanma ile engel olunmaya başlanması Kumpaslarla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ulusal deniz politikalarını şekillendirilen kritik personelinin hapse atılması. Adaların işgalini Türk hükümetinin mesele yapmaması. 2010 yılında Türk Hava Kuvvetleri'ne Ege'de silahlandırılmış ve asker konuşlandırılmış adalar üzerinde uçuşlarının sınırlandırılması. 2012 yılında Enerji Bakanı'nın Bern Mutabakatına bağlıyız açıklaması 2015 yılında Savunma Bakanı'nın adaların işgal edildiğini Meclis'te kabul etmesi.	2007 Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Hizmetleri Genel Müdürlüğü ismi Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi. 2010 TDİ kılavuzluk ve römorkör hizmetlerinin, personeli, gemileri ve teçhizatı ile birlikte KEGM'ye devredilmesi 2000'li yıllar boyunca Ege Denizi bilimsel araştırma çalışmalarının karasuları ile sınırlandırılması. 2011 Denizcilik Müsteşarlığı'nın lağvedilmesi. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının kurularak ulusal denizcilik politikalarının "milli denizcilik ve deniz ticaretine ilişkin politika, strateji, hedef ve uygulama usul ve esaslarını hazırlamak" şeklinde muğlak ifadelerle Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne tevdi edilmesi. Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü'nün kurulması. Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nün kurulması ve dağıtım yapının giderilmesi. Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Stratejisi (TUDAS) Belgesi hazırlama çalışmalarının başlaması.

Dönem	Bağlamı	Kriz ve Gerginlik	Siyasi Tavrı ve Kararlar	Deniz Yönetiminde Belirgin Özellikler
				MTA Deniz ve Çevre Araştırmaları Dairesi'nin kurulması. 2012 Ulusal Deniz Araştırmaları Programı (TUDAP) hazırlama çalışmalarının başlaması. 2009-2014 "Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi"nin uygulanması.
2012-2016	17/25 Aralık PDY/FETÖ olayları. ABD ile Suriye üzerinden gerginlik. Türkiye'nin dış politikasında yalnızlık döneminin başlaması. Türk Yunan ilişkilerinin Doğu Akdeniz nedeniyle gerilmesi.	Ege'de kriz yok 2015'te Yunanistan'ın Taşöz civarında petrol araştırma faaliyetini genişletmesi	Petrol arama faaliyetlerine Türk hükümetinin tepki vermemesi.	2013 Bürokrat seviyesinde Denizcilik Koordinasyon Komisyonunun kurulması İlk açık deniz ÖÇKB olan Finike Denizaltı ÖÇKB'nin ilanı İlk Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetim Planı'nın (Antalya BKAY) yayımlanması 2014 İlk TUDAS'ın ve Eylem Planı'nın yayımlanması Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Ulusal Stratejisinin yayımlanması. 2015 MTA bünyesinde Deniz Araştırmaları ve Çevre Araştırmaları şeklinde iki ayrı daire olarak yeniden teşkilatlanma.
2016	15 Temmuz darbe girişimi.	Türkiye ve Yunanistan	1 Mart 2016'da Atina'nın istikşafı görüşmelerden 60. turda çekilmesi	2016-2018

Dönem	Bağlamı	Kriz ve Gerginlik	Siyasi Tavır ve Kararlar	Deniz Yönetiminde Belirgin Özellikler
		ilişkilerinin kopma noktasına gelmesi	Mavi Vatan doktrininin 15 Temmuz sonrası Doğu Akdeniz doğalgaz yatakları meselesi üzerinden gündem olması ve Mavi Vatan haritalarının paylaşılmaması. Türkiye'nin Libya ile deniz yetki alanları anlaşması, 27 Kasım 2019. 7 Ağustos 2020, Yunanistan'ın Mısır ile deniz yetki alanları anlaşması. 2019 yılı Oruç Reis Araştırma Gemisinin Doğu Akdeniz'de araştırmalar yapılması. 23 Eylül 2020 EastMed Gas Forumu, Türkiye'nin dışarıda bırakılması. 25 Ocak 2021 yılında istikşaf görüşmelerin yeniden başlaması. Oruç Reis, Barbaros, Yavuz, Kanuni ve Abdülhamit Gemisi ile Doğu Akdeniz'de donanma eşliğinde faaliyetlerin artması. 2022 Aralık ayında yayımlanan 2053 yılında "net sıfır emisyon" öngören Türkiye Ulusal Enerji Planı'nda deniz üstü rüzgâr enerji santrali açısından 2035 yılında 5GW'lık bir kurulu kapasite hedefi konulması. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı genel ağ sayfasından 04 Ağustos 2023'te bir "Deniz üstü RES Aday YEKA İlanı" yayımlanması.	"Türkiye'de Deniz (Çevre) Stratejisi Çerçeve Direktifi Üzerine Kapasite Geliştirme Projesi" uygulandı. 2018-2021 Türkiye Deniz Çevresi Stratejisinin Oluşturulması Projesinin icrası. 2019 Balıkçılık ve Su Ürünleri Çalışma Grubunca denizde mikro alg yetiştiriciliğinin strateji kapsamına alınması. 2021 Deniz üstü Rüzgâr Enerjisi Derneğinin kurulması 2023 Türkiye Vizyonu kapsamında Mavi Plan vurgusu, bütünleşik deniz yönetimine yönelik hedefler konulması. Bütünleşik kıyı alanları yönetimi (BKAY) planlarının tüm Türkiye kıyıları için yapılması.

3.3. Yunanistan'ın Deniz Yönetimi ve Ege Denizi'nde Faaliyetleri

Yunanistan'da Denizcilik İşleri ve Adalar (Insular) Politikası Bakanlığı Denizcilik Politikası Ulusal Stratejisinden, Çevre ve Enerji Bakanlığı denizel mekânsal planlamadan sorumludur. 2021 yılı Ocak ayında meclisten geçen 4770 sayılı Denizcilik İşleri ve Adalar Politikası Bakanlığı yasasının birinci bölümü olan "Adalar Ülkesi için Bütünleşik Denizcilik Politikası" adalara yönelik bütüncül denizcilik politikasının detaylandırılmasına ve belirginleştirilmesine rehber ilkeler sunan bir çerçevenin tanımını yapmaktadır. 2018 tarihli 4546 sayılı ve 2020 tarihli 4759 sayılı kanunla denizel saha planlamasının ve yönetiminin ulusal ve bölgesel seviyedeki sorumluluğu Çevre ve Enerji Bakanlığına tevdi edildiği ve Yunanistan Ulusal Denizel Alan Stratejisi ve Denizel Mekânsal Planlarına olanak sağlayan ulusal hukuki çerçeve oluşturulmuştur. 2022 yılında yayımlanan Denizel Mekan için Ulusal Planlama Stratejisi ile de bölgesel, alt-bölgesel ve bölgeler arası mekânsal ölçek ve seviyeler belirlenmiştir. Yunanistan bu çalışma kapsamında halen kamu kurumlarından veri toplamakta ve ağ tabanlı Coğrafi Bilgisi Sistemine temel olacak mevcut jeomekânsal veri tabanını güncellemektedir. msp-greece.eu isimli genel ağ sayfası tüm bu çalışmaların görsel olarak yansıtıldığı bir entegre bilgi sistemi olarak erişime açıktır (MSP-MED Portal (GREECE), 2022).

Mekânsal Planlama ve Kentsel Çevre Müsteşarlığı altında Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü Mekânsal Planlama Dairesine verilmiştir. Bu birim ulusal, sektörel, bölgesel ve bölge altı seviyelerde karasal ve denizel saha planlaması yetkisine haizdir. Aynı bakanlık içerisinde Sular Özel Müsteşarlığı su kaynaklarının korunması ve yönetimine ilişkin tüm programların uygulanmasından ve su çevresi ile ilgili tüm yetkili birimlerin koordinesinden sorumludur. Çevre Müsteşarlığı'nın ise yetkileri çevre ve bioçeşitlilik meseleleri, atık yönetimi, iklim değişikliği ve ruhsatlandırma üzerinedir. Çevre ve Enerji Bakanlığı mekânsal planlamaları çalışırken;

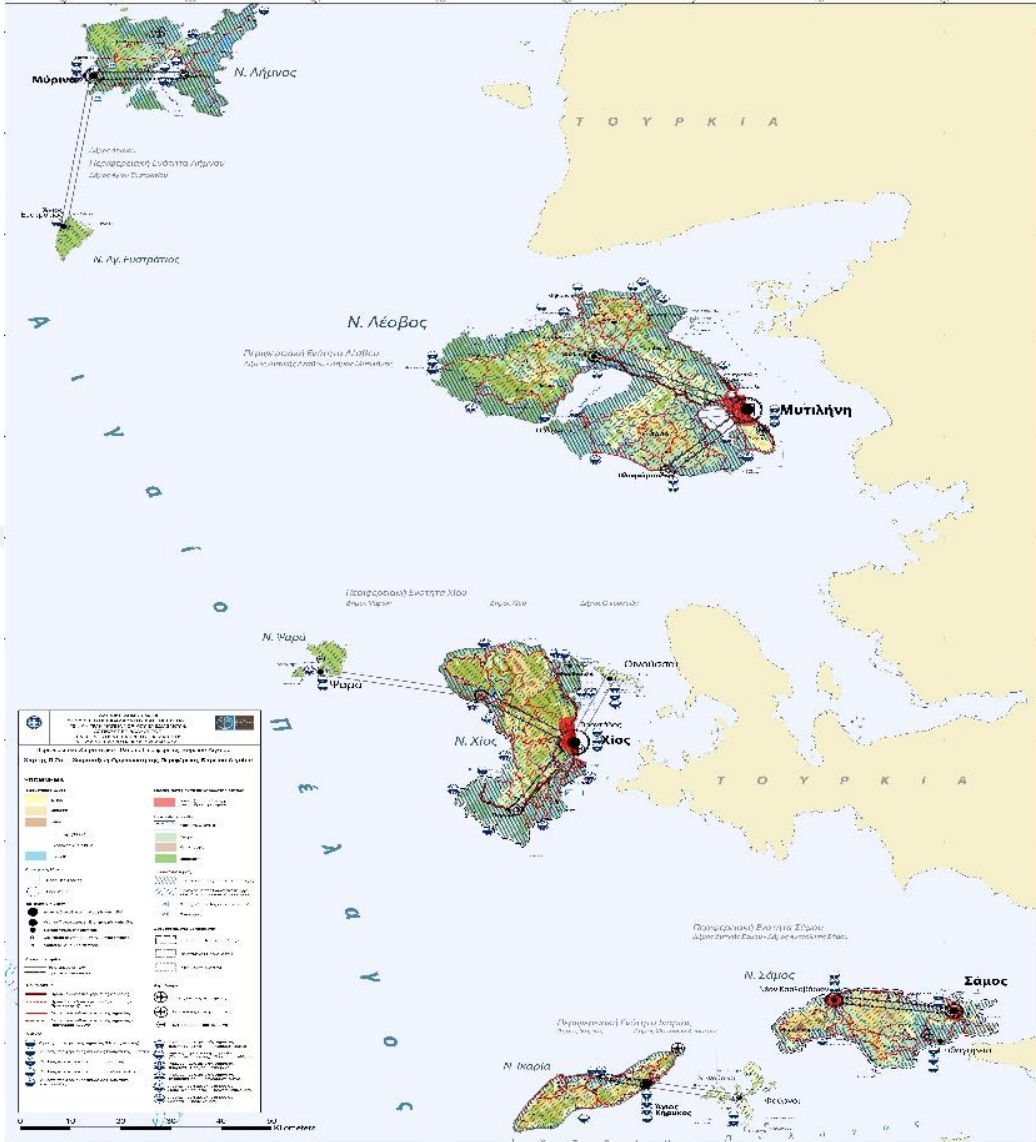
1. Uluslararası ilişkiler yönünden Dışişleri Bakanlığı,
2. Hidrografi ve Oşinografi hizmetleri yönünden Savunma Bakanlığı,
3. Arama kurtarma sahaları, seyrüsefer emniyeti, denizel çevre korunması, denizel kirlenme olaylarına müdahale, acil deniz telsiz muhabere hizmetleri, Yunan filo meseleleri, liman sahaları ve deniz yatırımları, Yunan adaları (Ege ve Adalar Genel Müdürlüğü), denizde kolluk hizmetleri ve sınırların gözetimi (sahil güvenlik yönlendirmesi) için Denizcilik İşleri ve Adalar Politikası Bakanlığı,
4. Balıkçılık ve kültür balıkçılığı için Kırsal Kalkınma ve Gıda Bakanlığı,
5. Liman altyapısı ve inşası için Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı,
6. Büyük projelerin turizm sektörüne olabilecek etkileri, marinalar gibi turist limanlarının onayı, kıyılara ve deniz alanlarına ilişkin kamu ve özel ruhsatlandırma süreci için Turizm Bakanlığı ile yakın iş birliği yapmakla yükümlüdür (European MSP Platform, 2022).

Tüm mekânsal planlama işlerinin siyasi-stratejik seviyedeki istişaresi ise Ulusal Mekânsal Planlama Konseyince yapılmaktadır. Gündemde olan ve bu sene Bakanlar Kuruluna ve oradan da Meclise gönderilmesi planlanan Denizel Saha için Ulusal Mekânsal Planlama Stratejisi son taslağı üzerine istişari girdiler bu Konsey ve yetkili sorumlu bakanlıklardan alınmıştır (European MSP Platform, 2022). Çevre ve Enerji Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü'nce hazırlanan Deniz Alanı İçin Ulusal Mekânsal Strateji Bakanları Kurulu Karar taslağına ilişkin istişare çalışmaları 2022 yılında devam etmiştir (Yunanistan Çevre ve Enerji Bakanlığı, 2022).

Yunanistan 16 Nisan 2019 tarihli Kuzey Ege Bölgesi Bölgesel Mekânsal Çerçevesinin Gözden Geçirmesi ve Çevresel Onayı kanunu ile İzmir ve Aydın illerimizin karşısındaki, Koyun ve Bulamaç gibi işgal edilmiş Türk adalarını da içine alan, Limni, Midilli, Sakız, Sisam, Ahikerya mekânsal kara ve deniz planlamalarını içeren aşağıda sunulan haritayı (Harita 47) yayımlamıştır (Yunanistan Çevre ve Enerji Bakanlığı, t.y.).

Kuzey Ege Bölgesine yönelik "Deniz Mekânsal Çerçevesi"nin tamamlanan ilk taslağı 09 Eylül 2022 tarihinde Selanik'te kamuoyuna duyurulmuştur. Taslakların tanıtımına ilişkin sunumlar bu tarihte icra edilen, ileride de ele alınacak olan, AB Yunanistan-Kıbrıs sınır ötesi iş birliği projesi (THAL-CHOR 2) tanıtım faaliyetleri kapsamında gerçekleşmiştir. Sunumlara ilgili bakanlıkların bakan yardımcıları, genel müdürleri ve konuya ilişkin tematik alanlarda çalışan akademisyenler yanında, alandan sorumlu Avrupa Komiseri Virginijus Sinkevicius da sanal olarak katılmıştır (The European MSP Platform, "Publicity...", 09.09.2022).

Harita 47: Yunanistan 2019 yılı Kuzey Ege Mekânsal Planlama Haritası



Kaynak: Yunanistan Çevre ve Enerji Bakanlığı, “Kuzey Ege Mekânsal Planlaması”, 2019

Görüldüğü üzere, Ege Denizi'nde etkisi olacak mekânsal planlamanın stratejik çerçevesi ve eylem planları açısından Yunanistan nihai hedeflerine ulaşmak üzeredir. Bunu yaparken koordinatör sorumluluğunu, mekânsal planlama ihtisası açısından, Çevre ve Enerji Bakanlığı altında yürütmekte, buna ilişkin siyasi-stratejik seviyede bir üst makam olan Ulusal Mekânsal Planlama Konseyi istişare mekanizmasını etkin bir şekilde çalıştırmaktadır. Yunanistan bu haliyle Ege Denizi'nde açık deniz alanlarını yönetmeye aday olarak değerlendirilebilir.

AB Denizel Mekânsal Planlama Platformunda yayımlanan Şubat 2022 tarihli ülke bilgisine göre Yunanistan'ın karasuları esas hatlardan itibaren 6 deniz milidir. Türkiye ile Yunanistan arasındaki denizel sınırlar şöyle tarif edilmiştir:

–İtalya ve Türkiye arasında 4 Ocak 1932'de Ankara'da imzalanan anlaşma ile ve bu anlaşmanın 28 Aralık 1932 tarihinde imzalanan toplantı tutanakları Ege Denizi güneydoğu parçasının ve Doğu Akdeniz sınırlarını tanımlamaktadır. Yunanistan, İtalya'nın hak ve yükümlülüklerinin halefi olarak, 1947'den beri, Oniki Adalar bölgesinde tam egemenlik sahibi olmuştur.

–1923 yılında imzalanan Lozan Barış Anlaşması ve 1926 yılında imzalanan Atina Protokolü, Balkan Yarımadasının bir bölgesi olan Trakya'daki deniz sınırlarını oluşturmuştur.

–Oniki Adaların kuzeyinden itibaren, iki ülkenin karasularının birleştiği yerlerde, deniz sınırları Asya kıyıları ile bölgedeki Yunan adalarının arasındaki ortay hattır. Bu deniz sınırları yazılı ve yapılageliş uluslararası hukuna uygundur (European MSP Platform, 2022).

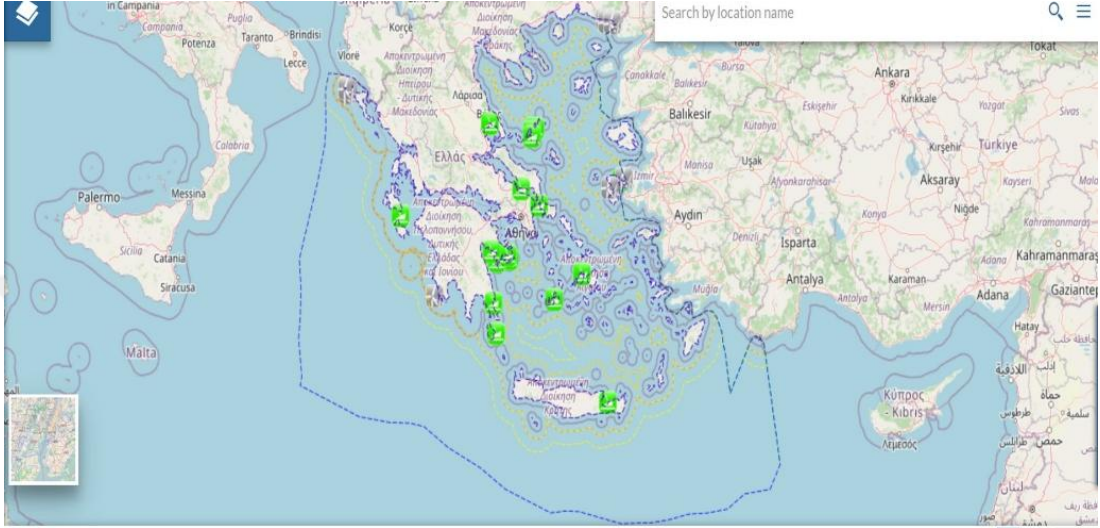
Yunanistan'ın 6 millik bölgede karasuları genişliği yaklaşık 95 bin km²'dir. 2021 Ocak ayında İyonya Denizi'nde Yunanistan'ın karasularını 12 mile çıkaran İtalya ve Arnavutluk ile yapılan müzakerelerden sonra Yunanistan Dışişleri Bakanlığınca teklif edilen yeni bir yasa çıkarılmıştır. 09 Haziran 2020'de imzalanan ikili anlaşma neticesinde Yunanistan ve İtalya arasındaki deniz yetki alanları belirlenmiştir. 06 Ağustos 2020 tarihinde Kahire'de imzalanan anlaşma ile Mısır ve Yunanistan kısmi olarak münhasır ekonomik bölgelerini belirlemişlerdir. Arnavutluk'la deniz yetki anlaşmaları imzalanmış ancak henüz yürürlüğe girmemiştir (European MSP Platform, 2022).

AB Denizel Mekânsal Planlama Platformunda yer alan bu bilgiler, resmi mahiyettedir. AB Yunanistan'ın ülke bilgisi içerisinde deniz sınırları tanımlamasını yayımlayarak Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki deniz sınırlarına ilişkin tezini kabul etmektedir. Önemli nokta ise, Yunanistan'ın Oniki Adalar veya Türkiye'nin Menteşe Adaları olarak tanımladığı bölgede kendisini bir takımada devleti gibi görmesi ve bu bölgedeki deniz alanlarını bir iç deniz gibi değerlendirmesidir. Ayrıca Ege Denizi adalarından kendisine Lozan ve Paris Antlaşmaları ile devredilenlerin üzerinde egemenlik hakkının o adaların silahsızlandırılması ve askerden arındırılması şartına bağlı olduğundan hiç bahsetmemektedir. Daha da önemlisi, egemenliği kendisine devredilmemiş ancak yıllar içerisinde işgal etmiş olduğu Türkiye'ye ait adalar üzerinde de aynı egemenlik hakları ve karasularına sahip olduğunu Yunanistan haritalar üzerinde göstermektedir. Tüm bu hususları Avrupa Birliği'nin denizel mekânsal planlama projelerine yedirerek Yunanistan tezlerinin resmi anlamda daha güçlü şekilde tanınmasını sağlamaya çalışmaktadır.

AB'nin yayımladığı Deniz Çevresi Stratejisi Çerçeve Direktifi'nden sonra, Birliğin yapısal fonları aracılığıyla ülkelerin denizel mekânsal planlamaları çalışmalarını yapmalarına yönelik birçok faaliyet ve proje gerçekleştirilmiştir. Akdeniz'e yönelik tüm kıyıdaş Üye Devletler ve üçüncü devletlerle koordineli bir şekilde denizel mekânsal planlamanın yapılması için Fransa, Yunanistan, İtalya, Malta, Slovenya, İspanya'dan yetkin otoritelerin veya onaylanmış ilgili kurumların katılımı ve katkısıyla MSP-MED projesi gerçekleştirilmiştir. Yunanistan özelinde Direktif Yunan yasal sistemine yukarıda bahse konu kanun ve düzenlemeler ile aktarılmıştır. Bu mevzuat düzenlemesi ile

Ulusal Denizel Alan Stratejisi ve Denizel Mekânsal Planlarına cevaz veren ulusal hukuki çerçeve sağlanmıştır (MSP-MED Portal (GREECE), 2022). MSP-MED projesi kapsamında Ege Denizi'ne ilişkin Yunanistan denizel mekânsal planlama çalışmaları yapılmasına yönelik ileride bahse konu olacak MARISCA projesi gerçekleştirilmiştir.

Harita 48: MSPMED Yunanistan Deniz Sınırları Gösterimi



Kaynak: European MSP Platform, t.y.

Yunanistan'ın AB ile gerçekleştirdiği projeler neticesinde MSP-MED coğrafi bilgi sistemine kabul ettirdiği deniz sınırları gösterimi (Harita 48), Yunanistan'ın Sevilla haritası denen genişlemeci ve Türkiye'yi yok sayan deniz sınırları iddiasını yansıtmakta ve resmileştirmektedir (European MSP Platform, “Map - maps.msp-greece.eu:...”, t.y.). Yunanistan'ın halen yasal olarak bağlayıcı bir denizel mekânsal planı bulunmamaktadır.

Yunanistan'ın denizel mekânsal planlama çalışmaları alınan dersler açısından gündemdedir. Akademik çevrelerce bu anlamda; 2015-2016 döneminde BM Çevre Programı (BMÇP) fonu ile gerçekleştirilen ve İyonya Adaları Bölgesi'nde bütünleşik kıyı yönetimini kolaylaştırmayı amaçlayan MSP Med-Greece projesi ile, 2017-2019 döneminde AB ve BMÇP fonları ile gerçekleştirilen Corinthian Körfezi'nde beş pilot bölgede denizel mekânsal planlama yapılmasına destek veren SUPREME projesi mercek altına alınmıştır. İki projeye ilişkin yapılan değerlendirmede denizel mekânsal planlamada yerel paydaşların ve yönetimlerin denizel mekânsal planlama ve yönetim sürecine daha çok ve daha aktif bir şekilde dâhil edilmesi, bazı yetki ve sorumlulukların devredilmesi, bu sayede okyanus okuryazarlığının ve halk tabanlı bilimsel araştırmanın artırılması ve kara-deniz etkileşimine daha fazla ağırlık verilmesi yönünde tavsiyeler sunulmuştur (Papageorgiou, 2022). Yani, Yunanistan deniz sahası planlaması ve yönetimi üzerinde AB ve BMÇP'nin de katkılarıyla belirli bir bilgi birikimi ve tecrübeye ulaşmış, tespit edilen eksik hususları

giderme yolunda adımlar atmaya başlamıştır. Bu haliyle tecrübelerini Ege Denizi'ne yönelik yansıtma çabasının olacağı aşîkardır.

Ege Denizi'nin, Türk karasularına kadar olan bütün sularının kapsama alındığı SUPREME projesi kapsamında sınır ötesi ve uluslararası iş birliğinin önemi ve bu iş birliğine mani hususlar olan kurumsal ve kavramsal zorlukların aşılması gerektiği, SUPREME özelinde bu zorluklara denizel bölgeleri paylaşan komşu kıyı ülkelerin "düzensiz jeo-politik koşullarının" eklendiği bir akademik çalışmada dile getirilmiştir (Papageorgiou vd., 2020: 6). Bu tarz bir saptama yalın şekliyle Yunanistan'ın Ege Denizi'ne yönelik denizel mekânsal planlama çalışmalarına Türkiye'nin bir ortak ve paydaş olarak dâhil edilmemesine yönelik uygun gerekçe hazırlama çabasıdır. Yunanistan hükümetinin veya proje çalışmasında yer alan Yunan üniversitelerinin mevkidaşlarını bu tarz bir çalışmaya davet etmenin önünde resmi herhangi bir engel bulunmamaktadır ve Türkiye de böyle bir çalışmaya katılmama yönünde resmi bir irade göstermemiştir.

Ege Denizi fiilen AB'nin, "denizlerini" etkin kullanmak adına gerçekleştirdiği denizel mekânsal planlama çalışmalarına 2015 yılından itibaren dâhil edilmeye başlanmıştır. AB-Yunanistan mali iş birliği kapsamında 390 bin avroluk "Ege Denizinde Bioçeşitliliği Muhafaza Etmek ve Korumak İçin Denizel Mekânsal Planlama (MARISCA)" projesi 2015-2016 yılları arasında 13 aylık bir süreçte gerçekleştirmiştir. Proje tanımında çalışmanın yapılacağı alt alanlar olarak, su ürünleri yetiştiriciliği, balıkçılık, doğa koruması, denizde yenilenebilir enerji üretimi, petrol ve gaz çıkarımı, limanlar, kabotaj/gemi taşımacılığı, deniz altı kabloları ve boru hatları, turizm ve askeri alanlar belirtilmiştir. Proje kapsamında Türkiye'nin Ege Denizi kıyılarından itibaren 6 millik karasuları haricindeki tüm Ege Denizi'nin çalışma alanı olarak belirtilmesi dikkat çekicidir (The European Maritime Spatial Planning Platform, "Mapping the Aegean Sea...", t.y.).

MARISCA projesi kapsamında bariz bir biçimde Ege Denizi, Türk karasuları haricinde, zımnen Yunan kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi olarak gösterilmektedir. Egemenliği Yunanistan'a devredilmemiş ve işgal altında olan tüm adalar MARISCA kapsamında üretilen haritalarda Yunan adaları olarak, Ege Denizi de sanki Yunanistan bir takımada devletiymiş gibi Yunan karasuları olarak gösterilmiştir. Haritalar Avrupa Birliği'nin resmi haritaları olup Meis adası için iddia edilen kıta sahanlığını da içermektedir. Halbu ki Meis adası Akdeniz'de yer almaktadır ve Yunanistan'a ait olması haricinde Ege Denizi ile bir alakası bulunmamaktadır. Bu haliyle haritalar Sevilla Üniversitesince üretilmiş olan haritadan daha tehlikelidir. Çünkü resmi bir proje ile aleni bir şekilde AB'nin kurumsal çalışması kapsamında üretilmektedir. Haritaların üretilmesi bir yana, haritalar üzerinde sektörel anlamda çalışmalar için deniz sahalarının da "tahsis" ve koordinesi, çevre ve bioçeşitlilik korunması gibi masumane amaçlar kalkanında açık açık yapılmaktadır. Ege Denizi'nin uluslararası sularında, yani açık denizlerde, bilimsel de olsa, Türkiye'ye denizel faaliyet yürütme hakkı tanınmamaktadır.

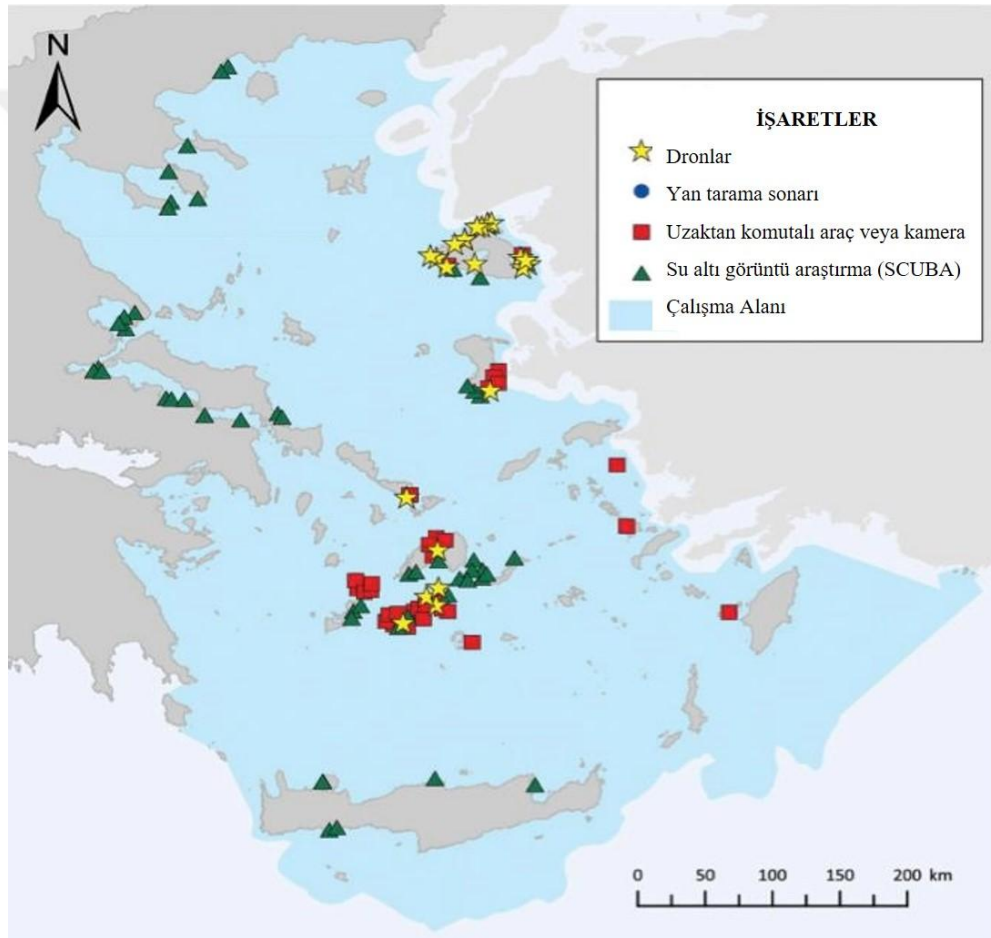
Bir diğerk dikkat çekici husus, Türkiye o bölgede sanki hiç yokmuş gibi bir resmi tavrın sergilenmesidir. Zira Ege Denizi havzasının en uzun diğerk kıyısına sahip olan Türkiye, ayrıca da Birliğe katılım sürecindeki aday bir ÷lke olarak, böyle bir bilimsel çalışmanın doğalk paydaşıdır. En azından sınır ötesi entegre iş birliğik kapsamında aday ÷lke Türkiye'nin benzer çalışmaları yapan Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Plan ve Hizmetleri Koordinasyon Kurulu ile gevşek de olsa bir koordinasyon ve temasın varlığı elzemdir. Ama durum bunun tam tersidir. Oysa ki, Avrupa Komisyonu kara veya deniz sınırlarına yönelik veya yakın bölgelerdeki nerdeyse tüm projelerinde AB Komşuluk politikası çerçevesinde AB üyesi olsun veya olmasın tüm paydaş ÷lkelerle iş birliğik mekanizmaları geliştirmektedir. Ege Denizi'nin doğalk paydaşı ve AB'ye katılım sürecinde olan Türkiye ile böyle bir iş birliğikne girişilmemesi Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerinin açık bir şekilde AB eliyle çikğnenmesi anlamına gelmektedir.

Proje çalışmaları kapsamında MARISCA'nın Yunan bilim adamları, her sene farklı ÷lkelerde icra edilen, Avrasya Bioçeşitliliği üzerine Uluslararası Sempozyum'unun Antalya'da yapılan 2016 yılı toplantısında "Bioçeşitliliğin Muhafazası ve Balık Kaynaklarının Restorasyonu için Doğuk Akdeniz'de Deniz Koruma Alanları Şebekeleri" isimli bir sunum yapmışlardır. Aynı sempozyuma her sene Tarım ve Orman Bakanlığı adına Türk akademisyenler katılım sağlamaktadır. Sunumda kast edilen Doğuk Akdeniz, Yunan egemenlik sahası olarak gör÷len deniz alanlarına işaret etmektedir. Sempozyuma ilişkin bildiri kitabında yer alan sunum özetinde sunulan balık kaynaklarına ilişkin çalışmanın MARISCA projesinin bir parçası olduğu belirtilmektedir. Ortakları Yunan Ege Üniversitesi (proje koordinatörü), Deniz Araştırmaları için Helenik Merkezi, Yunan Deniz Araştırmaları Enstitüsü olarak belirtilen projede başka herhangi bir uluslararası ortak da bulunmamaktadır (The European Maritime Spatial Planning Platform, "Mapping the Aegean Sea...", t.y.).

MARISCA projesinin nihai hedefi, ulusal ve yerel yasalara ve uluslararası anlaşmalarla tarif edildiği şekilde Deniz Koruma Alanları ve hassas habitat ve türlerin muhafazası için koruma bölgeleri şebekesi oluşturmaktır. Proje kapsamında üretilen çeşitli haritalar incelendiğinde deniz biyolojisi, deniz altı coğrafyası ve habitatları hakkında çeşitli veriler ortaya konulduğu gör÷lmektedir. Ekonomik değeri olan süngerler, yumuşakçalar, balık çeşitleri gibi canlıların yeri, miktarı ve durumu konusunda veriler toplanmıştır. Ege Denizi'ndeki insan faaliyetlerine yönelik olarak, balıkçılık, kültür balıkçılığı, deniz ulaşımı, enerji, telekomünikasyon, askeri alanlar, turizm, endüstri ve kentleşmeye ilişkin birçok veri toplanılmış ve deniz çevresi ve bioçeşitliliğin korunmasının koordinesi amacıyla haritalaştırılmıştır. Ayrıca Ege Denizi'nde Yunanistan tarafından uygulanan mekân yönetim önlemleri kapsamında balıkçılık kısıtlı alanları, denizel arkeoloji alanları, sürdürülebilir kalkınma için özel ve bölgesel mekânsal çerçeve haritaları üretilmiştir (The European Maritime Spatial Planning Platform, "Mapping the Aegean Sea...", t.y.).

Mekânsal planlamaya ilişkin alanlar egemen hakların diğer yollarla tesisine ilişkin kilit haritalardır. Zira adı üzerinde devlet eliyle Ege Denizi'ndeki çeşitli sahaların planlanması, tahsisi ve kullanılmasına ilişkin ruhsatlandırma söz konusudur. Neticede insan faaliyetlerinin deniz ekosistemine olan etkilerinin incelenmesine yönelik veri oluşturan ve haritalayan bilimsel bir çalışma da olsa, MARISCA, Yunanistan'ın Ege Denizi üzerinde Türkiye'nin alaka ve menfaatlerini hiçe sayan tez ve uygulamalarının bilimsel ve resmi anlamda AB nezdine tanınmasına ve bu denizde hak ettiğinin dışında egemen haklar oluşturmaya hukuksal zemin hazırlayan bir başka önemli vasıta olmaktadır.

Harita 49: MARISCA Veri Toplama Noktaları ve Vasıtaları



Kaynak: European MSP Platform, “Mapping the Aegean Sea...”, t.y.

MARISCA kapsamında üretilen tüm haritalarda olduğu izleme ve takip haritasında sistemlerinin gösterildiği haritada üzere Türk karasuları haricindeki tüm Ege Denizi Yunan çalışma sahası olarak sunulmaktadır (Harita 49). Esasında Ege Denizi sınırlarını coğrafi olarak gösteren bu haritada Türk karasuları hariç kalan tüm deniz sahasının Yunan karasıyla bütünleşik olarak lanse ediliş şekli bu deniz alanının tamamı sanki Yunan egemenliği altındaymış algısını yaratmaktadır. Bu

haritada, Türkiye'ye çok yakın alanlarda uzaktan komuta edilen araçlar, dronlar ve kameralar, sabit görsel tarama noktaları ile veri toplandığı belirtilmektedir. Yani karasularımıza çok yakın noktalarda AB fonları ile edinilen gözetleme, izleme vasıtalarının çifte kullanım özelliği ile Yunanistan, Türkiye Cumhuriyeti sivil ve askeri kurumlarının faaliyetleri hakkında 24 saat esasına göre keşif, gözetleme yapma ve istihbarat oluşturabilecek ilave bir yeteneğe "bilimsel" ve "çevreci" kisvede sahip olmuştur denilebilir.

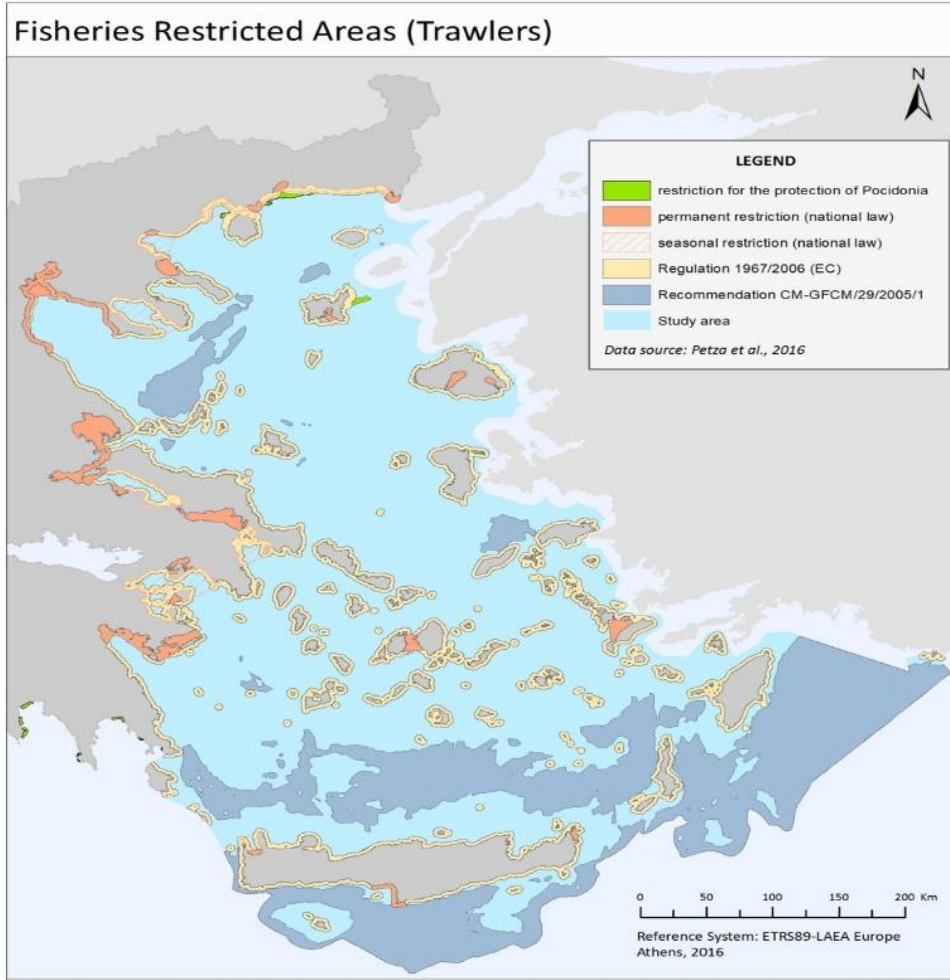
Harita 50: MARISCA Ege Denizi Askeri Tatbikat Alanları Gösterimi



Kaynak: MARISCA, t.y.

MARISCA kapsamında askeri alanların gösterildiği haritada (Harita 50) Ege Denizi'ndeki Yunan donanmasına ait askeri tatbikat alanlarını göstermektedir. Verinin kaynağı donanma hidrografi hizmetleri deniz haritalarıdır. Bu haritaya göre, Yunanistan'ın işgal etmiş olduğu, İzmir Karaburun'un hemen karşısındaki Türk adası olan Koyun Adası karasuları ve güneyine uzanan şerit halindeki bir deniz alanı askeri tatbikat alanı olarak belirtilmiştir. Anadolu kıyılarına yakın Ege Adaları'nın Yunanistan'a devredilmesi için silahsızlandırılması ve askersizleştirilmesi şartı Sakız adasının hemen batısında böyle bir alan tanımlaması ile ihlal edilmiş durumdadır.

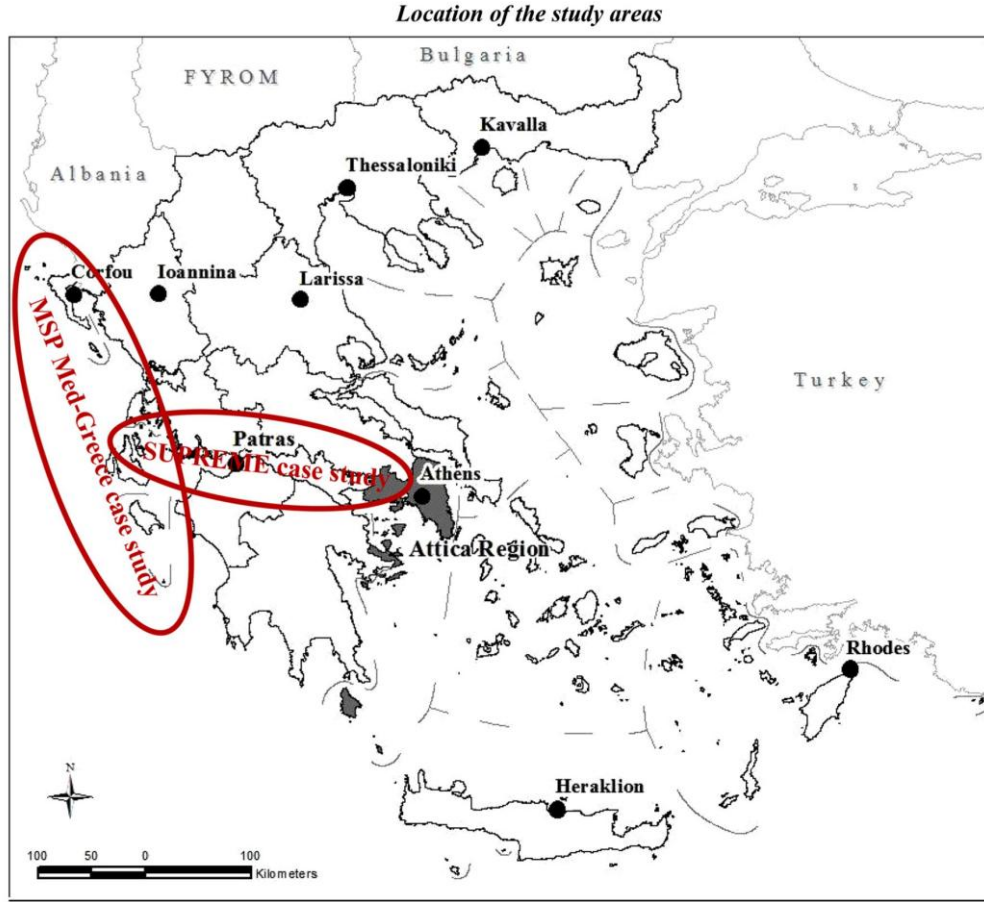
Harita 51: MARISCA Balıkçılık Yasak Alanları Gösterimi



Kaynak: MARISCA, t.y.

MARISCA projesinin Yunanistan'ın balıkçı trolleri ve aynı zamanda küçük ölçekli balıkçılık daimi için av yasak alanlarını gösteren bir haritası (Harita 51) da bulunmaktadır. Haritada koyu renkli gösterilen Akdeniz İçin Balıkçılık Genel Komisyonu (GFCM) tarafından tavsiye edilen av yasak alanları haricindeki diğer yasak alanları Yunan egemenliği altındaki balıkçılık kısıtlı veya yasak alanlarıdır. Yine dikkati çeken husus, egemenliği devredilmemiş Türk adalarının karasularının da Yunan kanunları ile avlanma esasları düzenlenen deniz sahaları olarak gösterilmesidir. Bu hukuken ve siyasi olarak kabul edilebilir bir durum değildir.

Harita 52: Sınıraşan Denizel Yönetişim ve Paydaşlar Makalesinde Ege Denizi'nde Gösterilen Çalışma Alanları



Kaynak: Papageorgiou, 2022: 333

Harita 52’de AB desteği ve denizel çerçeve direktifi kapsamında Yunanistan denizel saha planlamasına ilişkin son gelişmeleri anlatan bir makalede çalışma alanlarını resmeden bir görsel olarak yer almaktadır. Ege Denizi’ndeki çalışma alanlarının Yunanistan tarafından buradaki en büyük paydaşı Türkiye ile herhangi bir istişarede bulunmadan keyfi bir şekilde parsellenmiş olması dikkat çekicidir. Yalnız parselleme neticesinde ortaya çıkan yine Ege Denizi’nin ortasından geçen bir hattın varlığı söz konusudur. Düşük bir ihtimal de olsa, Yunan kurumlarında Ege Denizi’ndeki muhtemel ortay hatta ilişkin bir fikri yansıtması açısından bu harita gösterimi dikkat çekicidir.

Yunanistan, 600 bin avro bütçeli PROTOMEDEA (PROTecting MEDiterranean EAsT) isimli AB projesi ile bir başka mekânsal planlama faaliyeti gerçekleştirmiştir. 2015 Aralık ayı ile 2019 Nisan ayı arasında yürütülen projenin asıl ismi "AB Akdeniz sularında sürdürülebilir balıkçılığın güçlendirilmesi için şebekeler-Deniz canlı hayatı koruma alanları"dır. Temel amacı Ortak Balıkçılık Politikası kapsamındaki Azami Sürdürülebilir Verim hedefini yakalama olan projenin çalışma sahası

(Harita 53 ve 54) Yunanistan ve Kıbrıs deniz alanları olarak tarif edilmiştir (The European Maritime Spatial Planning Platform, “PROTOMEDEA...”, t.y.).

Harita 53: PROTOMEDEA Projesi Kapsamına Yunanistan Balıkçılık Koruma Sahaları Çalışma Alanı Gösterimi



Kaynak: European MSP Platform, “PROTOMEDEA...”, t.y.

Harita 54: GKRY Balıkçılık Koruma Sahası Çalışma Alanı



Kaynak: European MSP Platform, “PROTOMEDEA...”, t.y.

Yunanistan benzer yaklaşımı burada da göstermiş, tüm Ege Denizi'ni, sanki Türkiye yokmuşçasına "çalışma alanı" olarak göstermiştir. Türkiye katılım sürecinde olan bir üçüncü ülke

olarak projeye aynı şekilde yine davet edilmemiştir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) bu konuda daha temkinli görünmektedir. Projenin haritasında KKTC karasularında herhangi bir hak gaspı görülmemektedir.

Avrupa Komisyonu'nun 2008 tarihli Deniz Çevre Stratejisi Çerçeve Direktifine göre Ege Denizi Denizel Mekânsal Planlama faaliyetlerinin ana paydaşı olarak Türkiye'nin de bu kapsamdaki faaliyet ve projelere ortak edilmesi aslında bir zorunluluktur. Direktif bu konuda şöyle hükmetmektedir:

Denizel çevrenin sınır aşan özelliği nedeniyle Üye Devletler her denizel bölge ve alt bölgenin deniz stratejilerinin koordineli gelişimini temin için iş birliği yapmalıdır. Denizel bölgeler ve alt bölgeler hem Üye Devletler hem de üçüncü ülkelerle paylaşılması nedeniyle Üye Devletler tüm Üye Devletler ve ilgili üçüncü ülkelerle yakın koordinasyonu temin etmek için her çabayı göstermelidir. Uygulanabilir ve uygun olduğunda, deniz bölgelerinde ve alt bölgelerinde kurulmuş olan kurumsal yapılar, özellikle de Bölgesel Deniz Sözleşmeleri, bu iş birliğini sağlamak için kullanılmalıdır (Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi- Deniz Çevresi Stratejisi Çerçeve Direktifi, 2008).

Aynı zorunluluk, 2014 tarihli güncellemede de belirtilmeye devam edilmiştir (EU Directive Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning, 2014: 138).

Avrupa Komisyonu'nca 2022 Şubat ayında hazırlanmış Denizel Saha Planlaması Yunanistan Ülke Bilgileri kitapçığı incelendiğinde AB'nin üçüncü ülkelerle ve sınır aşırı iş birliği hükmüne rağmen, denizel saha planlaması çalışmaları ve projelerinde Türkiye'ye ilişkin bir girişim, iş birliği ve koordinasyon için herhangi bir atıf yapılmadığı görülmektedir. Kitapçığın Üçüncü Ülkeler ve Sınır Aşırı İş Birliği başlıklarında Türkiye'den bahsedilmemektedir (European MSP Platform, Country Information-Greece, 02.2022).

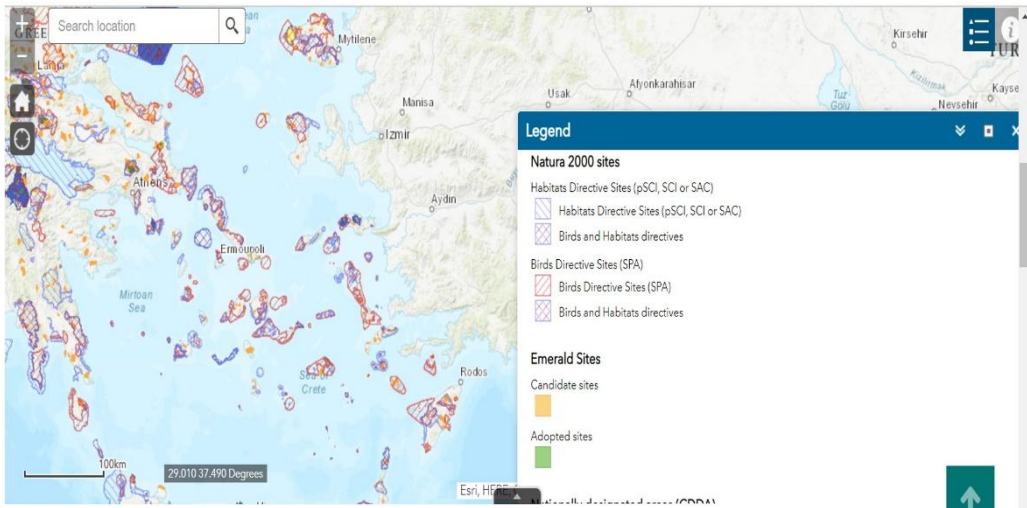
Neticede Yunanistan'ın ister Üye Devlet olsun, ister üçüncü ülke olsun, Türkiye ile bu denizde denizel çevrenin geliştirilmesi anlamında iş birliği ve koordine sorumluluğunu yerine getirmediği anlaşılmaktadır. Kaldı ki Birliğe Türkiye katılım sürecinde olan bir ülkedir. Proje ortak ve paydaşları olarak Türk üniversiteleri veya kurumları davet edilmemiştir. Üçüncü ülkelerle iş birliği Direktif kapsamında zorunlu olmasına rağmen, projelerin kabulü ve fon aktarılması safhalarında AB'nin buna ilişkin bir koşullu tahsis önlemi uygulamadığı anlaşılmaktadır. AB'nin bu tarz bir iş birliğinde de öncelik olarak bölgesel sözleşmeleri koordine yeri olarak göstermesi de aslında Ege Denizi'ne ilişkin Lozan Antlaşması, Montrö Antlaşması ve Paris Antlaşmalarını akla getirmektedir. AB'nin kast ettiği bölgesel sözleşmeler, Akdeniz Eylem Planı-Barselona Sözleşmesi Konferansı, ACCOBAMS (Karadeniz, Akdeniz ve Bitişiği Atlantik Bölgesinde Deniz Memelilerinin Korunması Sözleşmesi) Konferansı ve Akdeniz için Genel Balıkçılık Komisyonu (GFCM) gibi mekanizmalardır. Ancak Lozan, Montrö ve Paris Antlaşmaları Ege Denizi egemenliğine ilişkin ilkeleri belirleyen çok taraflı

ve bölgesel kapsayıcılığı olan anlaşmalardır. Bu kurucu anlaşmalar bir denizel saha planlaması çalışması olan MARISCA projesine esas olarak hukuksal doneleri içermektedir. Yani AB bilerek veya bilmeyerek zımni olarak Ege Denizi'nde iş birliği ve koordine için bu Antlaşmalara işaret etmektedir. Bu durum Türkiye'nin elini kuvvetlendirecek bir argüman olarak ortaya çıkmaktadır.

AB'nin DMP'ye ilişkin resmi genel ağ sayfasında AB'nin deniz havzaları tanımlanırken Ege Denizi ve Doğu Akdeniz "Doğu Akdeniz Havzası" kapsamında ele alınmış ve resmi olarak konan haritada GKRY'nin ilan etmiş olduğu ve anlaşmalarını yaptığı münhasır ekonomik bölge haricinde Ege Denizi'ne yönelik herhangi bir kıta sahanlığı veya münhasır ekonomik bölge gösterimine uğraşılmamış, sadece karasuları gösterilerek mevcut durum belirtilmiştir. Ancak karasularında da, egemenliği Yunanistan'a devredilmemiş ve Yunanistan'ın işgali altında bulunan adalara ait karasuları Yunan karasuları olarak gösterilmiştir. Sitede bu havzadaki ülkelerin sürdürülebilir kalkınma ve biyolojik çeşitliliğin korunması adına çevre yönetiminde ve göçle alakalı deniz emniyeti alanında acil iş birliğine ihtiyaç gibi bazı ortak mesele ve zorlukları paylaştıkları belirtilmektedir (The European Maritime Spatial Planning Platform, "East Mediterranean", t.y.).

AB Doğu Akdeniz havzasına ilişkin Yunanistan ve GKRY'yi merkezde ve "çevre"yi önde tuttuğu denizel mekânsal planlama politikasıyla Doğu Akdeniz'de deniz coğrafyasında çevre ve deniz emniyeti alanında kıyıdaş ülkelerin yönetim açığına işaret ederek bu alandaki girişimlerine meşruiyet kazandırma çabasıdır. Ancak bu genel ifadelerde bile "iş birliğine ihtiyaç" vurgusu yerini almakta, dolayısıyla Yunanistan'ın bu konudaki politikasını çerçevelemektedir.

Harita 55: Avrupa Çevre Ajansı Ege Denizi Koruma Alanları Gösterimi



Kaynak: European Environment Agency, NATURA 2000 Viewer, t.y.

Yunanistan, MARISCA projesi kapsamında deniz alanlarına ilişkin koruma ve balıkçılık alanlarını taslaklandırıp Avrupa Komisyonu çalışmalarında resmiyete büründürürken, Avrupa Birliği

Çevre Ajansı çatısı altında gerçekleştirilen NATURA 2000 projesi kapsamında Ege Denizi'ndeki adaları koruma alanı statü çeşitleri kapsamına aldırılmış ve oluşturulan haritayı (Harita 55) da AB Çevre Ajansının bünyesindeki envanterle resmileştirmiştir (European Environment Agency, t.y.)

NATURA 2000 projesi kapsamında Ege Denizi'yle alakalı hazırlanan haritada dikkati çeken Yunanistan'ın, sadece Ege Denizi'ndeki adalarını göstermesi değil, Yunanistan'a devredilmemiş ve Yunanistan tarafından işgal edilmiş tüm Türk adalarını da "koruma" kapsamı içerisinde haritada resmileştirmiş olmasıdır. Bu haritada da İzmir Koyun Adası, Aydın Bulamaç Adası, Edirne Zürafa gibi tüm egemenliği devredilmemiş Türk adaları Yunan toprakları olarak çevre ve habitat koruma statüsü kazandırılarak resmiyete büründürülmüştür (Harita 57, 58, 59). Masum bir maksat altında iki ülke arasında çözülmemiş mesele olarak gündemde olan egemenlik sahaları hakkında AB'nin resmi kurumlarınca bu "tanıma" tavrının alınması uluslararası hukuka uygun değildir. Ege Denizi adalarına ilişkin tek taraflı Yunanistan tezlerinin kabulü anlamına gelmektedir ve bu bölgedeki sorunların iki ülke arasında çözülmesine yönelik uluslararası hukuk yaklaşımının temelini zayıflatmaktan başka işe yaramamaktadır.

Bunun en yakın örneklerinden biri 2018 yılında yaşanmıştır. Yunanistan'ın denizde ve karada 446 adet Natura 2000 bölgesine ilişkin 4519 sayılı yasa ile Kardak kayalıklarını projeye dâhil etmesi Türkiye tarafından yazılı ve sözlü olarak hem AB hem de Yunanistan nezdinde protesto edilmiş ve Türkiye açısından herhangi bir yasal etkisinin olmayacağı deklare edilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2018). Benzer bir protesto ve red ise 2024 yılında gerçekleşmiştir. Yunanistan'ın 15-17 Nisan 2024 tarihlerinde Yunanistan'da icra edilecek 9'uncu Bizim Okyanusumuz Konferansı öncesinde Ege Denizi'nde Milos'tan İncir Adası'na kadar 11 grup terk edilmiş ada ve adacığı Natura 2000 projesine dâhil ederek bu proje kapsamındaki deniz koruma alanlarını ülkenin tüm deniz alanlarının %20'sine çıkaracağını açıklamıştır (Lialios, 2024). Türkiye bu karara da benzer tepkisini göstermiş, Yunanistan'ın kendisine devredilmemiş ada, adacık ve kayalıkların statüsüne ilişkin hususları kendi gündemi çerçevesinde kullanmamasını tavsiye etmiş, AB dâhil üçüncü tarafları Yunanistan'ın çevre programlarına yönelik siyasi hamlelerine alet olmamaları konusunda ikaz etmiş, uluslararası deniz hukukunun da teşvik ettiği gibi kapalı ya da yarı kapalı deniz statüsünde olan Ege Denizi'nde çevre konuları dâhil Yunanistan ile iş birliğine hazır olduğunu hatırlatmış, oluşturulacak deniz parkları üzerinden Ege Denizi'ndeki coğrafi formasyonlar üzerinden yaratılması muhtemel fiili durumların kabul etmeyeceğine dikkat çekmiş ve bu parkların iki ülke sorunları açısından hukuki bir sonuç doğurmayacağını yinelemiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 09.04.2024). Bunun peşinden Türkiye 16 Kasım 2024'te, ortada bir şey yokken, ilginç bir şekilde benzer bir açıklama daha yapmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 16.11.2024).

Buna ilave olarak çevre koruma alanlarının, silahsızlandırılmak kaydıyla kullanımı devredilmiş adaların karasularının dışına uzatılarak (Harita 56, 57, 58) henüz kıta sahanlığı ve münhasır

ekonomik bölge ilan edilmemiş açık deniz alanlarında Yunanistan'ın kendine ait egemen haklar tesis etme uğraşısı söz konusudur (Sevim, 2021).

Harita 56: Semadirek Adasından Zürafa Adasına Uzatılan Koruma Alanı



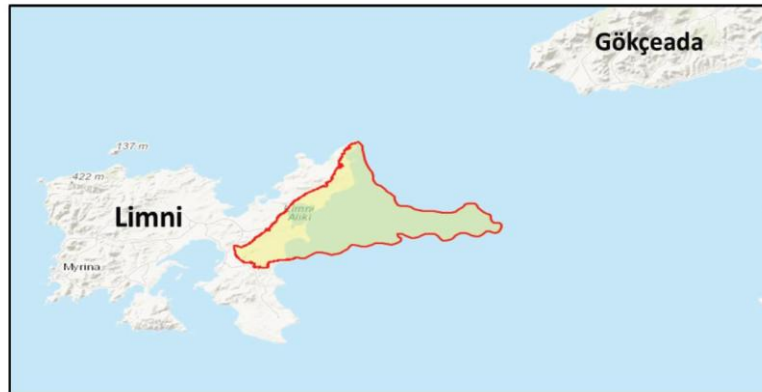
Kaynak: NATURA 2000'den aktaran Sevim, 2021

Harita 57: Adaların Arasındaki Açık Deniz Alanlarının Koruma Alanı Kapsamına Alınması



Kaynak: NATURA 2000'den aktaran Sevim, 2021

Harita 58: Limni Adası'nın Karasularının Ötesine Koruma Alanının Uzatılması

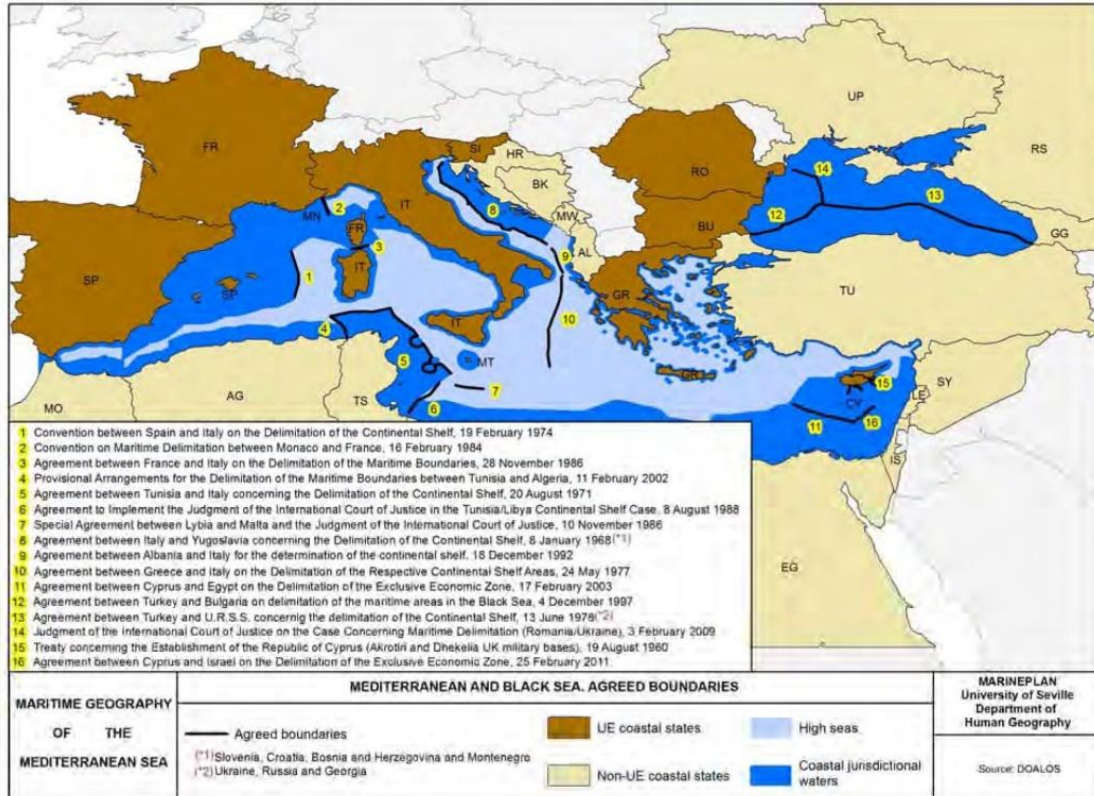


Kaynak: NATURA 2000'den aktaran Sevim, 2021

Ancak bu tutum değiştirilemez ya da geri çevirilemez bir durum değildir. Kabullemek hata olur. Nitekim 2003 yılında yayımlanmış Sevilla haritası diye isimlendirilen Yunanistan'a Meis adası dâhil Doğu Akdeniz'de GKRY'ye denizde komşuluk yaratan kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge tanımlayan haritaya karşı Türkiye'nin yüksek sesle itirazı neticesinde AB adına çalışmayı yapan akademisyenler bu tutumdan vazgeçerek, haritalarında bu durumu göstermeye son vermişlerdir.

2003 yılında Avrupa Komisyonu'nca AB'nin Akdeniz Denizel Çevresini Korunmasına yönelik başlattığı çalışmada kullanılmak üzere Sevilla Üniversitesi İnsan Coğrafyası Ana Bilim Dalı akademisyenlerinden Juan Luis Suarez de Vivero ve Juan Carlos Mateos'a yaptırılan çalışmada Yunanistan'ın Ege Denizi ve Akdeniz'de iddia ettiği kıta sahanlığı ile GKRY'nin ilan ettiği münhasır ekonomik bölge AB'nin resmi sınırları olarak belirtilmiştir. Avrupa Komisyonu bu çalışmayla Üye Devletlerinin kıta sahanlığını, münhasır ekonomik bölgesini ve Akdeniz deniz yetki alanlarını bilmek istemiştir (keepalkinggreece, 22.09.2020).

Harita 59: 2012 Yılında Güncellenen "Sevilla" Haritası



Kaynak: Suarez De Vivero, Juan Luis, 2012: 37

Nitekim, Akdeniz'de Balıkçılık İş Birliği üzerine Avrupa Parlamentosu için yine Sevilla Üniversitesi aynı ana bilim dalı ve akademisyenlerce hazırlanan raporda bu yanlışlık düzeltilerek uluslararası hukuka uygun bir şekilde Ege ve Akdeniz'e ilişkin deniz yetki sahaları detaylı bir şekilde yukarıdaki haritada (Harita 60) görüldüğü gibi belirtilmiştir. Deniz yetki alanlarına ilişkin anlaşmalar tartışmalı konular dâhil raporda açıkça belirtilmiştir. GKRY'yi Kıbrıs'ın tek temsilcisi gören anlayışa göre ise GKRY'ce ilan edilmiş sözde münhasır ekonomik bölge haritada gösterilmeye devam edilmiştir (Suarez De Vivero, Juan Luis, 2012: 33).

Türkiye'nin ısrarlı itirazları karşısında Sevilla haritasına ilişkin resmi tutumunu değiştirmiş olan AB'nin bu politikasının çevre ve denizel alanların korunması kapsamında AB fonları ile Yunanistan tarafından daha sonra yapılan MARISCA projesi kapsamında "çalışma alanı" kavramıyla yıpratılmaya çalışıldığına şahit olunmaktadır. Bu Türkiye tarafından yüksek sesle ve ısrarla itiraz edilmesi gereken bir durumdur. Zira hiç bir devlet uluslararası hukuka göre tek başına başka kıyıdaşların da olduğu bir deniz alanını kendi kıyılarıyla bütünleşik olarak bir iç deniz gibi gösterip "çalışma alanı" olarak ilan edemez. Bunu yapabilmesi için yine o devletlerce anlaşarak kabul edilen bir münhasır ekonomik bölge ilan etmesi gerekmektedir. Şu haliyle Yunanistan'ın muhtemel bir münhasır ekonomik bölgenin altyapısını hazırlar şekilde çevre ve bilim adına çalışmalar yaptırması söz konusudur. Diğer bir ifade ile Yunanistan gelecekte ilan edeceği münhasır ekonomik bölgenin içini doldurarak, ilan edildiğinde o bölgeye AB tarafından da güçlü bir şekilde desteklenen meşruiyet kazandırma uğraşısı ve süreci içerisindedir. Bu nedenledir ki AB'nin Akdeniz havzasına ilişkin DMP raporunda Yunanistan'ın deniz sınırları muğlak bir şekilde "teorik sınırlar" olarak sınıflandırılmıştır.

Özetle, Yunanistan, AB'nin de denizcilik politikaları kapsamındaki deniz sahalarının planlaması ve yönetilmesi üzerine göstermiş olduğu özeni ve ağırlığı arkasına alarak ve yine bu kapsamda kendisine sağlamış olduğu fonları da kullanarak, Ege Denizi'ndeki muhtemel bir Yunan münhasır ekonomik bölgesi ilanından önce Ege Denizi'ndeki deniz saha planlaması çalışmaları kapsamında hukuki çatıyı kurmakta, fiili durum yaratmakta ve gelecekteki kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesinin alt yapısını oluşturmaktadır. Neticede bir kara veya deniz sahasının ülke sınırları veya egemenlik hakları içerisinde o devlete tabi olması için, orasının ülkeye ait olduğunun iddia edilmesi değil, oranın kanuni düzenlemelerle birlikte hukuki olarak yönetilebilmesi gerekmektedir. Güçlü bir şekilde yöneten oraya hakim olur ve ihtilaf durumunda idaresini ispat eder. Ege Denizi'nde kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge resmi olarak ilan etmemişken ve sadece resmi olarak karasularını ilan etmişken, Ege Denizi'nin hepsi kendi egemenliği altındaymış gibi kanunlarla ve projelerle deniz saha planlaması çalışmalarını yürütmesi Yunanistan'ın Ege Denizi'ni güçlü bir şekilde yönetmeye talip olduğunun bariz işaretidir.

Yunanistan'ın denizel mekânsal planlama ve yönetimi çerçevesinde Avrupa Komisyonu'nun desteğini alarak Türkiye'yi yok sayarak gerçekleştirdiği plan ve eylemler sadece Ege Denizi ile sınırlı kalmamıştır. "Interreg A: Kıbrıs-Yunanistan 2007-2013 Sınır Ötesi İş Birliği Mali Programı"

kapsamında 3.5 milyon avro bütçeli "Denizel Mekânsal Planlamayı Geliştirme İçin Sınır Ötesi İş Birliği" projesi 2014 Ocak-2015 Ocak döneminde GKRY'de Limasol bölgesi, Yunanistan'da ise Ege Denizi'nde Midilli ve Rodos adaları bölgelerinde pilot proje olarak uygulanmıştır. Tamamen Yunan dilinde gerçekleştirilen projenin amacı sektörler arasında denizde insan faaliyetleri ve denize etkileri bakış açısıyla deniz alanı kullanımı çatışma alanlarını haritalamaktır. Bu maksat çerçevesinde veriler toplanmış, yasal çerçeveler incelenmiş, paydaşların görüşleri alınmış, öncelikler ve tavsiyeler teklif edilmiş ve belirlenen bölgelerde taslak deniz mekânsal alanları yaratılarak DMP uygulanmıştır (The European Maritime Spatial Planning Platform, Cross border cooperation..., t.y.).

Projenin ikinci aşaması da 2018 Eylül-2023 Şubat aylarını kapsayacak şekilde AB'nin Interreg V.A. Yunanistan-Kıbrıs 2014-2020 mali programı kapsamında 2.8 milyon avroluk bütçe ile gerçekleştirilmiştir. Yunanca adından kısaltması THAL-CHOR olan projenin ikinci safhasında pilot uygulamalardan elde edilen sonuçlar ve tecrübeler üzerine coğrafi kapsam genişletilerek tüm GKRY kıyıları ve Akdeniz'de ilan ettikleri münhasır ekonomik bölgeler, Yunanistan için ise Midilli, Sisam, Sakız, Meis adasını da içine kattıkları Oniki Adalar, Kiklat Adaları ve Girit ve Girit bölgesindeki adalar dâhil edilmiştir. Türkiye'ye ait, egemenliği devredilmemiş Ege Denizi'nde bulunan ve Yunanistan tarafından işgal edilmiş adalar bu çalışmanın haritalarında Yunan egemenliğinde gösterilmektedir (Harita 60) (The European Maritime Spatial Planning Platform, Cross Border Cooperation..., t.y.). Projenin ikinci safhasına ait genel ağ sayfası tamamen Yunanca hazırlanmıştır. Yunan dili haricindeki kullanım öngörülmemiştir. Türkiye dâhil birçok sahilgar ve paydaş ülkenin olduğu bir coğrafyada sadece Yunan dili üzerinden ve AB fonları ile böyle bir projenin gerçekleştirilmesi bölgeye yönelik siyasi yaklaşımı belirginleştirmektedir (Interreg VA Programı Yunanistan, t.y.).

Projenin ilk aşamasından itibaren hazırlanmaya başlayan web tabanlı coğrafi bilgi sistemi (CBS), projenin çatı organizasyonu olan Avrupa Mekânsal Planlama Platformu üzerinden tanıtılmakla birlikte, bir bağlantısı verilmemektedir. Genel arama yapıldığında bu CBS'nin bağlandığı projenin ilk safhasına ait <https://www.mspsygr.info/> adresli bir genel ağ sayfasının olduğu ancak bu adrese erişimin Türkiye'ye ait genel ağ protokolü adreslerine kısıtlandığı anlaşılmaktadır. Sanal özel ağ (VPN) üzerinden bu genel ağ sayfasına ulaşıldığında projenin ilk safhasıyla birlikte inşa edilen ve ikinci safhanın da ürünlerini içeren bu sitenin tamamen Yunanca kurulduğu ve içerisinde bahse konu CBS sistemine ve orada yayımlanmış haritalara erişilebildiği tespit edilmiştir (The European Maritime Spatial Planning Platform, "Web GIS Platform...", t.y.).

Projenin amaçlarından birinin paydaşlar arasında daha iyi iş birliğini geliştirmek ve sınır ötesi iş birliğini güçlendirmek olması dikkat çekicidir. Zira, GKRY ile Yunanistan arasında bir deniz sınırı bulunmamaktadır. Olsa olsa "twinning" (kardeş ülke veya kurum) projesi kapsamında tecrübe aktarımı, uzmanlık paylaşımı kapsamına girebilecek bu tarz bu projenin iki ülke arasında hem de sadece Yunanca kullanılarak ve AB fonları ile gerçekleştirilmiş olması gerçeği Türkiye açısından

alışıldık ancak düşündürücü bir durumdur. Projenin birbirine sınırı olmayan aynı dili konuşan iki ülke arasında AB'nin "sınır ötesi iş birliği" mali enstrümanı kullanılarak yapılması siyasi bir seçimin açık göstergesidir. Zira bu projenin en temel ve en büyük paydaşı ve sınır ötesi iş birliği ortağı Ege Denizi ve Akdeniz'de sahip olduğu kıyı uzunluğu ile Türkiye'dir.

Harita 60: THAL-CHOR CBS’de Ege Denizi Yunanistan sınırları



Kaynak: MSP Cyprus Greece, t.y.

Herhangi bir resmiyeti olmayan ancak küresel anlamda denizel yerlerin jeoreferanslı standart bir şekilde isimlendirilmesi ve coğrafi veri ve bilgileriyle birlikte haritalarının sunulması amacıyla kurulmuş olan Deniz Bölgeleri (Marine Regions) isimli coğrafi bilgi sisteminde deniz sınırlarını gösteren bir veri tabanı bulunmaktadır. marineregions.org genel ağ adresinden ulaşılan bu veri tabanında Yunanistan ile Türkiye arasındaki deniz sınırı "ihtilaflı" anlamındaki kesik çizgilerle gösterilse de, gösterim Yunanistan'ın AB nezdinde kabul ettirmeye çalıştığı Sevilla haritasının sınırlarını esas almakta, Türkiye'nin bu konudaki egemenlik tezlerine ve Mavi Vatanla ilişkin sınırlarına kesik çizgiyle de olsa da yer verilmemektedir (Harita 61) (Marine Regions, t.y.). Bu noktada da denilebilir ki, Yunanistan deniz alanlarına ve sınırlarına ilişkin her platformda "ihtilaflı"

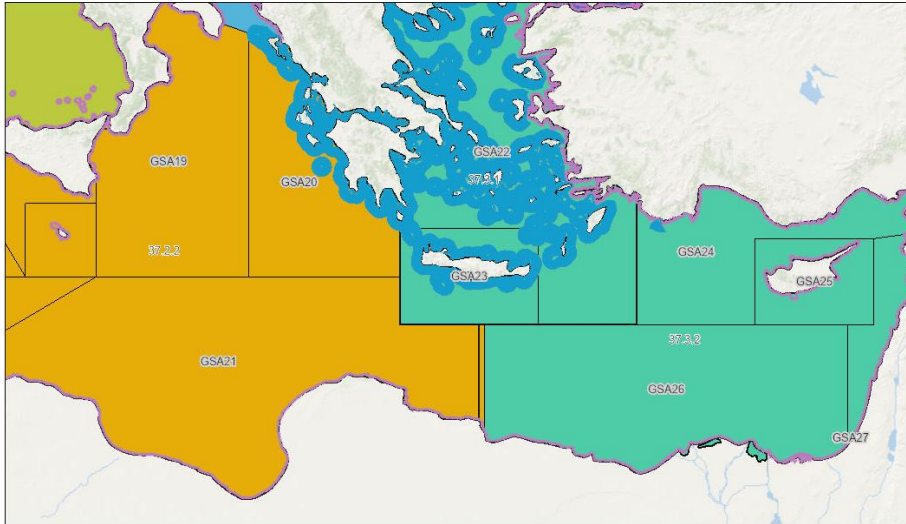
kategorisinde de olsa, kendi tezlerini ortaya koymakta, tanıtmakta ve ayrıca tanınması için yoğun şekilde uğraşmaktadır.

Harita 61: Marineregions CBS Sayfasında Türk Yunan Deniz Sınırı Gösterimi



Kaynak: Marine Regions, t.y.

Harita 62: FAO GFCM haritasında Yunan Balıkçılık Yasak Alanları



Kaynak: FAO GFCM, National Fisheries Closures, t.y.

Bu yaklaşımı yukarıda bahse konu olduğu üzere AB projeleriyle ve özellikle MARISCA ve NATURA 2000 kapsamında gösteren Yunanistan benzer genişlemeci tavrı GFCM kapsamındaki

balıkçılık yasak alanlarını içeren harita gösterimlerine de yansıtılmıştır. Yunanistan Akdeniz için Genel Balıkçılık Komisyonu bünyesindeki CBS'de yayımlanan balıkçılık koruma alanlarının sunulduğu haritada (Harita 62) da Türkiye deniz alaka ve menfaatları aleyhine gösterimlerde bulunmaktadır. Bu haritada Ege Denizi'ndeki adaların çevresindeki 12 mil genişliğindeki deniz alanları Yunanistan'ın 12 deniz mili karasuyu iddiasını da anımsatacak ve Ege Denizi'ni bir Yunan gölü gibi algılatır şekilde balıkçılık mahdut alanları olarak gösterilmiştir. Daha da önemlisi, bu adalar içerisinde egemenliği Yunanistan'a devredilmemiş ve Yunanistan tarafından işgal edilmiş Türk adalarının da bulunması ve bunların çevresindeki 12 mil deniz alanlarının da Yunan karasuları olarak haritada resmedilmiş olmasıdır (FAO GFCM, National Fisheries Closures, t.y.).

Her ne kadar Yunanistan, kendi resmi haritalarında Ege Denizi karasularını 6 mili esas alarak gösterse de, uluslararası kurumların ve Avrupa Birliği'nin çalışmalarında kullanılan haritalarda, itiraz gelmemesi halinde, karasularını 12 mil ve münhasır ekonomik bölgelerini de Sevilla haritası gibi gösterme ve deniz sınırlarını bu şekilde gayri resmi de olsa tanıtmaya ve kabul ettirme çabasına devam etmektedir. Bu nedenle, Türkiye her ortamda bu tarz haritalara yüksek sesle itiraz ederek uluslararası dolaşıma girmesine mani olmalıdır.

Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki adalarını denizaltı grid elektrik şebekeleri üzerinden (Harita 63) ana karaya bağlama projeleri bulunmaktadır ki, işin esasında burda da Yunanistan'ın kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge hakkı bulunan Türkiye ile danışma içerisinde olması gerekmektedir (Karystianos vd., 2021). Yunanistan bu projesinde birincisi Türk kıta sahanlığı ve muhtemel münhasır ekonomik bölgesi içerisinde kalacak deniz alanlarından geçmesi planlanan denizaltı elektrik kabloları ile Yunan ana karası ve/veya Kiklat adaları üzerinden Boğazönü, Saruhan ve Menteşe adalarındaki sürekli ve sürdürülebilir enerji akışında problem yaşayan adaları Yunan elektrik şebekesine bağlamayı (Harita 64) hedeflemektedir (Karystianos vd., 2021: 17).

Harita 63: Kiklat Adalarına Yönelik Mevcut Su Altı Elektrik Şebekeleri



Kaynak: Karystianos vd., 2021: 4

Harita 64: Yunanistan'ın Boğazönü, Saruhan ve Menteşe Adalarını Yunanistan Elektrik Şebekesine Bağlama Projesi



Kaynak: Karystianos vd., 2021: 17

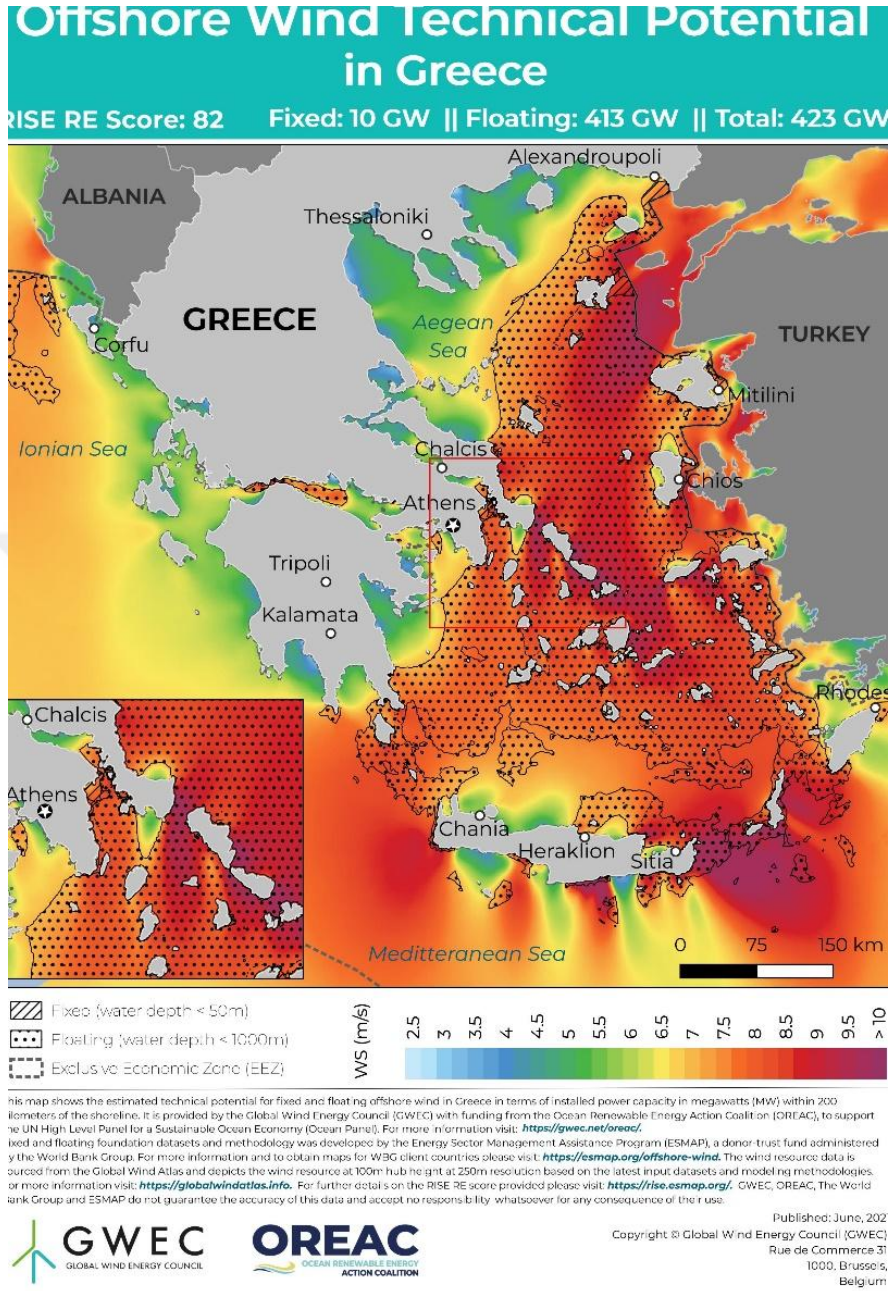
Bu tasarı ulusal bir plan olması açısından özgün olarak ele alınabilse de içerisinde bazı kusurlar içermektedir. Birincisi, Limni, Midilli, Sakız, Sisam ve İstanköy gibi Türkiye'ye çok yakın adaları Yunan elektrik şebekesine bağlamak, her ne kadar kendi kendine yetmek açısından özgün bir proje gibi görünse de, maliyeti çok yüksek olması nedeniyle gereksiz bir projedir. Bunun yerine Türkiye'nin elektrik şebekelerinden bu adalara elektrik bağlantısı oluşturma çok daha akıllı ve maliyeti düşük ve iş birliğini öne çıkaran bir barış projesi olabilir. İkincisi, böyle bir projede, iyi niyetli bir yaklaşım, ortak bir çalışma yapmayı ve ayrıca projeye Türk adaları Bozca Ada ve Gökçe Ada'yı da dâhil etmeyi öncelemelidir. Yani barışı ve toplumlararası ilişkileri geliştirmek adına "elektrik" bir vasıta olabilecekken, bir bağımlılık yaratır endişesinin projede bariz bir şekilde yer aldığı gözlemlenmektedir. Aksi halde, geleneksel olarak elektrik sağlanması konusunda hem dünya hem de AB sınır ötesi iş birliğini teşvik ederken, ve Türkiye örneğin, Bulgaristan, Gürcistan gibi komşularıyla hem elektrik verme ve hem de almayı içeren enerji projelerini gerçekleştirmeyi zaten bir politika haline getirmişken, ve ayrıca, benzer bir uygulamayı, Harita 64'te görüldüğü gibi, Trakya'da zaten Yunanistan ile de yaparken, Ege Denizi'ndeki Türkiye'ye yakın adalarda benzer enerji politikasının ve uygulamalarının gerçekleştirilmemesi dikkat çekicidir. Üçüncüsü, ve daha da

önemlisi, başta da belirtildiği gibi, Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki kıta sahanlığından geçmesi gereken su altı kabloları için Türkiye ile herhangi bir danışma sürecinin gerçekleştirilmediği veya planlanmadığı anlaşılmaktadır.

Tüm bunların haricinde, Yunanistan, bölgenin en sürekli ve şiddetli rüzgârına sahip olan Ege Denizi üzerinde açık deniz rüzgâr türbünleri kurarak 2030 yılına kadar 2.1 GW elektrik enerjisi üretmeyi hedeflemektedir. Toplam beş alanda kurulacak rüzgâr enerjisi türbünleri Yunanistan'ın bu anlamdaki projesinin ilk safhasını oluşturacaktır. Bu beş nokta veya alan Ege Denizi kuzeyinde Dedeağaç açıklarında 600 MW, Ege Denizi orta bölgesinde Yunanistan ana karası ve Menteşe Adaları civarındaki üç bölgede her biri 300 MW'lık toplam 900 MW ve Girit doğusu açıklarında 600 MW olacak şekilde planlanmıştır (Petrova, 2023). Diğer bir ifadeyle Yunanistan Ege Denizi üzerinde denizel mekânsal planlama ile genişletmeye çalıştığı deniz yönetişimine rüzgâr enerji çiftlikleri üzerinden yeni bir boyut daha eklemek niyetindedir.

Dünya rüzgâr enerjisi endüstrisinin bir uluslararası ticaret derneği olan Küresel Rüzgâr Enerjisi Konseyi (Global Wind Energy Council-GWEC) bu alanda sektörü, uluslararası örgütleri, ulusal hükümetleri ve siyasetçileri teşvik ve danışmanlık anlamında desteklemekte, araştırmalar ve analizler yaparak yıllık raporlar yayınlamaktadır. GWEC tarafından 2019 yılında Sürdürülebilir Okyanus Ekonomisi için Yüksek Seviye Panel (Okyanus Paneli) tarafından yapılan okyanus temelli iklim eylemi çağrısına istinaden Okyanus Yenilenebilir Enerji Eylem Koalisyonu (The Ocean Renewable Energy Action Coalition-OREAC) kurulmuştur. OREAC tarafından hazırlanan rüzgâr enerji potansiyelini gösteren coğrafi bilgi sisteminde Ege Denizi rüzgâr atlası da yer almaktadır (Global Wind Energy Council, “What we do”, t.y.).

Harita 65: Yunanistan Ege Denizi Rüzgâr Enerji Potansiyeli



Kaynak: Global Wind Energy Council, 06.2021

İşte bu haritada (Harita 65) dikkati çeken husus, tüm Ege Denizi'nin Yunanistan'ın münhasır ekonomik bölgesi olarak gösterilmesi, yine tüm Ege Denizi üzerinden Yunanistan için sabit rüzgâr türbin üzerinden 10 GW, yüzer türbin üzerinden 413 GW toplamda 423 GW açık deniz rüzgâr enerji potansiyelinin varlığına işaret edilmesidir. Ege Denizi iki kıyıdaş devletinden biri olan Türkiye ise Ege Denizi'ne ilişkin rüzgâr enerji potansiyeli çalışmalarında yok sayılmaktadır.

Harita 66: DRES'e Yönelik Yunan Bilimsel Çalışmalarında MEB gösterimi

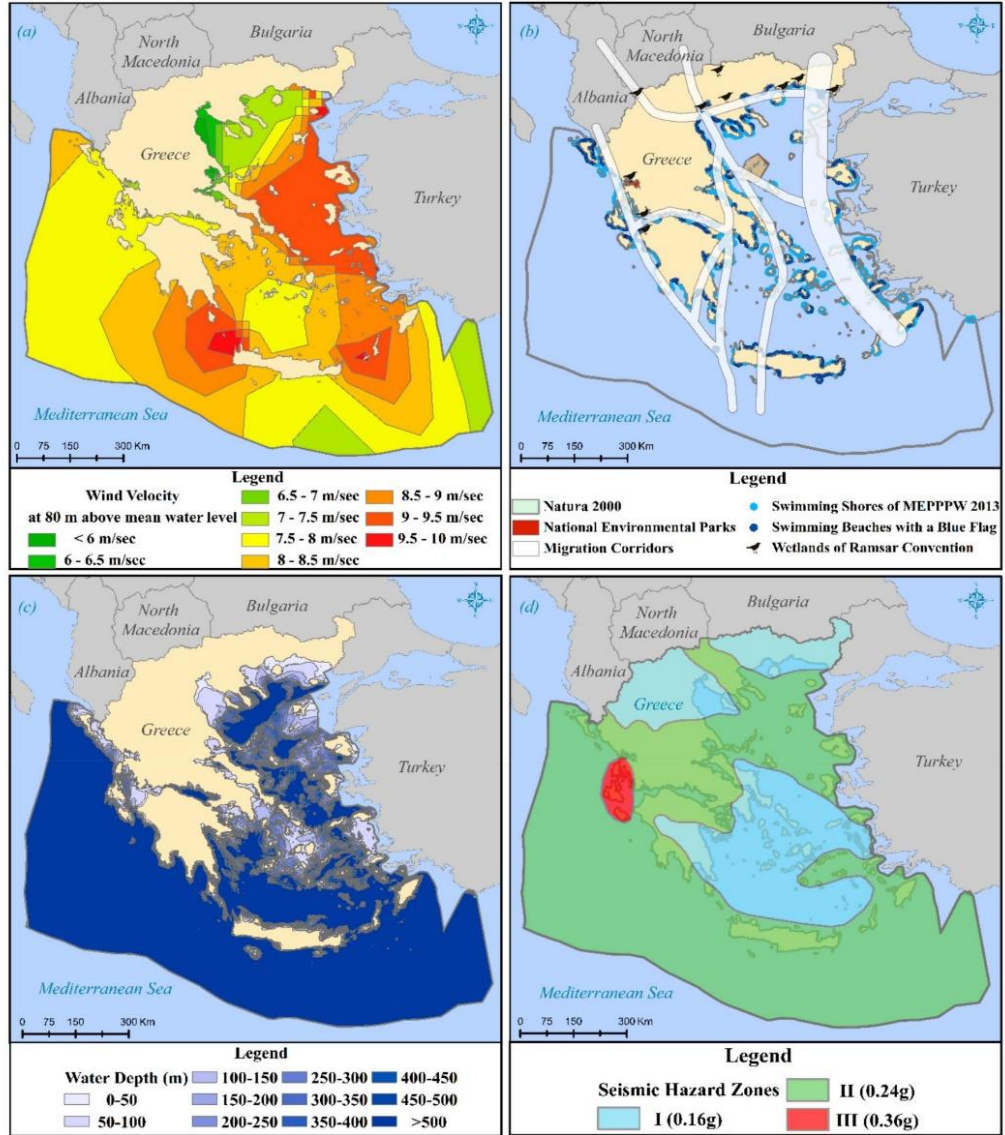


Figure 3. Thematic maps of: (a) wind velocity (EC.2), (b) marine protected areas (EC.11), wildlife refuges and migration corridors (EC.12), (c) water depth (EC.3) and (d) seismic hazard zones (EC.5).

Kaynak: Spyridonidou vd., 2020: 12

Benzer gösterim Yunan bilim insanları tarafından da yapılmaktadır. Sürdürülebilirlik düşüncesiyle, çevre ve özel koruma bölgeleri dikkate alınarak deniz üstü rüzgâr enerji türbinlerinin muhtemel uygun yerlerini araştıran bir çalışmada, yine tüm Ege Denizi ve Meis adasının güneyinde Doğu Akdeniz'in bir kısmı Yunan münhasır ekonomik bölgesi ve kıta sahanlığı olarak haritada (Harita 66) resmedilmektedir (Spyridonidou vd., 2020: 1).

3.4. Türkiye'nin Ege Denizi'nde Faaliyetleri

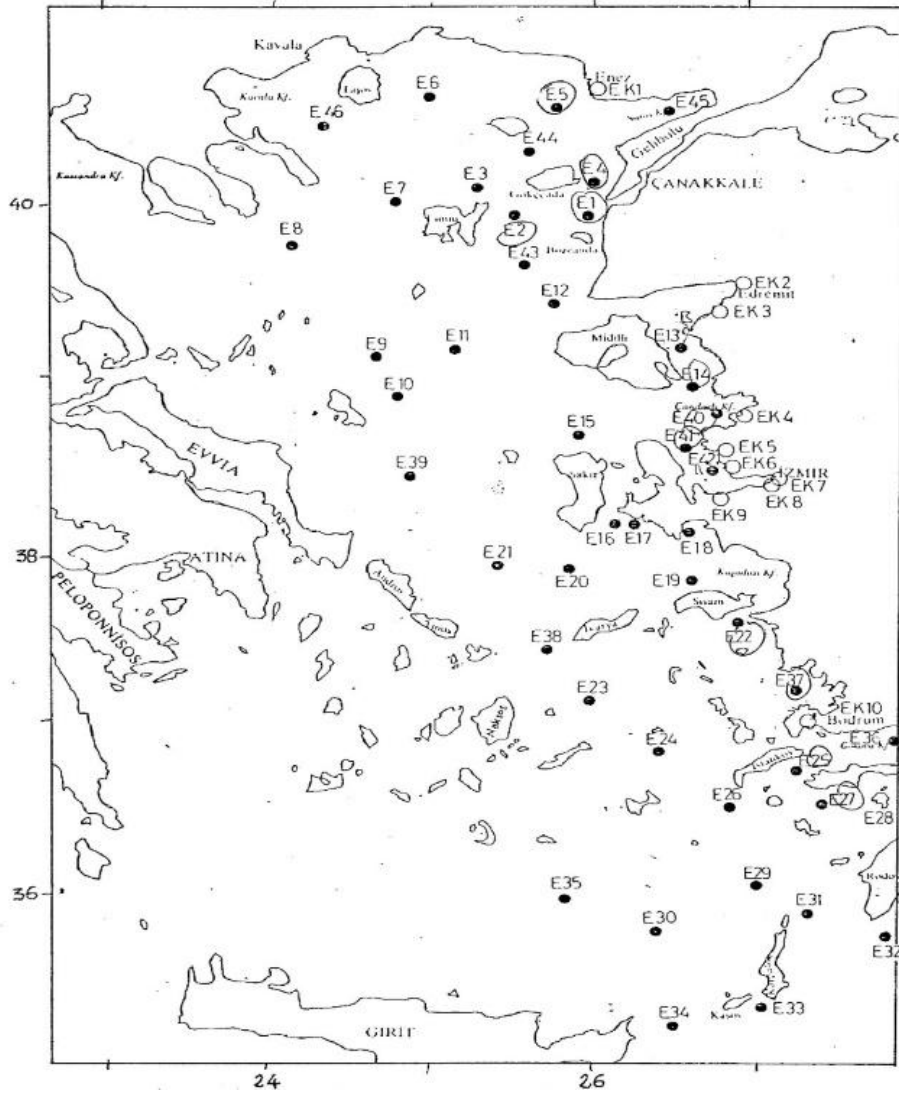
3.4.1. Bilimsel Araştırmalar

Günümüzde çık denizlerde politika oluşturmak için bilim ve çevre diplomasisi gerekmektedir (Öztürk ve Gönülal, 2019: 69–70). Bu sayede oluşturulacak yumuşak güç stratejisi ve onunla birlikte bölge ve uluslararası kamuoyu ile kurulacak bağlantı sayesinde Yunanistan'ın aksi tutumu karşısında etkili olmak mümkünse de tek başına yeterli olmayacaktır. Bunlara ilave olarak silahlı gücü yani donanmayı devreye sokarak kas göstererek bir siyaset izlenme tercihi ise gereksiz kriz yaratıp meseleyi çatışma sürecine kanalize edebilecek dinamikleri barındırmaktadır. Dolayısı ile gücün kırıp dökmeden gösterilebilmesi adına bir ara modele olan ihtiyacın gerekliliği masaya yatırılmalı ve ona göre bir eylem aralığı tespitine edilerek eylem planlarına dönüştürülmelidir. Bunun gerçekleşebilmesi için meseleye sivil-asker füzyon bakışı ile yaklaşmak gerekmektedir. Yani bir taraftan sivil ihtiyaçlara yönelik görevler yerlerine getirilirken diğer taraftan silahlı gücün yaptığını silah kullanmadan, yıkıcı ve öldürücü olmadan sadece dominasyon ve engelleme boyutlarında yapabilecek yetenek ve teşkillerin karma bir şekilde devreye sokulduğu sivil ağırlıklı tasarımların hayat bulacağı stratejilerin ve politikaların üzerine eğilmek gerekmektedir.

Türkiye'nin Yunanistan'la Ege Denizi'nde yaşadığı ihtilafta elbetteki öncelik bilimsel üstünlüğü sağlamak olmalıdır. Şu an bu yönde gayret olsa da yeterli değildir ve Yunanistan AB'den aldığı destekler ile bilimsel olarak genişliği elinde tutmaya daha yakındır. Bilimsel üstünlük elbetteki muhtemel çözüme bir ayaktır. Bunun haricinde meselenin, tarihi, sosyal, ekonomik, siyasi tüm boyutlarıyla ele alınması gerekmektedir. Bilimsel üstünlük masum koruma argümanları ve alanları üzerine geliştirilmiş çevre diplomasisi kapsamında yumuşak gücümüze büyük katkı yapacak ve Ege Denizi'ne yönelik tezlerimize daha sempatik bakılmasına destek olacaktır (Öztürk vd., 2021: 85).

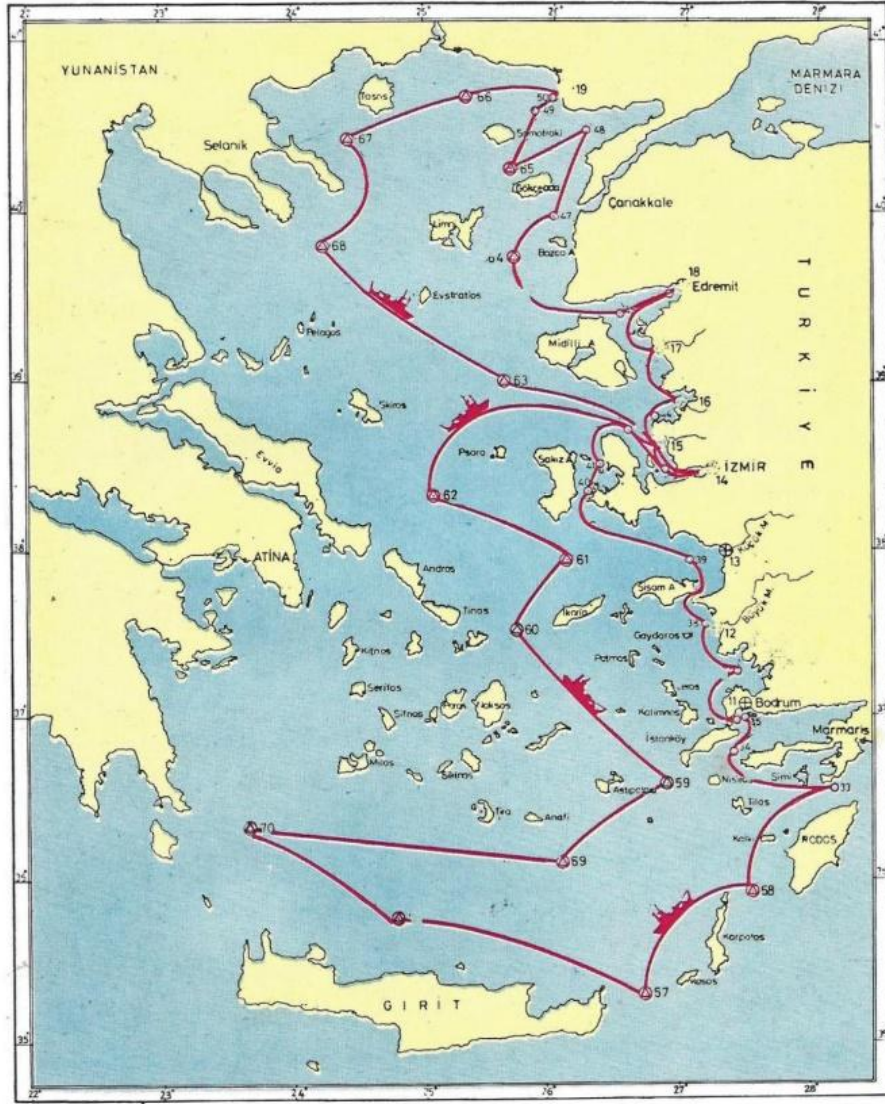
Türkiye'nin bunu yapacak bilim insanları, gemileri, birikimi mevcuttur ve harekete geçirilmesi gerekmektedir. Bunun aksine geliştirilen politikalar hem sürdürülememekte hem de askeri gücün kullanımını öne çıkarmaktadır. Kıta sahanlığı kapsamına girdiği değerlendirilen alanlara yönelik bilimsel araştırmalar için uygun bir politika üretilmesi gerekmektedir. Kendi tezlerimiz çerçevesinde bilimsel çerçevede çok disiplinli araştırmalar sonucunda üretilcek haritalarla bilimsel gücü temel alan yumuşak güç öne çıkarılarak AB ve Yunanistan'ın ürettiği haritaların geçersizliği ortaya koymak ve uluslararası kamuoyu ikna etmek mümkündür.

Harita 67: Ege Açık Denizinde Örnekleme Yapılan MARPOL İstasyonları



Kaynak: Öztürk ve Gönülal, 2019: 62

Harita 68: 1985 Yılı K.Piri Reis Araştırma Gemisi Ege Denizi Örnekleme İstasyonları



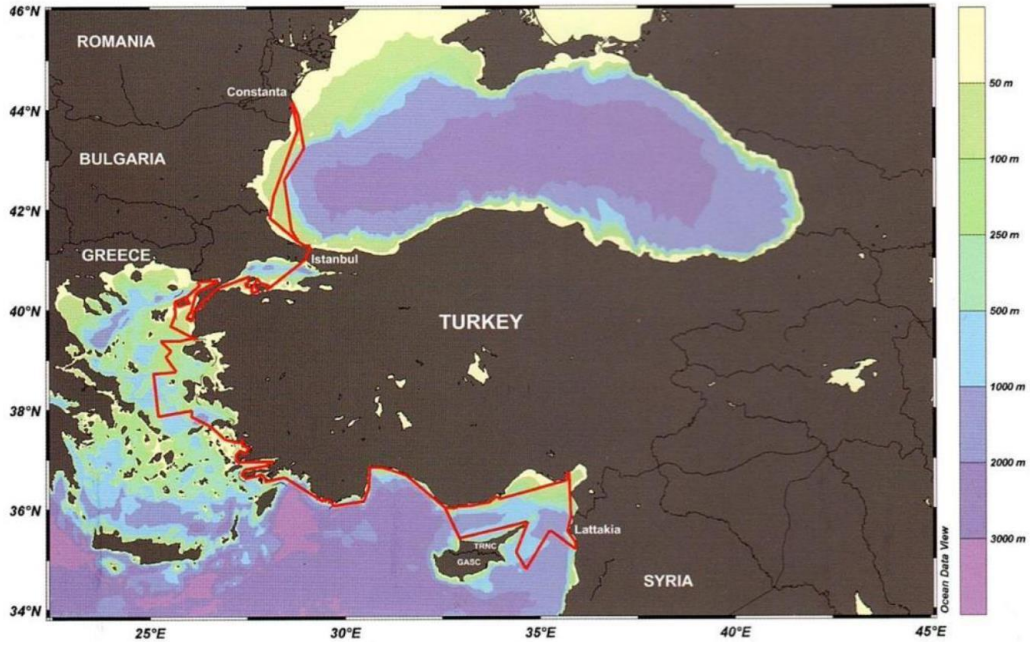
Kaynak: Öztürk ve Gönülal, 2019: 63

Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki açık deniz araştırmaları ve seyirlerinin geçmişi 1980'li yıllara dayanmaktadır. 1985 yılında K. Piri Reis gemisiyle BM Çevre Programı Akdeniz'de Deniz Kirliliğinin Kontrolü ve Değerlendirilmesi Programı (UNEP MEDPOL) adına yapılan çalışmalarda yukarıdaki ilk haritada (Harita 67) sunulan deniz kirliliği (MARPOL) örnekleme istasyonları oluşturulmuş ve bu örnekleme istasyonlarında sonraki haritada (Harita 68) sunulan güzergâh benzeri seyirler gerçekleştirilmiştir. Benzer seyirleri 1988 ve 1989 yıllarında yine MARPOL kapsamında ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü BİLİM gemisi de yapmıştır. Peşinden, Bern Mutabakatı, ekonomik yetersizlikler ve jeopolitik sorunlar olarak belirtilen gerekçelerle Ege Denizi'nde Türk deniz araştırma çalışmalarında zaafiyet başlamıştır ve bu durum genel anlamda halen devam etmektedir (Öztürk ve Gönülal, 2019: 61–62).

1990-2000 yılları arasında su ürünleri alanında Ege Denizi açık sularında kamu eliyle araştırmalar gerçekleştirilmiştir. Sonrasında ise bu çalışmalar karasuları ile kısıtlanmıştır (TAGEM AKSAM, t.y.b; t.y.c).

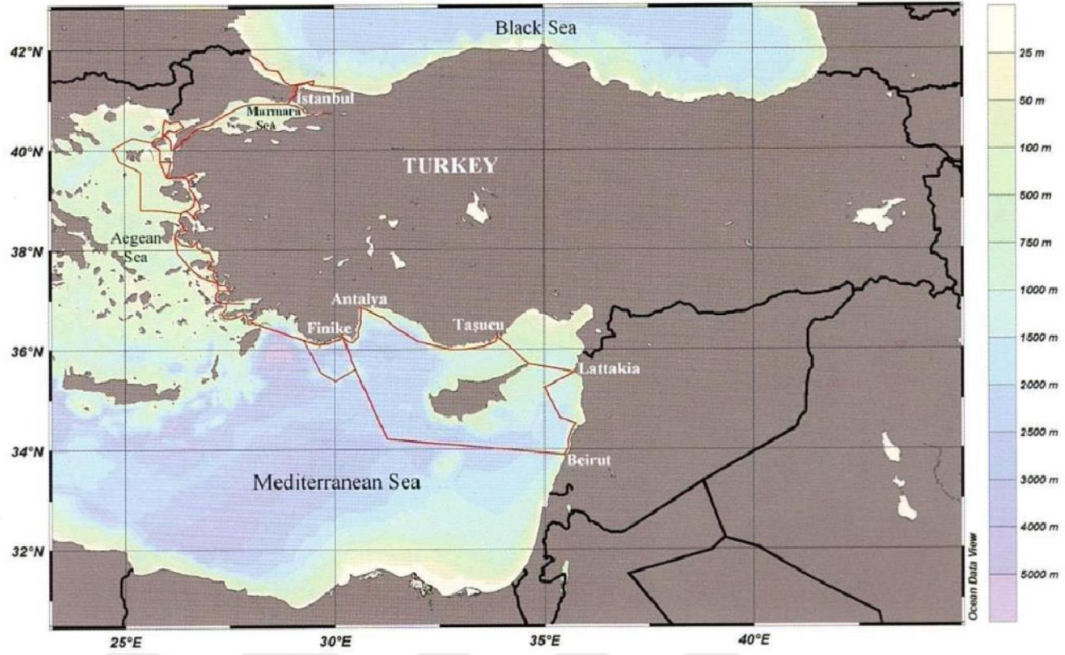
2007 ve 2008 yılında İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesine ait YUNUS-S gemisiyle Romanya kıyılarından Suriye ve Lübnan kıyılarına kadar uzanan aşağıdaki haritalarda (Harita 69 ve 70) sunulan rotalarda Ege Denizi açık denizleri de dâhil bilimsel araştırmalar yapılarak bu ülkelerin sularına ilişkin önemli bilimsel veriler toplanmıştır. Bu anlamda bu seferler Türk deniz bilimleri tarihi açısından bir ilktir. 2008 seferinde Finike Denizaltı Dağlarından örnekler elde edilmiştir (Öztürk ve Gönülal, 2019: 63–64).

Harita 69: YUNUS-S 2007 Seferi Rotası



Kaynak: Öztürk ve Gönülal, 2019: 65

Harita 70: YUNUS-S 2008 Seferi Rotaları



Kaynak: Öztürk ve Gönülal, 2019: 65

Yukarıda, denizde bilimsel araştırmalar bölümünde, bahse konu olduğu üzere, üniversitelerimizin veya devlet kurumlarımızın sivil bilimsel araştırma gemilerinin 2009-2018 yılları arasında Ege Denizi açık sularında herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır. Bu dönemde Ege Denizi açık sularında bilimsel araştırmalar kapsamında görevler, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ait TCG Çeşme ve TCG Çubuklu araştırma gemileri tarafından özellikle Ege Denizi orta ve kuzey bölgelerinde Türk kıta sahanlığı olarak değerlendirilen bölgelerde (Harita 13) Hidrografik ve Oşinografik veri toplama amacıyla gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Yapılan görevlerin detayları bulunmamakla birlikte bu bilgi NAVTEX verileri temel alınarak ortaya konmaktadır. TUDAP kapsamında 2022 ve 2023 yılı sefer planlarına bakıldığında, deniz araştırmaları konusunda biri hariç Ege Denizi'ne yönelik saha çalışmalarında genel olarak çekingen kalındığı ve tartışmalı bölgeler diye adlandırılan ve aslında Türk karasuları olan alanlarda faaliyet planlanmadığıdır.

Ege Denizi'nin balıkçılık ve su ürünleri potansiyeline ilişkin devlet eliyle gerçekleştirilen araştırma ve veri toplama faaliyetleri bulunmaktadır. Bunların açık deniz kaynaklarını araştıran önemli bir bölümü 1990-2000 döneminde TAGEM AKSAM marifetiyle gerçekleştirilmiş, sonraki dönemdeki çalışmalar ise ya uluslararası iş birliği ya da ulusal projeler olarak kıyılarımızla alakalı gerçekleştirilmiştir. Ege Denizi açık sularına yönelik bir araştırma 2000 yılından sonraki dönemde gerçekleştirilmemiştir ve devam eden projeler de bulunmamaktadır.

AKSAM bünyesinde sonuçlandırılmış projeler incelendiğinde;

– TAGEM'in kendi projeleri çerçevesinde Ege Denizi'ne yönelik yapılmış olan projelerin ismi ve tarihleri şöyledir (kıyı ve körfez projeleri dâhil edilmemiştir) :

– Ege Denizi Canlı Kaynaklarının Belirlenmesi ve Ekonomik Türlerin Stok Tespiti Araştırması (1990-1992),

– Ege Denizinin Demersal Balıkçılık Kaynakları (1996-1997),

– Ege Denizi Endüstriyel Balıkçılığı Araştırması (1997-1999),

– Ege Bölgesinde Deniz Ürünleri Yetiştiriciliği Yapan İşletmelerin Genel Organizasyonları, Üretim Aktiviteleri, Verimlilikleri ve Stres Kaynaklı Sağlık Sorunlarının Belirlenmesi (1998-2000),

– Ege Denizinde Farklı Tip Ortasu Trol Ağlarının Av Verimliliklerinin Araştırılması (1998-2000),

– Ege ve Akdeniz Bölgesi'nde; "Deniz ve İçsularda Su Ürünleri Yetiştiriciliği Yapan İşletmelerin Yapısal ve Ekonomik Analizi", "Su Ürünleri Pazarlama Yapısının Belirlenmesi" (2006-2009),

– Ayvalık- Çeşme Arasındaki Deniz Hıyarı Stoklarının Araştırılması (2007-2009).

TÜBİTAK kapsamında Ege Denizi'ne yönelik bir proje gerçekleştirilmemiştir. Uluslararası Proje kapsamında ise gerçekleştirilen faaliyetler şöyledir:

– Türkiye'nin Ege (Genel Araştırma Alanı 22-GSA 22) ve Akdeniz kıyıları (GSA 24) Boyunca Biyolojik Verinin Toplanması Üzerine Pilot Çalışma, FAO, (2018-2019),

– Türkiye'nin Ege (GSA 22) ve Akdeniz Kıyıları (GSA 24) Boyunca Biyolojik Verinin Toplanması Üzerine Pilot Çalışma, FAO, (Haziran 2019- Eylül 2019),

– Türkiye'nin Ege (GSA 22) ve Akdeniz Kıyıları (GSA 24) Boyunca Biyolojik Verinin Toplanması Üzerine Pilot Çalışma, FAO, (2019-2020),

– Ege Denizi (GSA 22) ve Akdeniz (GSA 24) Kıyıları Boyunca Ticari Balıkçılıktan Biyolojik Verilerin Toplanması Üzerine Pilot Çalışma, FAO, (2020-2021) (TAGEM AKSAM, t.y.b).

2018 yılında başlayan ve 2021 yılına kadar FAO ile iş birliğinde yürütülmüş projeler ise, sadece Türk kıyıları boyunca biyolojik veri toplamayı hedefleyen pilot çalışmalardan ibarettir. 2000 yılından sonra Ege Denizi açık sularında balıkçılıkla ilgili benzer çalışmaların yapılmaması, denizcilik gelişimimizle alakalı genel bir olgunun önemli bir parçası olarak değerlendirmeye katılabilir.

AKSAM'ın devam eden projeleri listesine bakıldığında Ege Denizi'ne yönelik projeleri ilişkin veriler incelendiğinde TAGEM'in kendi projelerinde;

– Ege ve Güney Marmara Kıyılarında Çift Kabuklu Yetiştiricilik Potansiyel Alanlarında Sediment Kalitesinin Değerlendirilmesi (2020-2021),

– Ege ve Akdeniz Kıyılarındaki Balıkçılıktan Biyolojik Verilerin Toplanması (2020-2021) gibi yine kıyılara yönelik projelerin yer aldığı,

Akdeniz'e yönelik;

- Doğu Akdenizde Üreyen Mavi Yüzgeçli Atlantik Ton (*Thunnus thynnus*) Balıklarının Üreme ve Göç Davranışlarının Araştırılması (2019-2021) kapsamlı özel projelerin olduğu ve genel projelerin olmadığı, sadece;
 - Denizlerde Potansiyel Su Ürünleri Yetiştiricilik Alanlarının Belirlenmesi (Ülkesel Güdümlü Proje) (2017-2022), şeklinde tüm ülkeyi kapsayan ve ama muhtemelen karasularını hedef alan bir projenin yer aldığı,
- TAGEM haricinde Ege Denizi'ne başka bir kurumsal veya işbirliği projesinin bulunmadığı dikkat çekmektedir (TAGEM AKSAM, t.y.c).

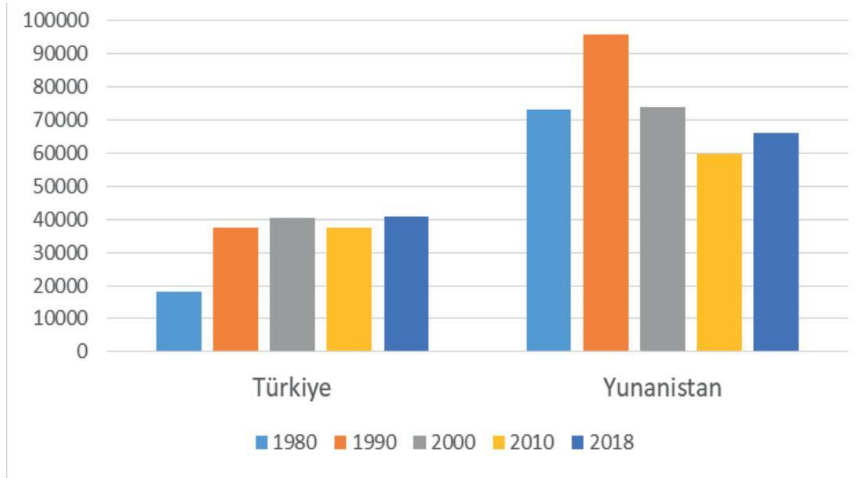
3.4.2. Balıkçılık ve Su Ürünleri

Ege Denizi Türk Boğazları vasıtasıyla Marmara Denizi ve Karadeniz'den gelen üst akıntıların getirdiği besleyici maddeler sayesinde Saros körfezi özelinde Kuzey Ege Denizi bölgesinde yüksek biyolojik verimliliğe ve zengin balık çeşitliliğine sahiptir. Ayrıca, Karadeniz'e göç eden pelajik göçmen balıkların beslenme alanıdır (Öztürk vd., 2021: 58).

Olması gerekenin aksine deniz canlılarının hakkaniyetle paylaşımı Türk-Yunan ilişkilerinin en az ilgi gören konularından biridir. Normal şartlarda iki ülke 400 metre derinliğe kadar balıkçılık yaparken son dönemlerde şirketlerin 600 metreye kadar olan sahayı denemeleri kıyısız kaynaklar üzerindeki av baskısına işaret etmektedir (Öztürk vd., 2021: 58).

İki ülkenin de Ege Denizi'ndeki canlı kaynaklardan istifade oranı giderek artmaktadır. Ancak bu sektörden istifade eden kesim ve bu sektörün genel ekonomiye katkısı değişkendir. Balıkçılıktan geçinen kişi sayısı Türkiye'de 1970'lerde 19 bin civarıyken 2020'de 6 bin civarına düşmüş, Yunanistan'da ise 1970'lerde 2090 civarı iken, 2018 yılında 7000 civarına çıkmıştır. Ege Denizi'ndeki balıkların ekonomik değeri diğer denizdeki aynı türlere göre daha yüksektir (Öztürk vd., 2021: 59).

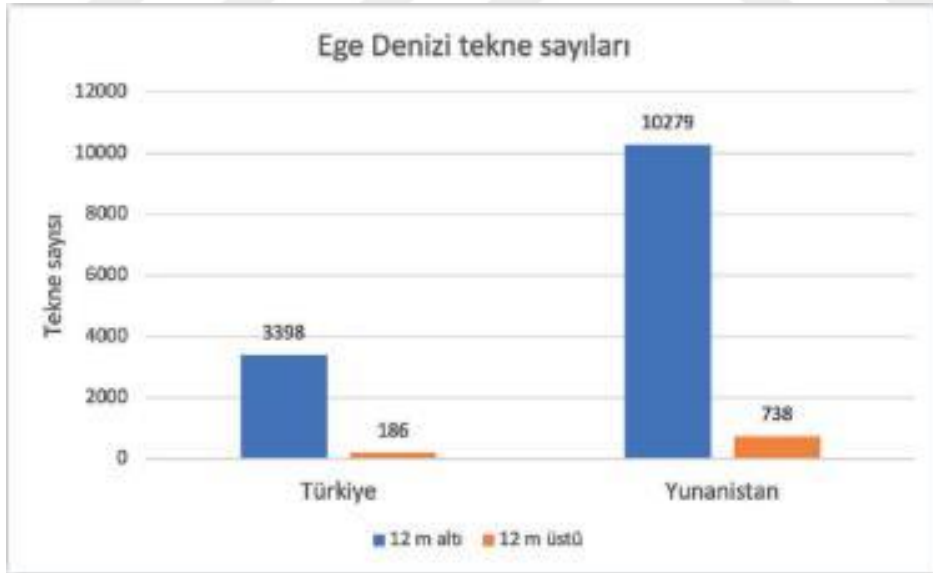
Grafik 4: İki ülkenin Ege Denizi'ndeki Balık Avlama Oranları



Kaynak: Öztürk vd., 2021: 60

İki ülkenin Ege Denizi'ndeki canlı kaynaklardan istifadesinde, Grafik 4'te sunulduğu gibi Yunanistan lehine bir dengesizlik söz konusudur (Öztürk vd., 2021: 59).

Grafik 5: Ege Denizinde İki Ülkenin Balıkçı Tekne Sayısı



Kaynak: Öztürk vd., 2021: 60

İki ülkenin Ege Denizi'nden istifadesindeki dengesizliğin önemli bir göstergesi hem 12 m altı hem de 12 m üstü uzunluktaki tekne sayılarında Grafik 5'te sunulan Yunanistan lehine durumdur. Türkiye kıyılarında 2020 yılında kıyıda 15 ilden izin alıp 15 Temmuz-15 Eylül arasında Ege Denizi açık sularında balık avlayan trol avcılığı yapan tekne sayısı 243 olmuştur ve bunların boyları 12-34 m arasındadır (Öztürk vd., 2021: 60).

Ege Denizi'ndeki altısı balık ikisi karides türü olan ortak su canlısı stoklarından avlanma oranı 2020 verileriyle Türkiye için %52, Yunanistan için %48 civarındadır. Nüfusa ve ekonomik büyüklüğe bakıldığında bu Yunanistan lehine olan bir durumdur. Ayrıca hedef dışı balıkçılık nedeniyle avlanan ıskarta su canlılarının oranı AB'nin kendi koyduğu ölçeklerle ele alındığında Yunanistan'ın bu konuda Türkiye'den daha kötü durumda olduğu anlaşılmaktadır. Zira, Yunanistan için bu tüm derinliklerde %44-45 oranırken, Türkiye için bu oran %25-30 arasında değişmektedir. AB'nin belirlediği "orta ıskarta" oranı %15-39 iken, Yunanistan'ın sahip olduğu yüksek ıskarta oranı bunun çok üzerindedir (Öztürk vd., 2021: 63). İki ülkenin balıkçılık sezonları ve minimum av boylarındaki uyumsuzluk bu denizin stokları üzerindeki baskıyı artırmaktadır. Bazı türler ülkelerin avlanma listesinde bile bulunmamaktadır (Öztürk vd., 2021: 64). İki ülkenin dip trol balıkçılığı Kuzey Ege Denizi ve Orta Ege Denizi'ne yoğunlaşmakta ve bu bölgelerdeki su ürünleri stokları üzerinde baskı oluşturmaktadır (Öztürk vd., 2021: 66).

Toplam karasuları oranı Ege Denizi'nin %5'ine tekabül eden egemenliği Yunanistan'a devredilmemiş ama Yunanistan tarafından işgal edilmiş Türk ada, adacık ve kayalıklarında balıkçılık Yunanistan tarafından icra edilmektedir ve bu sulardaki balıkçılık stokları hakkında bir bilgi bulunmamaktadır (Öztürk vd., 2021: 70).

Yunanistan'ın Ege Denizi'nde karasularını 12 mile kadar genişletme hakkını BMDHS'nin 3'üncü maddesine atıfla kullanacağını ifade ettiği bilinmektedir. Bu durum daha önce de bahse konu olduğu üzere Türk balıkçıları için bir dezavantaj yaratırken Yunanistan için genişleyen karasuları nedeniyle balıkçılık açısından avantaj sağlamaktadır. Türkiye kıyılarında 1000 civarı balıkçı işsiz kalırken ve yıllık 5000 ton üretim kaybı yaşanırken, ayrıca 12m altındaki küçük tekne balıkçılığı alanı da daralacağından genel olarak balıkçılık rezervlerimizin üzerinde baskı oluşacaktır. Ayrıca açık denize çıkamayacak büyük tekneler nedeniyle küçük balıkçılık tekneleri arasında kendi sularımızda balık avı rekabeti de artacak, sosyo-ekonomik gerginliklere neden olacaktır. Ege Denizi'nde münhasır ekonomik bölge ilan edilmesi, Karadeniz örneğinde olduğu gibi Türkiye için dezavantaj da yaratabilir. Zira geleneksel veya tarihsel balıkçılık hakları ortaya konulmadan böyle bir girişimde bulunulması Karadeniz'de Türk balıkçıları açısından kalkan balığı geleneksel avlanma alanlarına ilişkin hak kaybına neden olmuştur. Ege Denizi'nde Yunanistan'ın 12 mil karasuyu ilanı karşısında Menteşe adaları bölgesinde Türk denizcilerine güvenli ulaşım koridoru sağlanmasına yönelik tekliflere karşı dikkatli olmak gerekir. Zira Türkiye Ege Denizi'nde aynen Yunanistan gibi tarihi haklara sahiptir, böyle bir koridora mahkum edilmesi kabul edilebilir değildir (Öztürk vd., 2021: 75).

Harita 71: Ege Denizi Karasuları Haritası



Kaynak: Başeren ve Kurumahmut, 2004

Başeren ve Kurumahmut (2004) tarafından yayımlanan harita (Harita 71) esas alınarak, egemenliği Yunanistan'a devredilmemiş ancak Yunanistan tarafından işgal edilmiş Türk adalarını, adacıklarını ve kayalıklarını geri kazanarak Ege Denizi'ndeki, gıda güvenliğimiz için önemli yer tutan, balıkçılıkla ilgili haklarımızı genişletme yönünde plan ve stratejiler geliştirerek ve uygulamaya koymak ihtiyacı bulunmaktadır (Öztürk vd., 2021: 77). Hatta bir adım ötesine giderek bu düşüncüyü, Yunan Dışişleri Bakanlığı'nın Türkiye'nin gri alanlar teorisi kapsamında genel ağ sayfasına koyduğu daha önce sunulmuş haritayı (Harita 44) esas alarak genişletmek de mümkündür.

Önceki bölümlerde sunulan GFCM verileri ışığında gemi sayısı, gemi tonajı, üretilen balık oranında Türkiye bölgesinde lider durumda görünse de bu değerlendirmenin istihdam gelir oranı ve toplam nüfus ile oranlaması yapıldığında arzu edilen seviyenin yakalanamamış olduğu bir gerçektir. Bu anlamda katma değerini yükseltmiş olan İtalya bir yana, nüfusu Türkiye'nin sekizde biri olan Yunanistan'ın ürettiği su ürünü, geliri ve istihdam oranlarının toplam nüfusu ile karşılaştırmasında Yunanistan ekonomisinde balık avcılığı ve su ürünleri yetiştiriciliği gelirinin Türkiye'ninkine göre çok daha avantajlı olduğu anlaşılmaktadır. Yunanistan'ın 10 milyon civarı ve Türkiye'nin 85 milyon civarı nüfusu dikkate alınarak avcı balıkçılığında elde edilen verilerin derlemesinden bir karşılaştırma yapılacak olursa;

Tablo 6: Türkiye Yunanistan Avcı Balıkçılığı Mukayesesi

	İstihdam (kişi)	İstihdam Nüfusa oranı	Gelir \$	Kişi başına düşen oran \$
Yunanistan	18 bin	% 0.18	275 milyon	15.3 bin
Türkiye	35bin	% 0.04	375 milyon	4.1 bin
Mukayese avantajı		4.5 kat		3.73 kat Yunanistan lehine

şeklinde Yunanistan lehine bir durum çıkmaktadır. Benzer karşılaştırmayı su ürünleri yetiştiriciliği için yaparsak;

Tablo 7: Türkiye Yunanistan Su Ürünleri Yetiştiriciliği Mukayesesi

	Üretim	Kişi başı oranı
Yunanistan	135318	0.0135 kg
Türkiye	314408	0.0037 kg
Mukayese avantajı		3.64 kat Yunanistan lehine

şeklinde yine Yunanistan lehine bir durum çıkmaktadır. Yani GMFC bölgesi olan Akdeniz ve Karadeniz'de en fazla su ürünü üretimi yapmanın, sayı ve tonaj olarak en fazla gemiye sahip olmanın bunun kişi başı oranı dikkate alındığında çok fazla bir önemi olmadığı, esasında Yunanistan'ın Türkiye'ye karşı üretimde ve gelirden yaklaşık 3.7 kat, avcı balıkçılık istihdamında 4.5 kat avantaja sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu değerlendirmeyi yaparken, bir de, Yunanistan'ın İyon Denizi, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'in hepsinde avcı balıkçılığı ve su ürünleri yetiştiriciliği yaptığını, Türkiye'nin ise toplam avcı balıkçılığı üretiminin %18'ini Ege ve Akdeniz'den yaptığını, %73'ünü Karadeniz'de yaptığını, kalanının iç sularda (Marmara Denizi, boğazlar, körfezler) gerçekleştirdiğini dikkate almak gerekmektedir. Yunanistan üç denizi de orantılı şekilde kullanırken, üretiminin çoğunda Türkiye'nin Karadeniz ve Marmara'daki kaynaklara yükleniyor olması gerçeği önümüzde durmaktadır. Doğu Akdeniz'de (Ege Denizi dâhil) bir karşılaştırma yapıldığında (Tablo 8) Yunanistan lehine daha da avantajlı bir durum çıkmaktadır.

Tablo 8: Türkiye Yunanistan Kişi Başı Düşen Avlanan Balık Mukayesesi

	Avlanan balık, kg	Kişi başı düşen
Yunanistan	55670000	5,56 kg
Türkiye	49961000	0,55 kg
Mukayeseli avantaj		11 kat Yunanistan lehine

Bu karşılaştırmayı Türkiye'nin sadece Marmara (25 milyon), Ege (10.5 milyon) ve Akdeniz (10.5 milyon) bölgesindeki toplam yaklaşık 46 milyon nüfusunu (Karadağ, 10.07.2021) dikkate alarak yumuşatacak olursak (Tablo 9) şöyle bir durum ortaya çıkmaktadır.

Tablo 9: Türkiye'nin Denize Yakın 46 Milyon Nüfusu Dikkate Alınarak Mukayese

	Avlanan balık, kg	Kişi başı düşen, kg
Yunanistan (10 milyon nüfus)	55670000	5,56
Türkiye (kıyılardaki 46 milyon nüfus)	49961000	1,09
Mukayeseli avantaj	5 kat Yunanistan lehine	

2022 yılı verileriyle 369 bin ton civarında olan denizlerde su ürünleri yetiştiriciliğinin 170 bin ton ile %39'luk kısmının Muğla'da, 111 bin ton ile %30,2'lik kısmının İzmir'de ve 27 bin tonla %6,2'lik kısmının Aydın'da yapıldığı görülmektedir. Yani Türkiye su ürünleri yetiştiriciliğinin yaklaşık %76'sı Ege Denizi kıyılarımızda gerçekleştirilmektedir (Çöteli, 2023). Türkiye'nin denizlerde balık avcılığının %73'ü Karadeniz'de yapılırken, yetiştiriciliğin %76'sı Ege Denizi'nde gerçekleştirilmektedir. Ege Denizi'nde avcılığın balık üretimindeki payı 43 bin ton ile %14 iken, Akdeniz'in payı 13 bin tonla %4'tür (Çöteli, 2023).

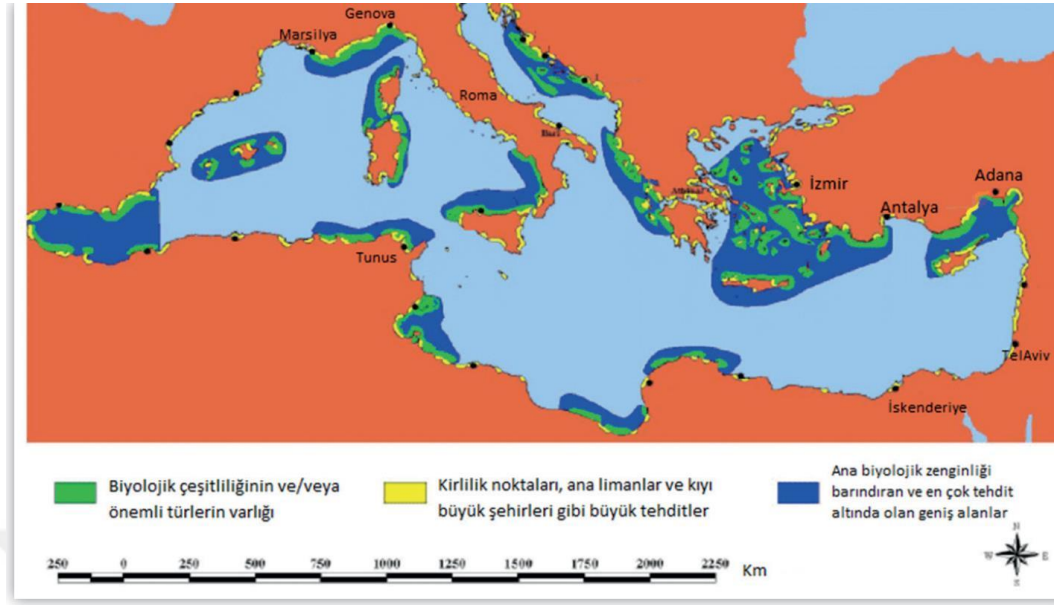
Bu veriler Türkiye'nin su ürünleri ekonomisinin büyük resmindeki dengesiz duruma dikkat çekmektedir. Bu durumda Türkiye açısından yapılan yoğun avcılık nedeniyle Karadeniz sularımızdaki balık stokları üzerinde baskı oluşurken, yapılan yoğun su ürünleri yetiştiriciliği nedeniyle de, aynı zamanda birçok turizm ve rekreasyonel faaliyetin merkezi olan, Ege Denizi sahillerimiz ise hem alan kullanımı hem de çevre kirliliği açısından baskı altındadır. Bu durumu dengelemek için Türkiye'nin çevresindeki deniz alanlarının ve kaynakların sürdürülebilir kullanımını öne çıkaran ve denizel mekânsal planlamayı merkeze yerleştirmiş stratejiler üretebilecek bütüncül bir deniz yönetimi yaklaşımını benimsemesi bir ihtiyaç olarak görünmektedir. Şimdilik Türkiye'nin bunu özellikle kıyı turizminin yüksek olduğu alanlarda kurduğu özel çevre koruma bölgeleri yönetimleri ile tüm kıyılarında geliştirmeye başladığı bütünlüklü kıyı alanları yönetim planları çerçevesinde sağlama çabası içerisinde olduğu görülmektedir. Ege Denizi ve Akdeniz'de uzun kıyıları olan ve nüfusunun yarısından çoğu bu kıyıları civarındaki illerde yaşayan Türkiye'nin bu denizlerden su ürünleri anlamında hak ettiği ölçüde istifade edebilmesi için GMFC nezdinde oluşturulan kota, av yasak sahaları gibi tahditlere yönelik bu gerçeği yansıtabilecek dış politika hedefini benimsemesi gerekmektedir.

3.4.3. Çevre, Ekosistem ve Biyoçeşitliliğin Korunması

Ege Denizi ve Doğu Akdeniz oşinografik özellikleri sayesinde bilimsel araştırmayı ve korumayı gerektiren birçok deniz alanına sahiptir. Bu denizlerdeki denizaltı dağı, kanyonu, bankları ve benzeri yapılar, birçok flora (bitki) ve fauna (hayvan) türünün bulunduğu, ürediği, çoğaldığı ve birbirine bağlı eko-sistemlere ev sahipliği yaparak biyo-çeşitlilik anlamında zenginlik noktalarıdır. Ancak, aynı zamanda, civarındaki yoğun insan aktiviteleri sayesinde de büyük risk ve yok olma tehdidi altındadır. Karadan kirlenme, deniz çöpleri, gemiden kirlenme, gemiler sayesinde gelen istilacı türler, aşırı avlanma, dip avlanması vb. faaliyetler nedeniyle zengin ekosistemlere sahip bu bölgeler risk altındadır. Ege Denizi'nin orta ve kuzeyindeki Johnston ve Sinaya bankları mercan örtüsüyle kaplı habitatlardır ve toplam yaklaşık 2700 organizmaya ve üremesine ev sahibidir. Bu özelliklerinden dolayı BM Çevre Programı Akdeniz Eylem Planı gereğince korunması gereken önemli üreme alanlarıdır. Doğu Akdeniz'de ise Finike Denizaltı Dağları bölgesi de yine hem çeşitlilik açısından hem de ekonomik tüketimi çok olan çeşitleri barındırmasından dolayı yüksek önemi haiz bir alandır (Topaloğlu ve Öztürk, 2019).

Çok fazla olmayan açık deniz araştırmaları bile Akdeniz açık sularının balıkçılık kaynakları üreme ve beslenme ve derin ekosistem açısından zengin ve özel bir habitata sahip olduğunu ve pek çok deniz memelisinin bu alana geldiğine işaret etmektedir (Yüksek, 2021: 126). Araştırmalar, Akdeniz genelinde yaşayan omurgasız zoobentik (deniz dibi hayvanları) türlerin %65'inin, tanımlanmış balık türlerinin %85'inin Türkiye'nin kıyılarında yaşadığını göstermektedir. Akdeniz'de Türk kıyılarında dağılım yapan balıkların %8'i "Tehlikede", %3'ü "Kritik Tehlikede", %2,5 "Tehdide Açık" şeklinde tarif edilmektedir (Harita 72) (Yüksek, 2021: 126).

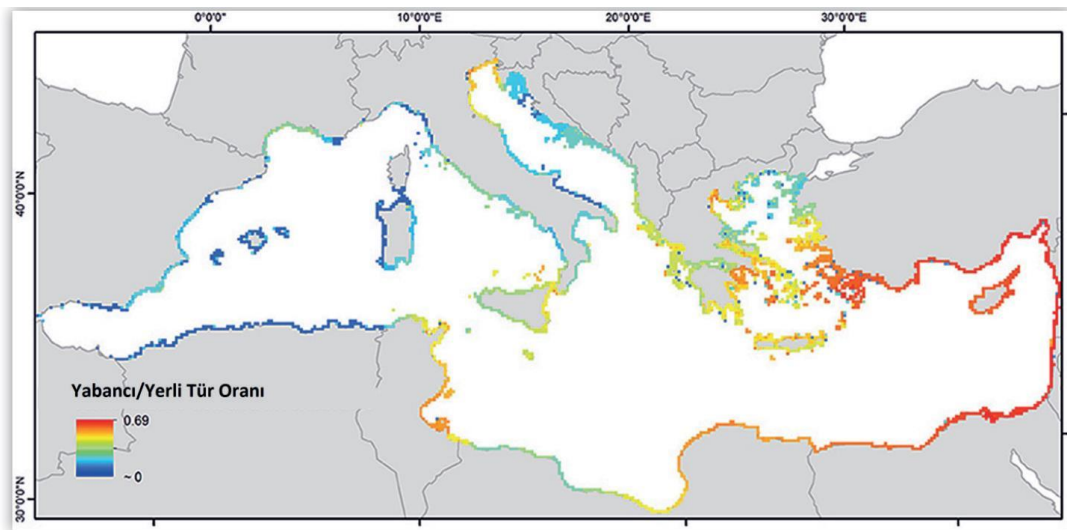
Harita 72: Akdeniz Geneline Biyolojik Çeşitlilik Tehdit Eden Unsurların Dağılımı



Kaynak: Yüksek, 2021: 112

Ayrıca, toplam balık türlerinin %12,5'ini oluşturan yabancı türlerin, balıkçılığa katkı sağlasalar da, yerel türler üzerinde baskı oluşturduğu belirtilmektedir (Yüksek 2021: 126). İklim değişikliği nedeniyle deniz suyu sıcaklığının artışının Kızıldeniz'e ait olan yabancı türlerin artışında ana neden olduğu, yabancı tür sayısının Karadeniz'de 30'a yaklaştığı, Marmara Denizi'nde 100'ü geçtiği, Ege Denizi'nde 253 ve Doğu Akdeniz'de 413 olduğu (Harita 73) bildirilmektedir (Kenarlı, 31.07.2024).

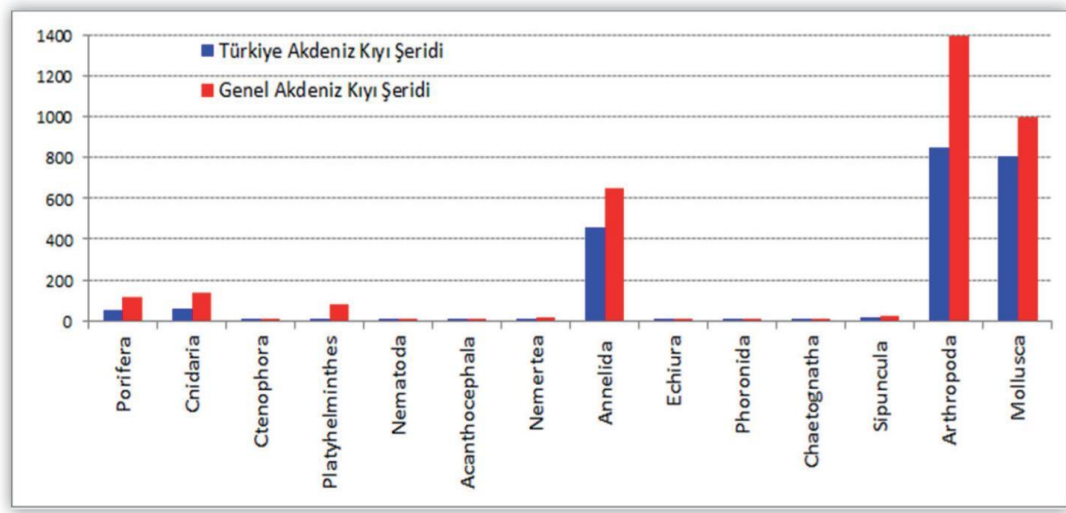
Harita 73: Akdenizde Dağılım Yapan Yabancı Türün, Yerli Türe Sayısal Oranı



Kaynak: Yüksek, 2021: 117

Akdeniz için Genel Balıkçılık Komisyonu'nca biyolojik çeşitlik ve tür açısından muhafaza edilmesi gereken bölgelerden biri olarak işaret edilen Ege Denizi Türkiye'yi çevreleyen denizlerdeki balık taksonları açısından 449 tür ile en yüksek çeşitliliğe sahiptir. Akdeniz'deki kıta sahanlığımızda ise 441 tür balık bulunmaktadır (Grafik 6). Balık çeşitleri boyutunda biyoçeşitlilik açısından bu kadar yüksek orana sahip Ege Denizi sahip olduğu biyoçeşitlilikle öne çıkan kritik bir deniz sahasıdır (Yüksek, 2021: 114).

Grafik 6: Taksonomik Gruplara Ait Tür Sayılarının Akdeniz Geneline ve Türkiye Sınırları Dahilinde Karşılaştırılması



Kaynak: Yüksek, 2021: 113

Ülkemizin bilimsel camiasında Ege Denizi'nin biyoçeşitliliğinin korunmasına ilişkin son derece tatmin edici çalışmaları olan ve bunları özel çevre koruma bölgelerine yönelik projelerle ilişkilendiren çok değerli akademikler ve çalışmaları bulunmaktadır. Bunların önde gelenlerinden Öztürk (2009), denizel mekânsal planlama kavramının Birleşmiş Milletler Çevre Programı ve AB'nin gündemine girmeye başladığı yıllarda Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'e yönelik çok kıymetli ve bugün Finike Denizaltı Dağları Özel Koruma Bölgesi'nin de temelini atan önerilerini sunmuştur.

Çalışmasında Öztürk özetle şunları diler getirmiştir:

– Ege Denizi aşırı avlanma, ıskarta yakalama, petrol yayılması, sentine suyu, gemi safra suyu, egzotik türlerin yerleşmesi gibi gemi kaynaklı kirlenme, ötrofikasyon (sudaki azot ve fosfatın artması, oksijen yetmezliği nedeniyle bitki üremesinin durması, aşırı yosun durumu), denizel atık, habitat yıkımı ve değişimi ve iklim değişikliği gibi, kıyı ve deniz hayatına ciddi etkileri olan bir çok problemle karşı karşıyadır.

–Ege Denizi'nin Marmara Denizi ve Karadeniz ile çok büyük etkileşimi bulunmakta, Kuzey Ege Denizi bölgesi Karadeniz yüzey akıntısı ve Akdeniz Karadeniz fauna değişimi nedeniyle canlı tür çeşitliliği ve zengiliği açısından en üretken alanlardan birini oluşturmaktadır.

–Balık stokları aşırı, yasa dışı, düzensiz ve rapor edilmeyen avlanmadan ve ayrıca sarıkanat, palamut, orkinos ve kılıç balığı gibi göçmen pelajik (derin/açık deniz balığı) balık türlerinin çoğunlukla yanlış yönetiminden dolayı azalmaktadır.

–Ege Denizi sardin ve hamsi gibi küçük derin deniz balık çeşitlerinin yumurtlama ve büyüme alanlarıdır. Ayrıca bazı köpek balığı türleri Ege Denizi'nin kuzeyinde nadir bulunmaktadır. Bu köpek balığı türleri cinsel olgunluğa ulaşmak için çok uzun süreye ihtiyaç duymaktadır.

–Ege Denizi'nin kuzeyinde Saroz Körfezi, Gökçeada, Semadirek, Limni çevresindeki diğer adaların çevresinde deniz memelilerinden Karadeniz'den Akdeniz'e ileri geri göç eden üç farklı çeşit yunus balığı çeşidi bulunmaktadır.

–Akdeniz foku dünyada soyu tükenmekte olan ve çoğunlukla Ege adaları arasında az sayıda bulunan bir canlı türüdür. Bunların yaşam alanları Türkiye ve Yunanistan arasındaki Boğazönü adaları bölgesiyle örtüşmektedir.

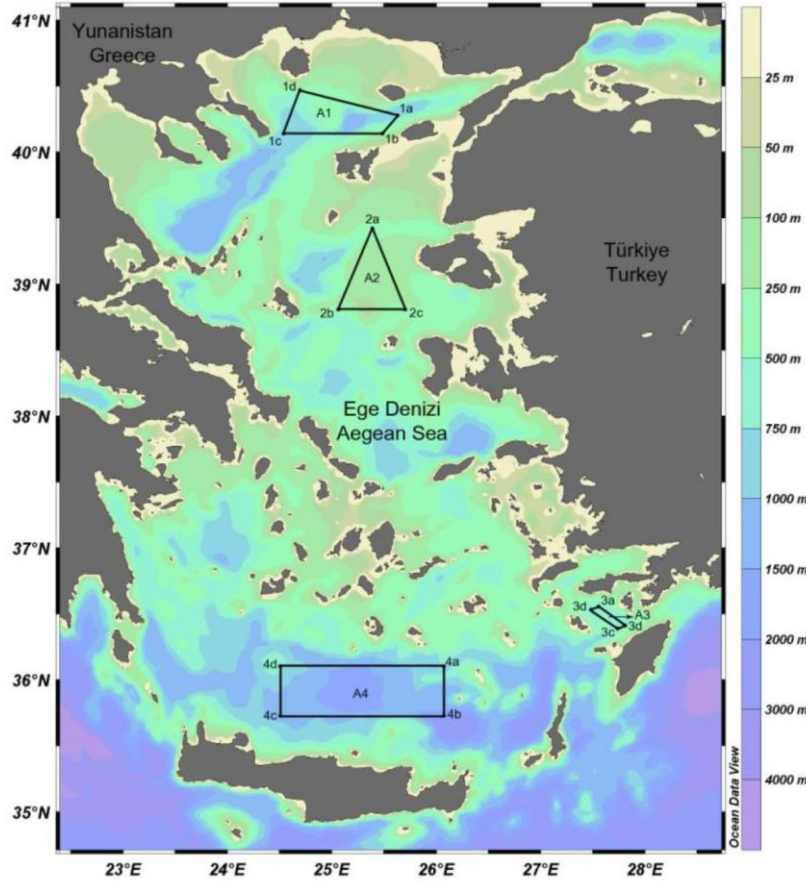
–Ege Denizi petrol taşımacılığının yoğun olduğu bir rota üzerindedir. Uluslararası deniz trafiğine ilave olarak önemli oranda yerel deniz trafiği bulunmaktadır. İki ülke arasındaki yetersiz koordinasyondan dolayı Deniz Kirliliğini Önleme Sözleşmesi 73/78'in uygulanması zayıf seviyededir. Bazı bölgelerde petrol ve yağ kirlenmesi yüksektir ve eğer böyle devam ederse deniz hayatına ve biyoçeşitliliğe zarar vermesi muhtemeldir.

–Bu yağ ve petrol Ege Denizi'ne güneyden Girit Denizi vasıtasıyla Akdeniz'den ve Türk Boğazları üzerinden Karadeniz'den girmektedir. Ayrıca Ege Denizi'ne yağ, sintine suyu, sızma ve karasal kaynaklardan girmektedir. Ege Denizi açık denizlerinde denizel çöpe maruz kalmaktadır.

–İlave olarak, Ege Denizi, yoğun deniz trafiği ve safra suyu nedeniyle egzotik türlerden kaynaklı büyüyen tehdit altındadır.

Tüm bu nedenlerden dolayı Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de oluşmakta olan deniz çevresi kötüleşmesi ve birçok balık türünün yok oluşuna karşı acil eylem gereklidir. Ekosistemin iyileştirilmesine yönelik çözüm yöntemlerinden biri Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesinin gereği olarak ulusal yetki alanlarının ötesinde Ege Denizi ve Akdeniz'de ekolojik ve biyolojik önemi olan belirli alanlarda denizel koruma alanları oluşturmaktır (Öztürk, 2009: 71).

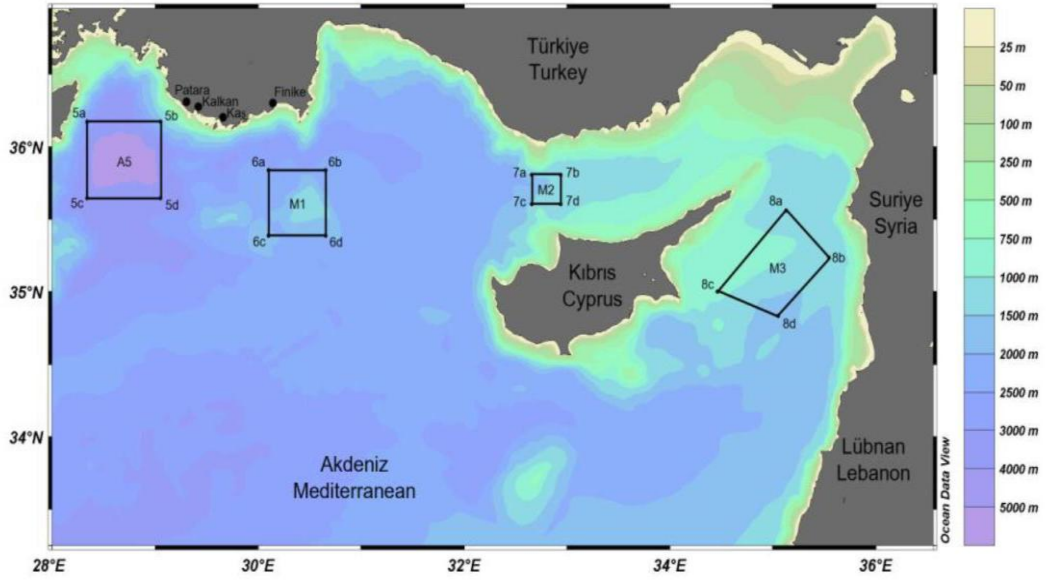
Harita 74: Ege Denizi'nde Öztürk'ün Önerdiği Açık Deniz Koruma Sahaları



Kaynak: Öztürk, 2009: 72

Öztürk, bu kapsamda Harita 74'te gösterimi yapılan dört alanı denizel koruma sahası olarak önermiştir.

Harita 75: Akdeniz'de Öztürk'ün Önerdiği Açık Deniz Koruma Sahaları



Kaynak: Öztürk, 2009: 75

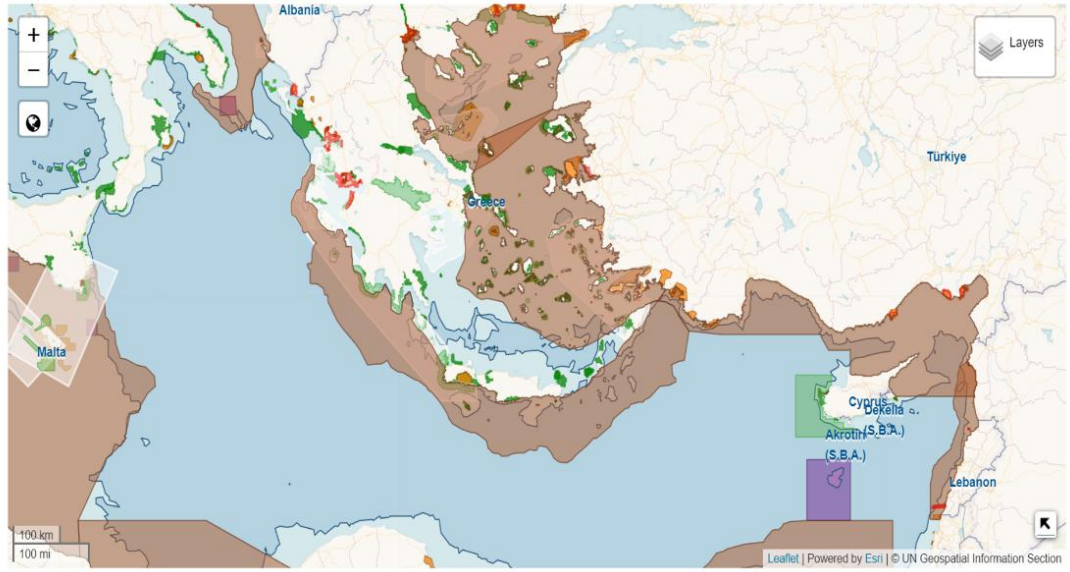
Yine Öztürk, aynı çalışmada yukarıdaki haritada (Harita 75) gösterimi yapılan Ege Denizi için beşinci ve Akdeniz için ise üç ilave sahayı daha denizel koruma alanı olarak önermiştir. Doğu Akdeniz için önerilen bu üç sahadan M1 sahası günümüzün 2013 yılında ilan edilmiş olan Finike Denizaltı Dağları ÖÇKB'nin temelini oluşturmuştur.

Öztürk'e göre bu alandaki yüksek oranda göç eden ve büyük miktarlarda bulunan derin deniz balık türlerinin sürdürülebilir avlanmasına yönelik uygun bir yönetim aracı bulunmamaktadır. Her ne kadar GFCM ve ICCAT (Uluslararası Atlantik Orkinosunu Koruma Komisyonu) gibi balıkçılık yönetimi için sorumlu bölgesel teşkilatlar olsa da, çalışmalar balık stoklarında büyük düşüşe işaret etmektedir (Öztürk, 2009: 76).

Öztürk (2009) çalışmasında önerdiği denizel ÖÇKB'lerine dayanak olarak birçok uluslararası ve hükümetlerarası örgütün kararlarını, tavsiyelerini ve uluslararası sözleşmelerin maddelerini dayanak olarak göstermektedir. Örneğin Karadeniz, Akdeniz ve bitişik Atlantik Bölgesindeki Deniz Memelilerinin Korunmasına İlişkin Anlaşmanın (ACCOBAMS) Bilimsel Komitesinin Akdeniz ve Karadeniz'de deniz memelilerinin korunmasına yönelik önerdiği sekiz koruma alanı Öztürk'ün önerdiği Ege Denizi kuzeyindeki A1 ve Ege Denizi güneyindeki A3 alanları ile örtüşmektedir. Bunun haricinde Greenpeace çoktandır Ege Denizi ve Akdeniz deniz canlıları için bazı koruma alanları önermekte ve kıyı devletlerini koruma alanları oluşturmaya davet etmektedir. GFCM Doğu Akdeniz'de denizaltı dağları için tavsiyelerde bulunmuştur. Bu tavsiyeler derin deniz ekosistemini korumak amacıyla balıkçılık yasaklanarak bir süredir uygulanmaktadır. BMÇP ve AEP kapsamında, merkezi Tunus'ta olan ve Barselona Sözleşmesi ve protokollerinin imzacısı olan

lkelerce Akdeniz ülkelerine zel Koruma Alanları ve Biyolojik eitlilik Protokolünü uygulamalarında yardımcı olmak maksadıyla 1995 yılında kurulan zel Koruma Alanları için Bölgesel Faaliyet Merkezi (SPA/RAC), Akdeniz foklarına, memelilerine, deniz kaplumbağalarına, deniz bitkilerine, deniz ve kıyı kuşlarına, kıkırdaklı balıklar, istilacı türler ve mercan kayalıklarına yönelik birçok eylem planı üretmiştir (ztrk, 2009: 77).

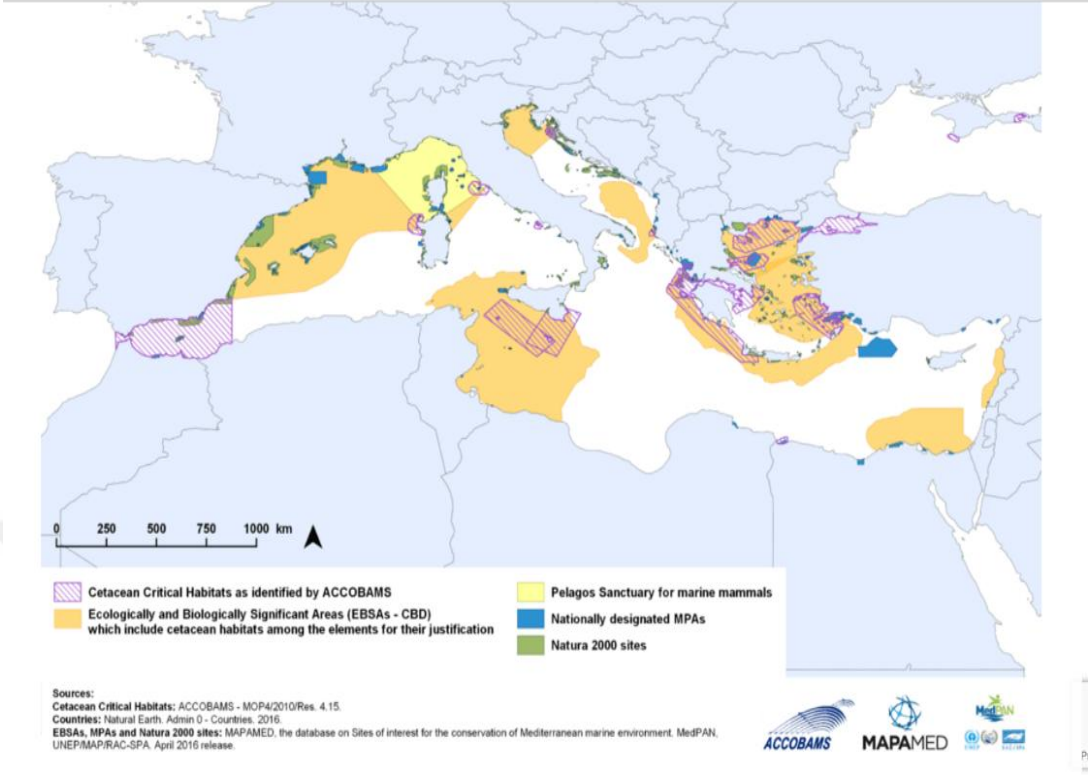
Harita 76: Özel Koruma Alanları için Bölgesel Faaliyet Merkezince MapMed'e Yüklenmiş Koruma Alanı Haritaları



Kaynak: UNEP/MAP-SPA/RAC ve MedPAN Derneği, 2022

Ege ve Akdeniz'deki biyolojik eitliliğın korunmasına yönelik tavsiyeler, çağrılar ve nergiler, kartografik veri tabanları üzerinden MAPAMED (Marine Protected Areas in Mediterranean) ağ tabanlı coğrafi bilgi sisteminde de (Harita 76) yansıtılmaktadır (UNEP/MAP-SPA/RAC ve MedPAN Derneği, 2022).

Harita 77: ACCOBAMS Genel Ağ Sayfasında Koruma Alanları Gösteren Harita



Kaynak: ACCOBAMS, t.y.

Benzer şekilde koruma alanları ACCOBAMS genel ağındaki koruma alanları haritasında da (Harita 77) gösterilmektedir (ACCOBAMS, t.y.).

Harita 78: Ekolojik ve Biyolojik Önemli Denizel Alanları



Kaynak: EBSA, t.y.

Ayrıca, Biyolojik Çeşitlilik üzerine Sözleşme kapsamında gerçekleştirilen Ekolojik ve Biyolojik Denizel Önemli Alanlar çalışmasının coğrafi bilgi sisteminde (Harita 78) Ege Denizi önemli alanlardan biri olarak gösterilmektedir (EBSA, t.y.). Yüksek (2021:126) Türkiye'nin Akdeniz'in en büyük deniz koruma alanına sahip ülke olduğunu belirtmektedir. Tarım ve Orman Bakanlığı verilerine göre 2022 yılı sonu itibarıyla Türkiye'nin korunan deniz sahası toplam deniz sahasının %5.96'sına denk gelmektedir (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü, 2023).

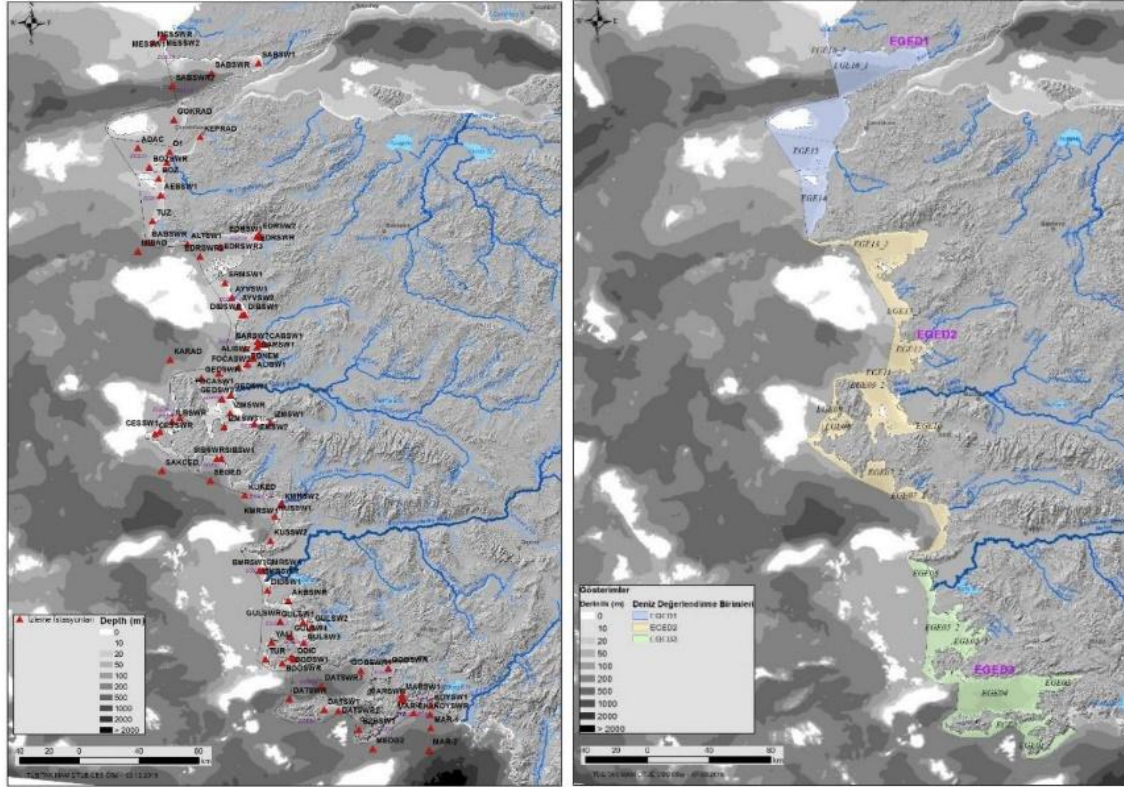
Türkiye'nin koruma alanları oluşturmak ve yönetmek adına hızla harekete geçebilen bir işlevsel gücü bulunmaktadır. Barselona Sözleşmesi ve AEP kapsamında aslında 1980'lerden itibaren Türkiye'nin vizyon, strateji, plan ve kurumsal anlamda hızla uyum sağladığı gözlemlenmektedir. Bu durum aslında, Ege Denizi açık deniz alanlarına yönelik Türkiye'nin önemli bir avantajıdır.

Özetle, Ege Denizi ve Akdeniz'deki eko-sistemin sürdürülebilir şekilde kullanımı için muhafaza edilmesine yönelik koruma alanlarının oluşturulmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu durumun Türkiye'nin politikalarına birçok yansıması bulunmaktadır. Öncelikle Türkiye kendi halkının geleceğine yönelik deniz kaynaklarından istifadeyi sürdürülebilir şekilde devam ettirmek istiyorsa bunun için eyleme geçmelidir. Bu ciddi bir ihtiyaçtır, karşılanması gerekmektedir. Bu anlamda gerçekten gayret gösterilmesi ilk olarak, Türkiye'nin bu denizleri kullanma ve bundan dolayı da yönetmeye olan talebini artıracaktır. Meselenin siyasi-stratejik seviyede gündemde tutulması deniz yetki alanlarıyla alakalı gerekli özenin gösterilmesi ve muhtemel münhasır ekonomik bölge oluşturma çalışmalarının uluslararası toplumca kabul görmüş çevre ve eko-sistem normlarıyla barışık şekilde yürütülmesine yol açacaktır. Bundan başka, Türkiye'nin bilim insanlarıyla ve bürokratlarıyla gerçekten Ege Denizi ve Akdeniz'deki biyoçeşitliliğin korunmasına yönelik çabaları, bu işin diğer önemli paydaşı Yunan mevkidaşlarını beraber çalışmaya zorlayacaktır. Böylece oluşacak "bilim diplomasisi" bölgedeki barışın hakkaniyet ve ortak çıkarlar çerçevesinde geliştirilmesine katkı sağlayacaktır. Yunanistan'ın olası uzlaşmaz tavrı, Türkiye'nin Yunanistan'ı uluslararası topluma, "bölgenin eko-sisteminin ve biyoçeşitliliğinin korunmasına yönelik sorumluluklarını yeterince yerine getirmediği" gerekçesiyle, şikayet edebilmesine yönelik bir politik manevra alanı sağlayacaktır. Bu politik manevra alanı içerisinde ayrıca Türkiye'nin Ege Denizi'nde tek taraflı ancak uluslararası yükümlülükler çerçevesinde meşru eylemlerinin gerçekleştirilmesi de değerlendirilmeye alınabilecektir.

Ege Denizi'nin kirliliğinin takibi amacıyla, ÇŞİDB ÇED, İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü ve TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi ortak yürütücülüğü ile gerçekleştirilen proje kapsamında Ege Denizi'nin 2014-2019 yılları arasında izlenen kirliliğine ilişkin değerler bir rapor halinde kamuoyu ile paylaşılmıştır. Ege Üniversitesi, Celal Bayar Üniversitesi, Çukurova Üniversitesi, İstanbul Üniversitesi ve Dokuz Eylül Üniversitesi'nden bir çok akademikin de dahil olduğu projede, Otrifikasyon, Su Kolonu Habitatları, Deniz Tabanı Habitatları, Kirleticiler, Deniz Çöpleri açısından

Ege Denizi'ne ilişkin izleme sonuçları paylaşılmış ve neticesinde bir değerlendirme ile sunulmuştur (T.C. ÇŞİDB ve TÜBİTAK MAM, 2021).

Harita 79: Ege Denizi'nden 2014-2019 Yılları 24 Su Yönetim Biriminde 3 Deniz Değerlendirme Birimi İle Ölçüm Ve Örnek Yapılan Alan Sınırları



Kaynak: T.C. ÇŞİDB.lığı ve TÜBİTAK MAM, 2021

Proje kapsamında 2014-2019 yıllarında Ege Denizi için tanımlanan 24 Su Yönetim Biriminde örnekleme ve ölçüm yapılan istasyon noktaları ve 3 Deniz Değerlendirme Birimi ile birlikte çalışma yapılan alan sınırları yukarıdaki haritada (Harita 79) sunulmuştur (T.C. ÇŞİDB ve TÜBİTAK MAM, 2021). Raporun bulguları zirai ilaçların kontrolsüz ve fazla kullanımlarından su kaynaklarının kirlenmesi ve denize erişen bu kaynakların da denizde kirlilik yarattığı, yer altı sularına karışan arsenikten dolayı denizlerin kirlenmekte olduğu, limanlar ve endüstriyel bölgelerden dolayı deniz suyunda civa tespit edildiği gibi hususlar olup bunlara karşı alınması gereken önlemler de raporda listelenmiştir.

Ege Denizi'nin kirlenmesine mani olabilmek amacıyla yapılmış uzun soluklu ve değerli bulgular içeren projeler kıyı denizlerimizin korunması için çok değerli çalışmalar olup bu anlamda kamu-üniversiteler iş birliğine de en güzel örneklerden biridir. Ancak, çalışmanın karasularımız ile sınırlı tutulmuş olması, ötesindeki alanlardaki değerlerin de izlemeye katılmaması, karadan

kaynaklanan kirlenmeyle ilgili hedefler içerdiğinden ve mevcut bağlamın tahditlerinden kaynaklansa da, bir eksiklik olarak önümüzde durmaktadır. Yunanistan'ın yönetiminde olan Anadolu kıyılarına yakın adalarla da iş birliği yapılarak Ege Denizi açık deniz alanlarının da kısmen de olsa çalışmaya müşterek araştırma hedefiyle dâhil edilmesi mümkün olabilirdi. Ya da tek taraflı olarak açık deniz alanlarından bazıları çalışma kapsamına katılarak, çalışmanın Barselona Sözleşmesi kapsamında genişletilmesi sağlanabilirdi. Görüldüğü kadarıyla, benzer çalışmaları Yunanistan Ege Denizi içerisinde rahat bir şekilde projelendirip hayata geçirebilirken, Türkiye kendini karasuları ile katı bir şekilde tahdit etmektedir. Bu durum, Türkiye tarafından Ege Denizi'ne yönelik proje ve çalışmalarda karasuları içerisinde hareket edilmesinin benimsendiği ve Dışişleri Bakanlığınca devlet kurumlarının bu şekilde yönlendirildiğine bir delil olarak değerlendirilebilir.

Ege Denizi karasularının ötesinde henüz ilan edilmiş bir kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge bulunmadığından Ege Denizi açık denizleri mevcut hali ile teorik olarak “ulusal yetki alanlarının ötesinde” sular kategorisinde yer alarak BBNJ anlaşmanın ögesi haline gelme potansiyelini taşımaktadır. AB, BBNJ Sözleşmesinin nihai halini alması adına faaliyet gösteren öncü aktörlerden biri olmuştur. Sözleşme kapsamında sözleşme hedefleri için kurumsal düzenlemeler ve karar verme mekanizmalarının kurulması ile etkin koordinasyon ve iş birliği mekanizmalarının kurulması öngörülmektedir. Bunun gerçekleşmesi halinde Ege Denizi'ndeki alan tabanlı yönetime dayalı denizel koruma alanlarının oluşturulması ve kurulacak uluslararası bir mekanizmanın otoritesi altına girmesi söz konusu olabilecektir. Buradaki tehlike Ege Denizi'nin açık alanlarının korunması ve planlamasının uluslararası bir rejim altına sokularak Ege Denizi'nin uluslararası bir mesele haline getirilebilmesidir. Yunanistan'ın Türkiye ile ikili ilişkiler kapsamındaki meselelerini BM ve/veya AB düzlemine çekerek uluslararası mesele yapmaya yönelik sicili bilinmektedir. Sözleşmenin bu haliyle Yunanistan'ın bu tarz politikalarına yeni bir enstrüman sunabileceği değerlendirilebilir.

Türkiye'nin Ege Denizi hükümrancılık alanlarına ilişkin meseleleri ikili ilişkiler kapsamında çözüme ulaştırmak politikasının değişeceğine yönelik herhangi bir emare bulunmamaktadır. Bu kapsamda mevcut boşluk bu taslak sözleşme kapsamında bahse konu bir uluslararası mekanizma ile doldurulmadan önce Türkiye'nin Ege Denizi'nin açık sularında egemen haklar olarak nitelendirilebilecek girişimlerini yapması, bunları yerleştirmesi, yönetmesi ve korunması esas olmalıdır.

BBNJ kapsamında öngörülen koruma alanlarının oluşturulması ve koordinasyona ilişkin süreçler ve mekanizmalar için işaret edilmiş olan bölgesel veya alansal örgütlenme, Akdeniz ve Ege Denizi için merkezi Atina'da olan AEP Koordine Birimi ve AEP Planı bileşenleri altında kurulmuş mekanizmalar ve Barselona sistemi altında imza altına alınmış protokollerin dikte ettiği süreçlerdir. Ancak, elbette ki, Ege Denizi açık sularına yönelik Yunanistan ve AB'nin henüz imza altına alınmış bu sözleşmeye isnat ederek yeni girişimlerde bulunabilmesi her zaman ihtimal dâhilindedir. Her ne kadar Ege Denizi'ne yönelik deniz yetki alanları paylaşımı henüz söz konusu değilse de, Yunan

tezlerin AB nezdinde ilkesel olarak kabul görmesi, Ege Denizi açık sularının Birlik deniz alanı olarak değerlendirilmesine ve bu sözleşmeye istinat edilecek, düşük ihtimal de olsa, Türkiye'yi dışarıda bırakacak tek yönlü girişimlere yol açabilecektir.

BBNJ sözleşmesinin son haline ilişkin bildirdiği görüşlerde Yunanistan;

- BMDHS kapsamındaki egemenliğe, egemen haklara ve devletlerin deniz alanlarındaki yetkisine (jurisdiction) vurgu yapmış,
- Sözleşmenin ulusal yetki alanlarının ötesindeki faaliyetleri düzenlemeye yetki veren istişare, iş birliği ve koordinasyon enstrümanlarına, çerçevelere ve yapılara değinmiş,
- Kendisi için ise, sözleşmenin deniz teknolojilerinin transferi ve kapasite inşası için olan hükümlerinin önemine vurgu yapmıştır (BBNJ, 2023).

Sözleşmeye ilişkin görüşlerinde Türkiye ise,

- BMDHS imzacısı olmayan kendisi gibi ülkelere bu sözleşmeye taraf olma hakkı veren 5'inci maddenin önemine değinmiş,
- BMDHS'nin 3 (Karasularının Genişliği), 33 (Bitişik Bölge), 121 (Adaların Rejimi) maddelerindeki hükümler hariç denizlerin ve kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı ve denizel çevrenin korunması dâhil diğer hükümlerine mutabık olduğunu belirtmiş,
- Sözleşmenin esasında bir çevre sözleşmesi olduğuna ve BM Biyoçeşitlilik Sözleşmesini tamamlayıcılığına vurgu yapmıştır (BBNJ, 2023).

Yunanistan ve AB, dünyada eşi bulunmayan canlı çeşitliliğine sahip Ege Denizi açık deniz alanlarına yönelik tek yönlü politika ve eylemlerini yoğunlaştırmadan önce Türkiye'nin de gerekli adımları atması, öncelikle bu iki aktörü beraber çalışmaya zorlaması ve meşru politikalara yönelmesi uygun bir hareket tarzı olacaktır. Türkiye'nin bunu gerçekleştirebilecek kurumsal ve bilimsel kapasite ve birikimi bulunmaktadır.

3.4.4. Mavi Enerji Kaynakları

Türk deniz yönetimi bileşenlerinin incelendiği yukarıda sunulan bölümlerde vurgusu yapıldığı üzere, Ege Denizi yenilenebilir enerji potansiyeli açısından da faaliyetlere olanak verecek fırsatlar sunmaktadır. Örneğin, Ege Denizi'nde mevcut mikro alglerden istifade ile biyo-kütle üzerinden verimi çok yüksek biyo-yakıt üretimi söz konusu olabilmektedir. Kaldı ki, bu mikro-alglerin insan ve hayvan gıdasına yönelik üretimde ve kimyasal üretimde de ana ham madde olarak kullanılması söz konusudur.

Ege Denizi rüzgâr enerji potansiyeli ise yoğunluk ve devamlılık açısından, bölgenin en verimli olmaya adaydır ve gelecekteki yeşil dönüşüm kapsamında, muhakkak değerlendirmeye

alınılması ve buna ilişkin politikalar geliştirilmesi gerekmektedir. Halen Türkiye'nin bu anlamdaki faaliyetleri karasuları ile kısıtlıdır. Benzer şekilde dalga enerjisi alanında da Ege Denizi'nin, yukarıdaki bölümlerde bahse konu olan, potansiyelini değerlendirmek adına, Türkiye'nin faaliyetleri kısıtlıdır ve geliştirilme ihtiyacı vardır. Yukarıda bahse konu olduğu üzere yapılan çalışmalar, Gökçeada, Bozcaada, Çeşme, Bodrum ve Datça kıyıları ve açıklarında dalga ve dalga enerji potansiyelinin yüksek olduğu bulgusunu ortaya koymaktadır. Bu potansiyele yönelik henüz bir politika ve proje mevcut değildir. Tüm bunlara ilişkin hususlar, genel anlamda, Türk deniz yönetimiyle alakalı bölümlerde ayrıntılarıyla ele alınmıştır. Aşağıda Ege Denizi ve rüzgâr enerjisi potansiyeli adına Türkiye'nin faaliyetleri detaylarıyla sunulacaktır.

Dünya Bankası Enerji Sektörü Yönetim Destek Programının 2019 Ekim ayında yayınlamış olduğu Gelişen Pazarlara Açık Deniz Enerjisini Ulaştırmak isimli raporda, Türkiye'nin deniz üstü rüzgâr enerji potansiyelinden bahsedilmektedir. Rapora göre Türkiye'nin tüm denizlerinden sabit santrallerle (50 m derinliğe kadar çakılan kazıklar üzerinde) 12 GW, yüzer santrallerle (1000 m derinliğe kadar) ise 57 GW toplamda 77 GW rüzgâr enerji potansiyeli bulunmaktadır (Tablo 10) (World Bank ESMAP, 2019).

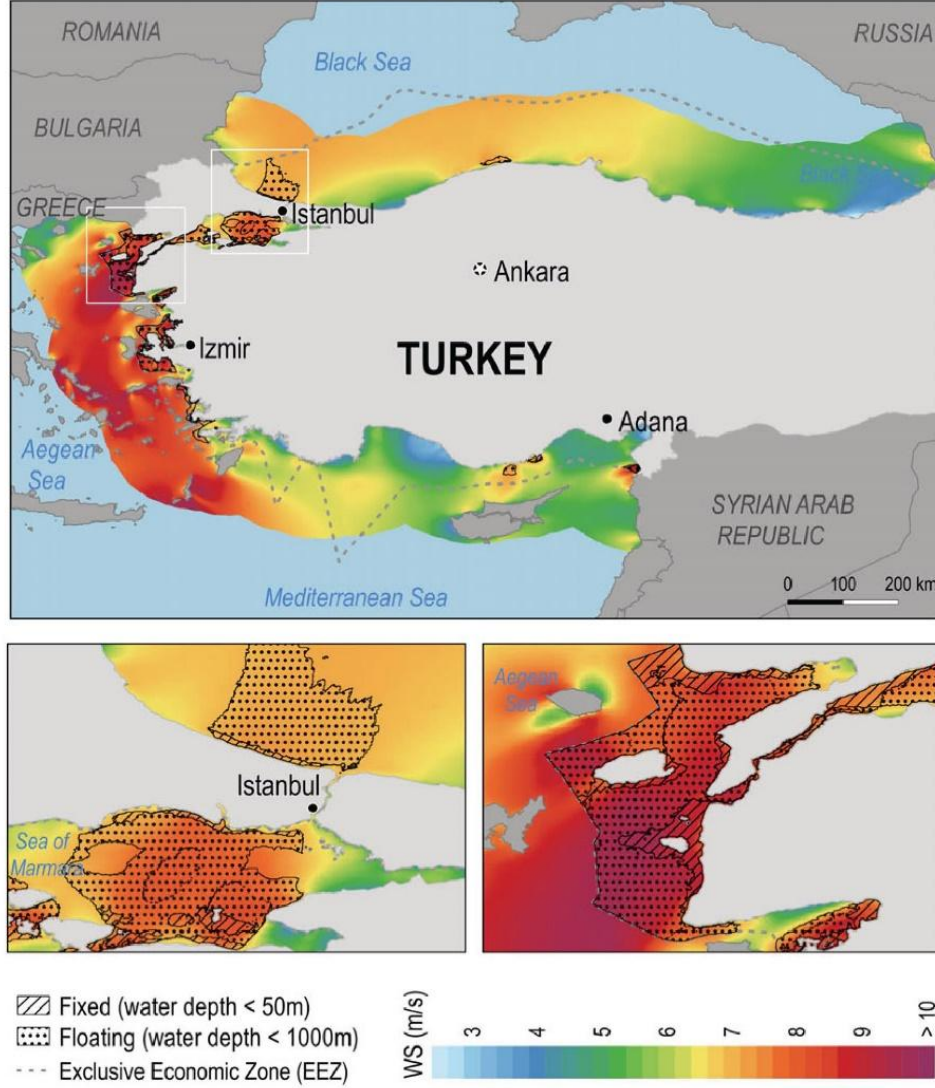
Tablo 10: Türkiye'nin Deniz Üzerinde Rüzgâr Enerji Potansiyeli

TURKEY			
Type	Water Depth (m)	Wind Speed (m/s)	GW
Fixed	≤50	7-8	6.6
	≤50	8	5.6
	Total		12
Floating	≤250	7-8	21.3
	≤250	8	20.6
	≤500	7-8	5.4
	≤500	8	5.6
	≤1,000	7-8	7.4
	≤1,000	8	2.7
	Total		57

Kaynak: World Bank ESMAP, 2019: 31

Tablo 10’da görüldüğü üzere 50 m derinlik altı sabit santrallerle 12 GW, 250 m derinlik altı yüzer santrallerle 42 GW, toplamda 54 GW rüzgâr enerjisini Türkiye 250 m ve altı suların üstünden elde edebilecek durumdadır.

Harita 80: Dünya Bankası Enerji Destek Yönetim Programı Raporunda Yer Alan Türkiye'nin Rüzgâr Enerji Potansiyeli Haritası



Kaynak: World Bank ESMAP, 2019: 25

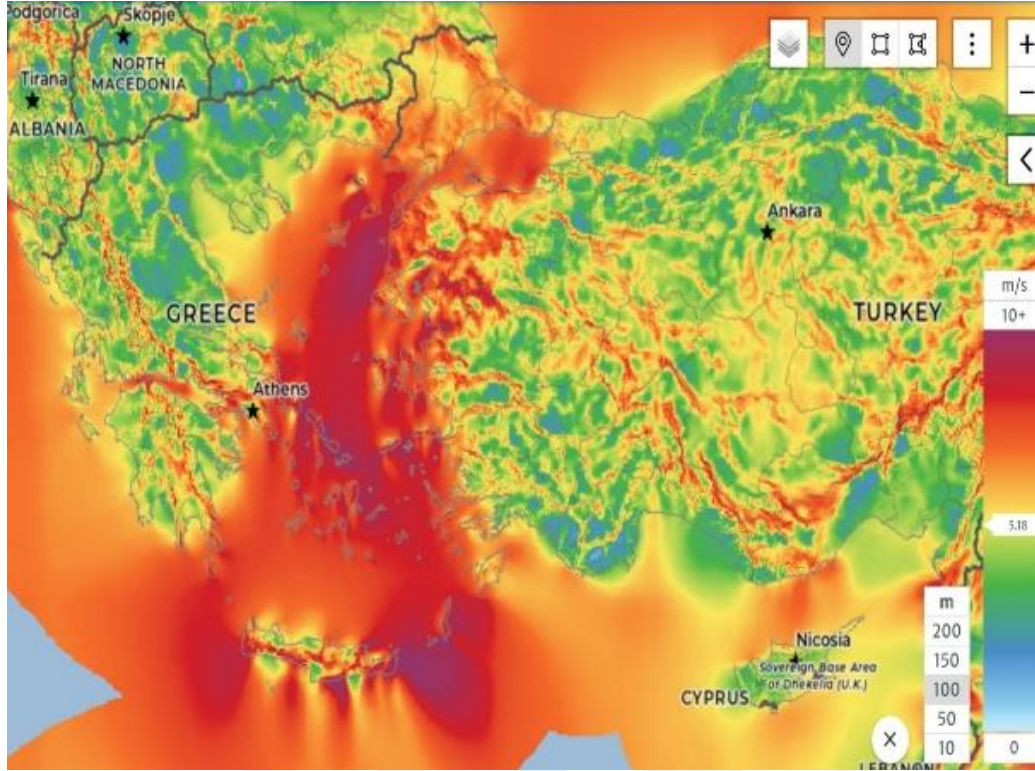
Raporda iki önemli noktaya değinilmektedir. Birincisi açık deniz rüzgâr enerjisi için en çekici alanların rüzgâr hızının 9 m/sn'ye ulaştığı Ege Denizi kuzeyinde yer aldığı bu alanların sabit santrallerle 6 GW ve yüzer santrallerle 19 GW'lık potansiyele sahip olduğudur. İkincisi, bu açık deniz potansiyeline erişmemenin ana nedenlerinin, Türkiye'nin sadece 6 mil karasularına sahip olması, münhasır ekonomik bölgesinin olmaması ve dibindeki Yunan adaları nedeniyle yaşanan deniz yetki

alanları sıkıntıları olarak belirtilmesidir. Dikkat edilecek olursa, konulan harita (Harita 80) Yunanistan'ın iddia ettiği kıta sahanlığını göstermektedir. Rapordaki haritada dikkat çeken husus, Türkiye'nin Ege Denizi'ne ilişkin rüzgâr enerji santral potansiyelinin sadece Türk karasuları üzerinden gösterilmiş olmasıdır (World Bank ESMAP, 2019).

Yani Türkiye'nin açık deniz rüzgâr enerji potansiyelinin üçte biri Ege Denizi kuzeyinde yer almaktadır. Türkiye'nin kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge tezleri üzerinden konu ele alındığında Ege Denizi çok daha fazla potansiyeli içermektedir. Rapordaki hali ile bile Ege Denizi rüzgâr enerji potansiyeli Türkiye'nin karada kurulu mevcut yaklaşık 11GW'lık gücün 2.5 katı kadardır.

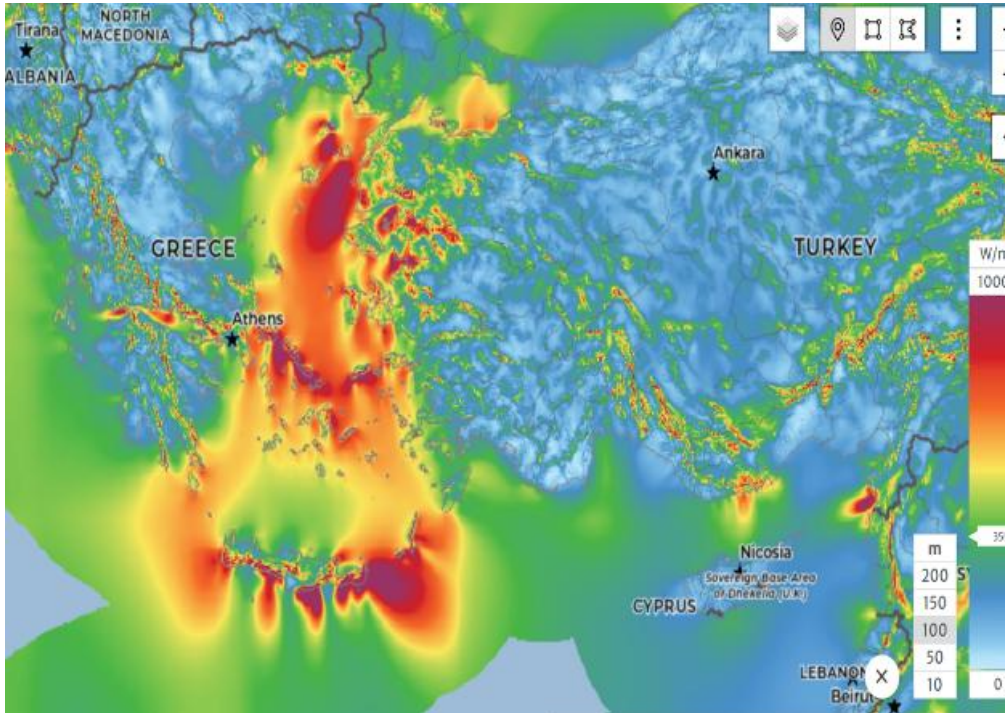
Küresel Rüzgâr Atlası isimli genel ağ sayfası incelendiğinde bu potansiyel detayları ile ortaya çıkmaktadır (Harita 81). Atlasın ortalama rüzgâr hızı katmanı gösterimi seçildiğinde Ege Denizi'nin kuzeyinden güneyine ve oradan da Girit'in güneyi ve doğusuna kadar uzanan en düşük rüzgâr hızının 8 m/sn olduğu bir hat dikkati çekmektedir. Ortalama güç yoğunluğu katmanı seçildiğinde ise (Harita 83) ilk olarak Çanakkale, Balıkesir ve İzmir açıklarına denk gelen Gökçeada ve Bozcaada güneyinden başlayıp Midilli adasının neredeyse güney hizasına kadar uzanan m²'de 810 ila 980 Watt güç yoğunluğuna ulaşan büyük bir alanın varlığı görülmektedir. İkinci olarak ise Girit adasının hemen batısında m²'de 900 ila 1200 Watt güç yoğunluğuna ulaşan bir bölgenin varlığı söz konusudur (Global Wind Atlas, 2023).

Harita 81: Türkiye Rüzgâr Hızı Haritası



Kaynak: Global Wind Atlas, 2023

Harita 82: Ege Denizi Ortalama Rüzgâr Gücü Yoğunluğu Haritası



Kaynak: Global Wind Atlas, 2023

Bu ikinci alanın %90'ı Türkiye'nin Libya hükümeti ile yapmış olduğu deniz yetki alanı anlaşmasında deklare edilmiş olan Türk Kıta Sahanlığı (Harita 83) içerisinde kalmaktadır.

Harita 83: Türkiye ve Libya Deniz Yetki Alanları Haritası



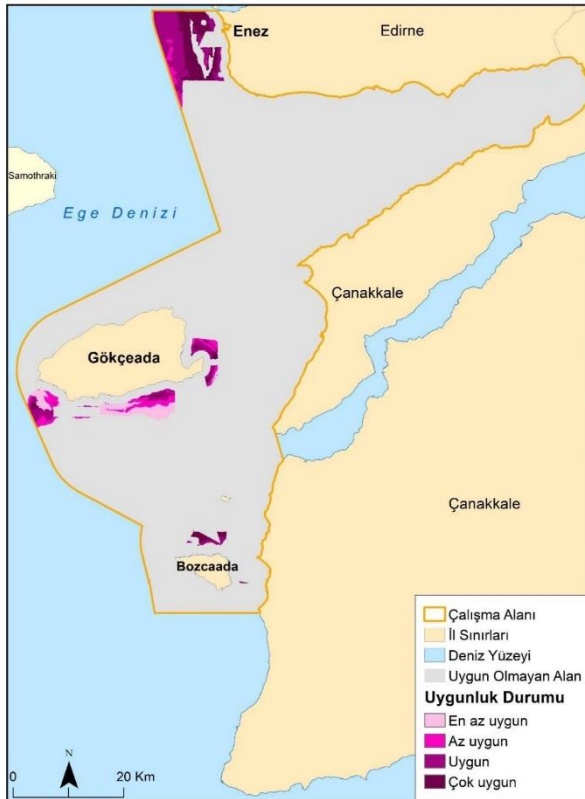
Kaynak: Acer, 23.10.2020

Ege Denizi'nin deniz üstü rüzgâr enerjisi potansiyelinin ekonomik olarak karşılığı dikkat çekici rakamlarla belirtilmektedir. Kurulu olacak sabit santrallerden elde edilecek 12 GW'ın yaklaşık 36 milyar dolar, yüzer santrallerden elde edilecek 60 GW'ın ise 180 milyar dolarlık bir getirisi olacağı belirtilmektedir. Bu potansiyelin Yunanistan ve Türkiye arasındaki ilişkileri ne ölçüde etkileyeceği önümüzdeki dönemde ele alınması gereken önemli konulardan biri olmaya adaydır. Sadece enerji getirisi ile değil, Ege Denizi'ndeki rüzgâr gücünün değerlendirilmesi, bir tedarik üssü olarak edinilecek bilgi birikimi ve geliştirilecek ekipmanlarla da kazandırması ihtimal dâhilindedir. 1 MW'lık yatırımın belirtilen maliyeti 3 milyon avro iken, Avrupa'da ve dünyada hızla gelişen bu sektörün trilyonlarca dolara ulaşan yatırımlarından pay alınabilme imkânı vardır. Bu noktada denizcilik şirketlerinin bu işe dâhil olarak, deniz inşaatları da dâhil, kablo döşeme, tirbün montajı yapmak, elektrik üretim tesisi kurmaya eğilmeleri ve ayrıca devletin de hedef bütçe açıklaması gerekmektedir. Yunanistan, örneğin, Ege Denizi'nde DRES için 2 GW kapasiteli kurulum hedefi belirlemiştir (Arslan, 2022).

Türkiye'nin 2022 sonuna kadar DRES ile ilgili herhangi bir politika hedefi bulunmamaktadır. 2022 Aralık ayında yayımlanan 2053 yılında "net sıfır emisyon" öngören Türkiye Ulusal Enerji Planı deniz üstü rüzgâr enerji santrali açısından 2035 yılında 5GW'lık bir kurulu kapasite hedefi koyarak Türkiye için bu açığı kapatmıştır (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2022).

Türkiye'de DRES'e uygun bölgelerle alakalı bulgular sunan akademik çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Çokşayar ve Beji (2019) Baltık Denizi rüzgâr enerji santrallerini esas alarak, denizin sığ olması sebebiyle maliyetin de düşük olacağı düşüncesiyle, Türkiye için ilk aşamada uygun deniz üstü enerji santrallerinin yerinin benzer su derinliğine sahip Bozcaada civarında olabileceğinin tespitini yapmışlardır (Çokşayar ve Beji, 2019). Çolak ve Tuğsan (2021) DMP perspektifiyle Ege Denizi'nin kuzeyinde deniz üstü rüzgâr enerji santrallerinin olabilecek yerlerini bir coğrafi bilgi sistemi çerçevesinde analiz etmiştir. Denizel mekânsal planlama kapsamında bölgedeki fay hatları, deniz parkları, limanlar, marinalar, gemi trafik hatları, gemi demirleme sahaları, anakara-ada vapur hatları, kara ve deniz askeri yasak bölgeleri, milli parklar, ekolojik, görsel ve sosyal kısıtlar, özel koruma alanları, su altı kabloları, boru hatları, limanlara yakınlık, gemi batıkları ve mayınlı sahalar uzaklık, eğitim ve atış sahaları, dalışa yasak sahalar gibi deniz sahasıyla ilgili değerlendirme ve kısıtlama etmenleri dikkate alınmıştır. Deniz üstü rüzgâr santralinin tekniğine, maliyetine ve verimliliğine ilişkin ise, yaşam alanlarına mesafe, ana karadaki trafo merkezine mesafe, batimetri, rüzgâr hızı, sıcaklık ve bağıl nem verileri gibi etmenler değerlendirmeye alınmıştır. Güvenilir veri temin edilemediğinden deniz turizmi, balıkçılık alanlarına ilişkin veriler ölçüt olarak kullanılmamıştır. Tüm bu çalışma neticesinde rüzgâr enerjisi türbinlerinin kurulabileceği uygun alanlar Harita 84'te sunulduğu şekilde tespit edilmiştir.

Harita 84: Denizüstü Rüzgâr Tribünlerinin Kurulması İçin Uygunluk Haritası



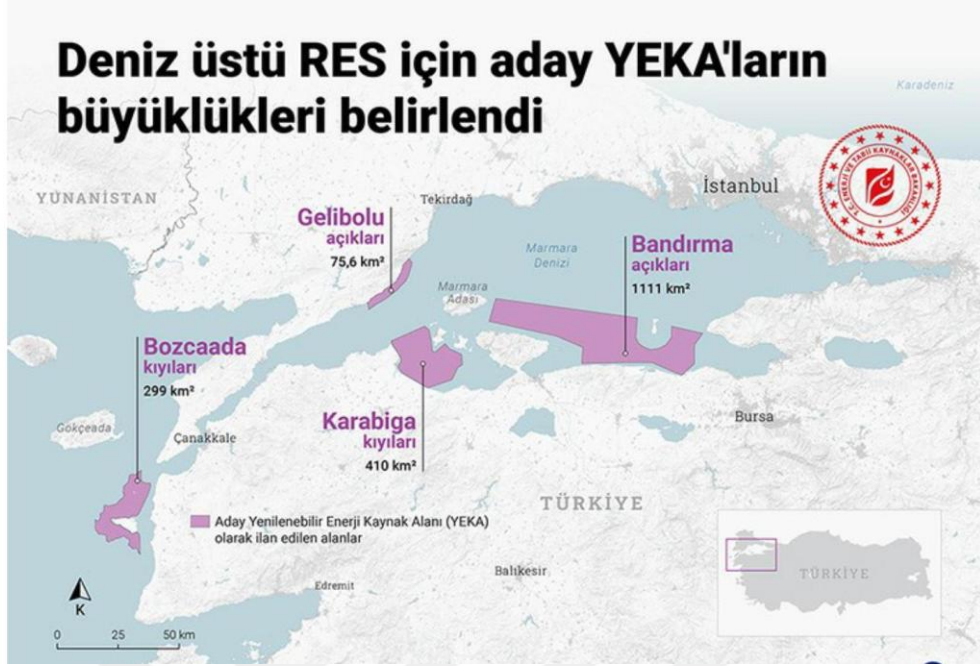
Kaynak: Çolak ve Tuğsan, 2021: 105

Çalışma alanı tespitine bakıldığında Türkiye'nin 6 millik karasularının ve iç sularının esas alındığı dikkati çekmektedir. Elbette ki, ilk olması sebebiyle kendi karasularımızın ve iç sularımızın esas alınması ve o bölgede tecrübe geliştirilmesi anlaşılabilir bir durumdur. Özellikle deniz üstü rüzgâr enerji santrallerinin ana karaya ve adalara yakın olmasının maliyet ve verimlilik açısından bir kriter olmasının da bu saha seçiminde rolü olduğu aşıkardır. Ayrıca, ilk olarak bu alanlarda projelendirileceği düşünülerek, planlanan deniz üstü rüzgâr enerji santral çalışmalarına katkı sağlanması hedeflenmiş olması büyük ihtimaldir. Bu açıardan bakıldığında çalışma sahasının seçiminin anlamı yanında bilimsel çalışma açısından da "güvenli" bir kesite odaklanılmış olması söz konusudur. Ancak, bilimsel olarak, Ege Denizi açık sularının da benzer şekilde ele alınması ve değerlendirilmesinin önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Hem mekânsal planlamaya örnek olması açısından hem de deniz üstü rüzgâr enerji santrali projelerine katkı sağlaması açısından Işıaçık Çolak'ın çalışmasının katkısı çok büyüktür. Çalışma sahasını açık deniz alanları olarak seçecek, benzer nitelikte çalışmaların başlaması, ivme kazanması ve yaygınlaştırılması deniz alaka ve menfaatlerinin oluşturulması, geliştirilmesi ve korunması açısından önemlidir.

2018 yılı Ekim ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından ilan edilen 1,2 GW kurul güç için RES yarışması (ihalesi) deniz üstü RES kurulumuna yönelik ilk somut adım olmakla birlikte başlangıçta firmalardan çok ilgi görmesine rağmen katılım olmaması nedeniyle ertelenmiştir. Aynı dönem (2017-2020), deniz üstü RES'lerle ilgili irdeleme yapan bazı fizibilite ve araştırma çalışmalarının yapıldığı bir dönemdir ve bu çalışmalar ağırlıklı olarak değişik metodlar ve saha belirleme kriterleriyle genel saha belirleme ve yerel fizibilite çalışmaları şeklinde gerçekleştirilmiştir. Bazı çalışmalar ise deniz üstü kurulu rüzgâr gücünün çoğuna sahip ülkelerdeki tribünlerin çeşitleri, deniz zemin araştırmalarında kullandıkları yöntem ve teknikler, güncel mevzuat, izin onay süreçleri, sorumlu kuruluşlar ve destekleme mekanizmaları incelenerek Türkiye için önerilerde bulunmuştur (Kütükçü ve Yalılı, 2022).

Yani hem sektörün uzantısı sivil toplumun kamuoyu farkındalık çalışmaları hem de bu konuda akademiklerin araştırma, inceleme ve fizibilite çalışmalarının yoğunlaştığı ve nihayetinde verilen emeğin karşılığının alındığı bir sürece şahit olunmuştur. Nitekim, deniz üstü rüzgâr elektrik santrali gerekliliği ve kurulması yönünde çalışmalar meyve vermiş ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı genel ağ sayfasından 04 Ağustos 2023'te bir "Denizüstü RES Aday YEKA İlanı" yayınlamıştır. İlan kararın dayandığı 09/10/2016 tarih ve 29852 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Yenilenebilir Enerji Kaynak Alanları Yönetmeliğine atıf yaparak RES yapılması planlanan alanları ilana ek yaptığı harita dosyaları ile belirtmiştir (Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı, Denizüstü RES YEKA İlanı, 04.08.2023). YEKA'lara ilişkin bölgeler (Harita 85) incelendiğinde Bandırma açıklarında 1111 kilometrekare, Bozcaada kıyılarında 299 kilometrekare, Gelibolu açıklarında 75,6 kilometrekare ve Karabiga kıyılarında 410 kilometrekarenin RES için aday yenilenebilir enerji kaynak alanı olarak tahsis edildiği anlaşılmaktadır (Çağatay, 09.08.2023).

Harita 85: Deniz Üstü RES İçin Aday YEKA'lar.



Kaynak: Çağatay, 09.08.2023

Ancak, devlet tarafından açıklanmış olan deniz üstü rüzgâr enerji santralleri ihale alanlarının Ege Denizi'nin kuzeyindeki bölümü, yani Bozcaada çevresi, için seçiminde, Işıaık (2021)'ın nihai bulgularına ulaştığı mekânsal planlama yaklaşımının benzerinin izlenip izlenmediği konusunda herhangi bir veri açık kaynakta bulunmamaktadır. Mühendislik açısından devletteki büroksasinin gerekli çalışmayı yapmış olduğuna tereddüt olmamakla birlikte, Çolak ve Tuğsan (2021)'ın ortaya koymuş olduğu bulguların değerlendirmeye alınması gerekliliği, yukarıda sunulan iki harita karşılaştırıldığında kendini belli etmektedir.

Proje kapsamında TEİAŞ'ın deniz üstü RES için kapasitesini rahatlatmak adına, üretilen yeşil enerjinin hidrojen, metanol gibi farklı bir kimyasal forma (elektriğin karbon nötr sentetik yakıtlara) dönüştürülmesi ve tüketim noktasına bu formda taşınması olan, Power-to-X konseptinin gündeme alınması ve belki de bu şekilde, ilk deniz üstü RES kapasitesini enerji üretimi yanında Avrupa'ya hidrojen ihraç edecek bir tesise entegre etmek de söz konusudur (Çağatay, 09.06.2023).

2023 sonuna yaklaştıkça, Ağustos 2023 ayında Bakanlık tarafından açıklanan DRES projelerinin gerçekleştirileceği alanlara ilişkin meteorolojik ve oşinografik analiz ve ölçümlerden oluşan ön fizibilite etütlerinin 2024 yılında başlayacağı, Yenilenebilir Enerji Kaynakları Destekleme Mekanizmasının bu projeler için kullanılacağı belirtilmiş olup, Mekanizma kapsamında taban fiyat kw saat başına 6.75 cent, tavan fiyatın ise 8.25 cent olarak açıklanmıştır (Çağatay, 18.12.2023).

Dünya Bankası'nın bir organı olan Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası bahse konu projeyi 7.9 milyon avroluk hibe ile destekleme kararı almıştır. Kapanış tarihi 31 Mayıs 2025 olan RES saha geliştirme çalışmaları için kullanılacak hibe ile, çevresel ve sosyal kısıt analizlerinden teknik, yasal ve ekonomik analizleri kapsamı ve ayrıca kapasite geliştirilmesi planlanmaktadır. Projenin hayata geçirilmesinde 28 Ağustos 2023 tarihinde imzalanmış ve Türkiye'nin yeşil enerjiye yönelik çabalarını desteklemeyi amaçlayan Avrupa Birliği Katılım Öncesi Yardım Aracı Enerji Sektörü Programı Faz IV-Deniz Üssü Rüzgâr Enerjisi Destekleme Projesi'nin de büyük bir desteği olduğu belirtilmektedir (Ata, 26.10.2023).

ETKB Enerji İşleri Genel Müdürlüğü tarafından ilana konan DRES YEKA proje alanları Ege Denizi'nde kendini Bozcaada karasuları ile sınırlandırmıştır. Bu da aynı şekilde, Türkiye'nin karasuları ötesinde Ege Denizi açık sularında faaliyet gerçekleştirmek konusunda kendini kısıtladığına bir diğer delildir. Her ne kadar, muhtemel gerekçesi ilk proje olarak maliyeti düşük tutacak sığ deniz alanlarının seçilmesi ve pilot uygulamadan tecrübe edinilmesi olsa da, ki bu da bilimsel olarak doğrudur, Dünya Bankası raporunda gösterilen kısıtlı alanlara dahi deniz üstü rüzgâr enerji çiftliklerini genişletmekte devlet kurumları henüz çekingen davranmaktadır. Ayrıca, konuya olan yoğun ulusal akademik ilginin ve çalışmaların da değerlendirmeye alınması ve çok paydaşlı ve bütüncül bir denizel mekânsal planlamanın öne çıkarılması dikkate alınması gereken hususlar olmalıdır. Neticede, Ege Denizi açık suları rüzgâr gücü büyük bir ekonomik potansiyeldir ve ülkenin sürdürülebilir enerji geliştirmesi ve kalkınması adına mutlaka faaliyete geçilmesi gereken bir alandır. Bu konuda, ilk olarak Yunanistan ile ortak işbirliği projeleri gerçekleştirilmesi gündemde tutulmalıdır. Başarılı olmadığı takdirde bu konuda tek taraflı politikalarla hedeflenen getirinin elde edilmesine odaklanılmalı ve harekete geçilmelidir.

3.5. Türkiye'nin Ege Denizi'nde Alternatif Politikalar Potansiyeli

Deniz üzerinde transit faaliyet yerine, meşru bir gerekçeye dayanarak, deniz sahasının belirli bir bölümünün, münhasır ekonomik bölge belirleme çabalarının haricinde tutularak, parselenmesi ve orada yoğunlaşılmasını esas alan böyle bir yaklaşımın uygulanma potansiyeli her zaman için mevcuttur. Bu tarz sivil faaliyetlerin hem komşu ülke Yunanistan ile müşterek olarak hem de tek taraflı olarak uygulanması her zaman mümkündür.

3.5.1. Müşterek Çalışma Modelleri

Deniz yetki alanı belirlenmiş veya belirlenmemiş karasuları ötesinde bölgesel çapta veya ikili ilişkiler çerçevesinde DMP ilkeleriyle iş birliği yapılarak denizin ve kaynaklarından ortak olarak sürdürülebilir ve hakkaniyetli şekilde istifade edilmesine yönelik değişik sınır aşan yönetim modelleri söz konusudur. Aşağıda sunulan bu modeller seçilmesi gereken şablonlar olarak düşünülmemektedir. Hepsi kendi bağlamında geliştirilmiş özgün yönetim kurgularıdır. Ancak özel vakalar olarak incelenip değerlendirilmesinde fayda olduğu değerlendirilmektedir. Elbette ki Ege Denizi açık sularına yönelik olası müşterek işbirliği yönetim kurguları bölgenin kendine özgün bağlamında değerlendirilip geliştirilecektir.

Angola, Nambia ve Güney Afrika ülkeleri arasında oluşturulmuş olan Benguela Akımı Komisyonu, sürdürülebilirlik için çok sektörlü ve hükümetler arası bir DMP çerçevesine modeldir. Benguela Akımı Geniş Denizel Ekosistemi şeklinde adlandırılan bu üç ülkenin kıyılarından okyanusa uzanan münhasır ekonomik bölgelerinden oluşan deniz sahası hem hidrokarbon, hem balıkçılık hem de doğal güzellik açısından çok zengin bir bölge olduğundan 2007 yılında üç ülke arasında çok sektörlü ve hükümetler arası bir inisiyatif ile Benguela Akımı Komisyonu kurulmuştur. Komisyon, gelecek nesiller için sürdürülebilir insan ve ekosistem iyi durumu gerçekleştirmek vizyonu adına yasal ve ve sınır aşırı bir yönetim çerçevesi sunmaktadır. Bu yönetim çerçevesi içerisinde kıdemli ve bakanlık seviyesinde temsilciler yer almakta, Ekosistem Danışma Komitesi, Maliye ve İdari Komitesi, Uyum Komitesi olarak isimlendirilen daimi uzmanlık panelleri onları desteklemektedir. Komisyon bünyesinde 2016 yılında DMP üzerine bir bölgesel çalışma grubu oluşturulmuştur. Çalışma grubuna her ülkeden, kritik bakanlık ve kurumlardan, kalkınma planlama dairelerinden, teknik uzmanlardan ve sivil toplumdan oluşacak şekilde beş yetkili katılmıştır. Bu şekilde kurulan DMP ve Yönetişim programı ile Afrika'da bir ilk olarak DMP uygulanmasına başlanmış, bütünleştirici süreç ile sınırlar ötesi geniş bir paydaş kitlesi ile etkileşime geçilmiş, hem hükümet hem hükümet dışı teşkilleri hem endüstri hem de toplumların mutabık kalınan bir denizel plan üzerinde iş birliği yaptığı, üç ülke arasında süreç dizaynı, veri yönetimi, mekânsal yönetim alanlarında uyumlu yaklaşımların başarıldığı bir ortam yaratılmıştır (Iglesias-Campos, 2021: 30).

Açık denizlerde sınır aşkın ve sınır ötesi iş birliğine örnek bir diğer model ise Müşterek Kalkınma Bölgesi (MKB) oluşturulmasıdır. 1990'larda beri uluslararası hukukun ana eğilimlerinden biri olan MKB BMDHS'nin 74(3) ve 83(3) maddeleri ile hükümlerine alınmıştır. Bu maddeler ülkeleri deniz yetki alanları üzerine müzakerelerde çıkmazlar yaşadığında uygulanabilir geçici düzenlemeler yapmayı düşünmeye zorunlu kılmaktadır. Yetki alanları bölüşülemiyorsa tartışmalı deniz alanlarında ilişkin bir yandan müzakereler devam ederken diğer yandan devletlerin geçiş döneminde iş birliği yapmaları önerilmektedir (Iglesias-Campos, 2021).

Bu duruma ilk örnek vaka 2000 yılında Nijerya ile Sao Tome ve Principe arasında yaşanmıştır. Müzakerelerde çıkmaz yaşanınca iki ülke açık denizlerde BMDHS'nin ilgili hükümlerine dayanarak kıyılarında açıkta MKB'ler kurmaya mutabık kalmış ve buna ilişkin 21 Şubat 2001'de anlaşma imzalamış ve anlaşma 2003 yılında yürürlüğe girmiştir (Iglesias-Campos, 2021: 31).

Hidrokarbon kaynakları açısından zengin olan MKB'deki faaliyetleri yönetmek üzere 2022 yılında bir MKB Otoritesi kurulmuştur. Otoritenin, İzleme ve Denetleme, Ticaret ve Yatırım, Hidrokarbon Harici Kaynaklar, Maliye ve İdare, ve Başkanlık Ofisi olmak üzere departmanları bulunmaktadır. Otorite altında faaliyetleri yürütmek üzere MKB Uluslararası Yatırım Limited Şirketi kurulmuştur. Şirketin görevi bölgedeki hidrokarbon kaynaklarını araştırmak ve çıkarmaya ilişkin faaliyetleri yürütmektir. Şirket 2002 yılından beri değişik projeler gerçekleştirmektedir. Hidrokarbon kaynaklarının haricinde su ürünleriyle alakalı projeler de gerçekleştirilmektedir. Otorite, ayrıca bölge toplumlarına yönelik sosyal projeler de gerçekleştirmektedir. Bölge içerisinde yeni alanlarda projelerle MKB içerisinde faaliyetler halen devam etmektedir (NSTPJDA, t.y.).

Benzer MKB'ler Güney Çin Denizi'nde de oluşturulmuştur. 1992 yılında Vietnam ve Malezya 2008 km²'lik küçük bir müşterek kalkınma alanı oluşturmuş ve 2016 yılında buna ilişkin anlaşmayı yenilemişlerdir. 2005 yılında Vietnam, Çin ve Filipinler arasında müşterek denizel sismik tarama yapılması için üçlü bir anlaşma imzalanmış ancak anlaşma 2008'de Manila'daki iç karışıklık nedeniyle yenilenememiştir. 2006 yılında Vietnam Çin ile yetki alanları belirlenmiş Tolkin Körfezi'nin bir kısmında bir MKB için anlaşma imzalamıştır. Buranın yenilenerek uzatılan MKB anlaşması halen yürürlüktedir. Ancak bu MKB'yi Parasel adaları ve Spratly adalarını içine alacak şekilde genişletme girişimleri ihtilafli alanların tanımlanma sorunu yüzünden başarısız olmuştur (Crisis Group, 2021). 1980'li yıllardan beridir bu adalar bölgeleri için Çin "farklılıkları bir kenara koyarak müşterek kalkınmanın peşinden koşmak" ilkesi ile tekliflerde bulunmaktadır. Bu kapsamda Spratly adaları için 1986 ve 1988'de Filipinlere teklif sunmuştur. Nihayet Kasım 2018'de Çin ve Filipinler Arasında Petrol ve Gaz Çıkarımı Üzerine İş Birliği Mutabakat Muhtırası imzalanmıştır (Qi, 2019).

İncelenen bu vakalar haricinde de, Bahreyn-Sudi Arabistan 1958 Anlaşması, Sudi Arabistan-Sudan 1974 Anlaşması, Japonya-Güney Kore 1974 Anlaşması, Malezya-Tayland 1974 Anlaşması,

Avustralya-Endonezya 1989 Anlaşması ve Barbado-Guyana 2003 Anlaşması gibi diğer başarılı girişimler olmuştur (Sümer, 2023: 15). Bu tarz bir MKB yaklaşımı, esasında Türk-Yunan ilişkilerinde bir öneri olarak da zaten yer almaktadır. Bern Mutabakatı görüşmelerinde Türk tarafı bu öneriyi gündeme getirmiş, Yunanistan sessiz kalmış ama reddetmemiştir. Öneri çerçevesinde Türkiye ve Yunanistan'ın Ege Denizi kıta sahanlığını beraber araştırılması ön görülmüştür (Sümer, 2023: 19). Bu sayede iki tarafın deniz yetki alanlarıyla ilişkili egemen haklarına halel getirmeden Ege Denizi kaynaklarının ortak bir şekilde çıkarılması ve istifade edilmesi sağlanmış olacaktır. Ancak kamuoyu algıları nedeniyle bu öneri hayat bulamamıştır. Bugün de medyanın etkili kullanımı ile iki ülke kamuoyunun MKB konusuna ılımlı yaklaşmasının sağlanması Ege Denizi'nin kaynaklar açısından fırsatlarının kaçırılmaması adına önem arz etmektedir.

Bir diğer model ise paylaşılan deniz alanları ve kaynaklarını idare etmek için sınır aşkın mekanizma kurulmasıdır. Buna ilişkin vaka Uruguay ve Arjantin arasında 1973 yılında imzalanmış Plata Nehrinin Sınırları ve onun Deniz Cephesi Sözleşmesi'dir. Bu sözleşme Rio de la Plata İdari Komisyonu (CARP) ile Müşterek Deniz Cephesi Müşterek Teknik Komisyonu'nu (CTMFM) kurmuştur. Sözleşme ile bir "ortak çıkar alanı" belirlenmiş ve Komisyona bu alanda canlı kaynakların rasyonel bir şekilde kullanılması ve muhafazası ile denizel çevrenin korunmasına ilişkin çalışmalar gerçekleştirmesi, planlar ve tedbirler geliştirmesi ve koordine etmesi görevini vermiştir. Bu manada, sınır aşkın denizcilik meseleleri için mekânsal bölgelerin, kullanım haklarının ve yönetim tedbirlerinin tanımlanması yönünden öncü bir uygulama olarak kabul edilmektedir. Komisyon ayrıca bu ortak çıkar bölgesinde müşterek araştırma kampanyalarını teşvik etmek ve destek olmaktan sorumludur ve bu anlamda çoktandır denizaltı kablolarının ve boru hatlarının canlı kaynakların kullanımını ve korunmasını ne derecede etkilediği yönünde araştırmalara dâhil olmaktadır. İki tarafın münhasır ekonomik bölgeleri içerisinde Plata nehri cephesi orta hattı esas alınarak belirlenmiş bu ortak alanda iki tarafa da uzanan balıkçılık ve deniz yatağı kaynaklarının her iki tarafta mevcut olan miktara göre orantılı ve adil kullanımını hedeflenmektedir (Iglesias-Campos, 2021: 31).

1910 yılında Plata Nehrinin Sularının Kullanımı ve Seyrüsefer Protokolü ile başlayan süreç, iki ülke arasında 1961 yılı başında imzalanan Plata Nehrinin dış sınırlarını ve karasuların başlangıcını belirleyen esas hat, karasuları, bitişik bölge tanımlayan Müşterek Deklarasyon ile devam etmiştir. 1961 yılın Nisan ayında Uruguay Nehri'nin Sınırları Anlaşması ile Plata Nehri'nin iç sınırları belirlenmiştir. Ancak iç ve dış sınırlar içerisindeki deniz yetki alanı meselesi çözülememiş, 1973 yılındaki TRPMF sözleşmesi ile Plata Nehri İdari Komisyonu ile bu alandaki yetkinlik sorunu aşılmıştır. Nehir'den sonraki deniz alanı için ise CTMFM kurularak ortak balıkçılık alanının yönetimi mümkün kılınmıştır.

Bu ortak çıkar alanı ve başındaki CTMFM komisyonu FAO tarafından bir bölgesel balıkçılık kurumu olarak kabul edilmekte ve faaliyetleri takip edilmekte, ortak çıkar alanı ise "ortak balıkçılık alanı" olarak tanımlanmaktadır. Komisyonun senelik olarak her tür için yakalama miktarını

belirleme, müşterek bilimsel çalışmaları teşvik etme ve onlara liderlik etme, kirliliği önleyici tedbirler alma, biyo-ekolojik sistemlerin muhafazası için projeler sunma ve tavsiyelerde bulunma, canlı kaynakları koruma, muhafaza ve geliştirme için planlar hazırlama görevleri bulunmaktadır (FAO, 2024b).

Müşterek kalkınma modellerinden herhangi biri veya Ege Denizi'nin kendine özgü geliştirilecek çok ayrı bir model de uygulansa, bu bölgelerde bilimsel araştırmaların yapılması, yukarıdaki modellerden de anlaşılacağı üzere, doğal bir gelişme olacaktır. Bunun haricinde, herhangi bir ortak kalkınma modeli uygulanmasa bile denizin iki yakasındaki bilim insanlarının bir araya gelerek müşterek bilimsel araştırmalar yapması her zaman söz konusudur.

İki ülke bilim adamlarının bir araya gelerek bilimsel çalışmalar gerçekleştirmelerinin önünde bir engel yoktur ve nitekim örnekleri mevcuttur. Tercan, Tapkın, Latinopoulos, Dereli, Tsiropoulos ve Ak'ın bir araya gelerek 2020 yılında "Ege Denizi'nin İki Tarafında Açık Deniz Rüzgâr Enerji Santrallerinin Yer Seçimi İçin Bir Coğrafi Bilgi Sistemi Tabanlı Çoklu Kriter Modeli" başlığıyla yayımladıkları bilimsel makale bunun bir örneğidir. Bu çalışmada hem denizin ekonomik anlamda kullanımı hem denizel mekansal planlama hem de çevresel koruma ana temaları kapsam içerisinde yer almakta, çalışma kapsamında yer seçimi ile alakalı entegre bir yöntem geliştirilmesi amaçlanmaktadır (Tercan vd., 2020).

Müşterek bilimsel çalışmalara bir diğer örnek, Ege Denizi'nin balık stoklarındaki baskıyı ve azalmayı önlemeye yönelik, iki ülkenin balıkçılık düzenlemelerinin uyumlaştırılmasına yönelik, iki ülke bilim adamlarıyla yapılmış bir çalışmadır. Çalışmada Ege Denizi'nin iki kıyıdaş ülkesinin uyguladığı avlanmaya yönelik teknik önlemlerinin karşılaştırmalı analizi yapılmıştır. Neticede, iki tarafın balıkçılık düzenlemelerinin çok fazla değişiklik gösterdiği, balık stoklarının erimesine neden olduğu ve sürdürülebilir olmadığı tespit edilmiş, bunu engellemeye yönelik ekosistem yaklaşımını merkeze koyan yeni ve verimli bir yönetim tarzının benimsenmesi ihtiyacı ortaya konmuştur (Dereli vd., 2022).

Aşırı, ıskarta ve yanlış avlanma, petrol yayılması, sintine ve gemi safra suyu, egzotik türlerin yerleşmesi gibi kirlenme, örfifikasyon, denizel atık, habitat yıkımı, iklim değişikliği nedeniyle yabancı türlerin çoğalması gibi birçok nedenle Ege Denizi baskı altındadır. Oysaki Marmara Denizi, Karadeniz ve Akdeniz ile etkileşimi nedeniyle canlı tür zenginliği açısından en üretken alanlardan biridir. İki ülke arasındaki Deniz Kirliliğini Önleme Sözleşmesi 73/78'in uygulanması hem iki devletin kurumları hem de beraberinde iki ülke üniversiteleri arasında müşterek çalışmaların yapılacağı ve belki de ortak yönetilen koruma alanlarının oluşturulabileceği acil eylem gerektiren önemli bir iş birliği alanıdır. Bu aciliyetin iki ülke siyasi temaslarında gündem yapılarak yapılabilecek iş birliği şekillerinin görüşülmesi gerekmektedir.

İki ülkenin deniz bilimleri ve deniz koruma alanlarına ilişkin iş birliği yapabileceğine dair nitekim bilim diplomasisi çerçevesinde TÜDAV Başkanı tarafından yakın zamanda öneriler sunulmuştur. "Dostane İlişkiler ve İyi Komşuluk Hakkında Atina Bildirgesi" peşinden, Yunanistan'ın, 16-17 Nisan 2024 tarihlerinde Atina'da gerçekleştirilecek 9. Okyanusumuz Konferansı öncesinde, Ege Denizi'nde bir deniz parkı ilan edeceğini açıklaması üzerine TÜDAV Başkanı bir açıklama yapmıştır. Açıklamada iki ülkenin Ege Denizi'nin korunması için gerçekten iş birliği yapmasına ihtiyaç olduğu, kirlenme, aşırı avcılık, yabancı türler ve iklim değişikliği gibi nedenlerle biyoçeşitliliğin tehdit altında olduğu, 2000 yılında iki ülkenin çevre sorunları konusunda iş birliği anlaşması imzaladığı, TÜDAV'ın daha önce önermiş olduğu dört adet koruma alanlarının ilanı ve yönetimi için ortak bir çalışma grubunun kurulabileceği, bu iş birliği için Barselona Sözleşmesi kapsamında yasal zeminin de hazır olduğu, bu sayede 2030 yılına kadar Ege Denizi açık deniz alanlarında koruma oranının %30'a çıkarılmasının mümkün olabileceği belirtilmiştir (Ekonomim, 2024). Bu ve benzeri girişimlerin artırılması gerekmektedir. Bunun için potansiyel yüksektir ve zaten Ege Denizi'nin maruz kaldığı kirlenme, biyoçeşitlilik azalması ve iklim değişikliği nedeniyle bu tarz müşterek girişimlere büyük de bir ihtiyaç bulunmaktadır.

Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasında deniz yetki alanları hususunda bir anlaşma bulunmadığı daha önce bahse konu olmuştur. Bu şekliyle Ege Denizi karasuları ötesindeki deniz alanları, bu iki ülke siyasi olarak egemenlik alanları dile getirirse de, hukuki olarak kıta sahanlığı veya münhasır ekonomik bölge ilan edilmediği için "açık sular" statüsünde bulunmaktadır. Buraya egemenlik alanında uygulanacak hukuki rejim siyasi ve diplomatik müzakerelere tabi olacaksa da, buraların kullanımına ilişkin geçici veya geçiş dönemi rejimini sağlayacak hükümlerin olduğu bir sözleşmenin iki tarafça imza altına alınması iki tarafın menfaatlerine uygun hareket tarzı olarak değerlendirilebilir. Buraların egemenlik meselesinden ziyade hem uluslararası ve bölgesel sözleşmeler gereği canlı kaynakların ve biyolojik çeşitliliğin muhafaza edilmesi hem de civarındaki toplulukların buraların kaynaklarından dengeli ve sürdürülebilir şekilde istifadesine yönelik hareket edilmesini mümkün kılacak yönetim mekanizmalarının ortaya konabilmesi her zaman mümkündür.

Yukarıda ortaya konmuş olan modeller bir örnek olup, DMP ilkeleri çerçevesinde bölgenin ve iki ülkenin özellikleri ve hassasiyetleri dikkate alınarak, özgün bir yönetim mekanizması oluşturulabilir. Hatta bu özgün yaklaşımın iki ülkenin beraber oluşturacakları bir "Ege Denizi bütünleşik deniz stratejisi" kapsamında hayata geçirilmesi de olanak dâhilindedir. Bu tarz seçeneklere yönelik sorgulamaların yapılması müspet bir yaklaşım olarak değerlendirilmelidir.

Mevcut haliyle Ege Denizi'nin açık sularına yönelik Türkiye ve Yunanistan, hem çevre ve biyoçeşitliliğin korunması ve ÖÇKB'ler oluşturulması, hem ortak balıkçılık alanlarının yönetimi, hem deniz üstü rüzgâr gücünden enerji elde edilmesi hem de tüm bunlara ilişkin gerekli alt yapı bilimsel araştırmalar yapılmasına yönelik müşterek bilimsel çalışmalar gerçekleştirebilirler. İki tarafın yüksek politikalar yerine, bu tarz düşük politika alanlarına odaklanarak iş birliğini geliştirmesi

kendi bağlamında Ege Denizi açık sularının kullanımına ilişkin özgün bir rejime olanak tanıma potansiyeli taşımaktadır. Türkiye'nin bu çerçevede ısrarcı olması Ege Denizi egemen haklarına ilişkin kendi tezlerinin de norm olarak yerleşmesine yardımcı olacaktır. Bunun yanında, Yunanistan uzlaşmak istemezse, Türkiye'nin tek taraflı eylemleri için de meşru alan açılması ihtimali doğacaktır.

Bu tarz müşterek çalışmalar için gerekli irade yansıması iki ülkenin devlet başkanlarınca Aralık 2023 ayında imza altına Atina Bildirgesinde görülmektedir. Bu Bildirgeden önce 2023 Eylül ayında Yunan Dışişleri Bakanı Gerapetrisis ikili ilişkileri üç katmanlı olarak "siyasi görüşmeler düzeyi", "güven artırıcı önlemler", "pozitif gündem ve güçlendirilmiş ortak eylem planı" şeklinde tarif etmiş ve üçüncü katmanın içerisinde "turizm, ticaret, denizcilik, iletişim, iklim ve çevre sorunları, bilim" gibi alanları pozitif gündemin içerisinde belirtmiştir. Yani Yunanistan tarafından "denizcilik, iklim değişikliğine uyum, çevre sorunları ve bilimsel araştırmalar" ekseninde pozitif gündem çerçevesinde Türkiye ile iş birliği yapmaya yönelik bir siyasi irade kendini göstermiştir denilebilir. Türkiye'nin bu yönde takınacağı aktif tutumla denizlerde ortak çalışmaların önünün açılmasına yönelik adımların atılması muhtemeldir.

3.5.2. Deniz Koruyuculuğu, Denizde Devlet Eylemi ve Türkiye'nin Uygulayabilme Potansiyeli

Sivil gemilerin üzerinde milislerle birlikte kullanılması bin yıldır deniz harbinin parçası olmuştur. İlk donanmalar ticari gemilerden müretteptir. Bizans ve Arap güçlerince sivil gemiler istihbarat amaçlı kullanılmıştır. 1800 yılında Britanya Fransa'yı balıkçı gemilerini savaş gemileri olarak kullanmakla suçlamıştır. Bu yüzyılda korsan gemileri birçok devletçe baskın ve yağma için kullanılmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nda sivil gemilere denizaltı saldırıları artınca ticari gemiler silahlanmıştır. İngiltere boştaki balıkçı gemilerini Alman zeplinleri hakkında istihbarat toplamak için kullanmıştır. İkinci Dünya Savaşı'nın ilk safhalarından itibaren İngiltere Alman U botlarının konumlarını rapor etmek amacıyla ticari ve balıkçı gemilerini görevlendirmiştir. Ekim 1939'da İngiltere ticari gemilerin güvertelerine silah koydurmuş ve Alman denizaltılarına çarpma talimatı vermiştir. Bazı ticari gemiler konvoy güvenliğini sağlayacak uçakların kalkışı için katapultlarla donatılmıştır. Yine İkinci Dünya Savaşı'nda ABD binlerce ticari gemiyi büyük kalibreli güverte silahları, hava savunma silahları ve karşı torpido mayınları ile donatmış ve gemi mürettebatını eğitmiştir. 1960'larda ise Sovyetlerin balıkçı trol gemileri ile ABD donanma gemileri hakkında istihbarat toplattığı vaka ile sabittir. Vietnam Savaşı'nda Merkezi Haber Alma Teşkilatı (CIA)'nın özel kuvvetlerle yürüttüğü operasyonları desteklemek üzere sivil tekneler kullanılmış ve demir atmış bazı Vietnam gemileri batırılmıştır. 1973-75 yılları arasında ABD Glomar Explorer isimli derin deniz maden araştırma ve çıkarma gemisini CIA'in batık Sovyet denizaltısının kriptografik bilgisi ve füze teknolojisini ele geçirmek üzere kullandığı bilinmektedir. Yakın dönemde ise faaliyetleri giderek yoğunlaşan Çin Deniz Milisinin 1949'lardan itibaren komün balıkçılığa dayanan tarihi

bulunmaktadır. Aşağıda detayları verileceği üzere bu üçüncü Çin deniz gücünün 2012 yılında Scarborough Kayalıklarının Filipinler'den alınması, 2014 yılında Vietnam gemilerinin Parasel Adaları'nın civarındaki sulardan kovulması, 2009 yılında ABD USNS Impeccable oşinografik istihbarat gemisine çarpılması ve Güney Çin Denizi'nde önünün kesilmesi ve 2015 yılında ise benzer şekilde USS Lassen isimli destroyerin önünü kesilmesinin gibi önemli başarıları bulunmaktadır. Ayrıca, Rusya'nın Güney Çin Denizi ötesinde ticari konteynır gemilerinin içerisinde hasas güdümlü Club-K füze sistemini gezdirdiği belirtilmektedir (Boyle, Timothy, G., 2019: 9).

Tüm bu kullanımlarda, sivil gemilerin ve üzerinde deniz milisinin kullanılması, sağladığı düşük profil, gizli faaliyet yürütme ve istihbarat toplama, az dikkat çekme, savaş gemilerinden çok daha az tehdit oluşturma ve kolayca inkar edilebilme özellikleri nedeniyle çoğunlukla çatışma ve muhasamat eşiğinin altında kalma imkânını sunmaktadır (Boyle, Timothy, G., 2019: 12).

Bugün ABD'de hem eyalet hem de federal anlamda görev verilebilen "donanma milisi" kuvvetleri bulunmaktadır. Bunlar donanmadan, deniz piyadelerinden ve sahil güvenliklerinden ayrılmış (emeklilik veya sözleşme yenilememe nedeniyle) eski denizcilerden oluşturulmuş yedek kuvvetlerdir. Senenin belirli günlerinde tazeleme eğitimi yapmakta ve çağırıldığında ise aktif görev icra etmektedirler. Nitekim kıyıları vuran afetler, denizde uçak kazaları, 11 Eylül sonrası terörle savaş kapsamında acil seferberlik kapsamında görev aldıkları vakalar bulunmaktadır. New York, Alaska, Güney Carolima, Ohio, Texas, Virginia, Wisconsin, Illionis gibi eyaletlerde eyalet ve federal seviyede oluşturulup kullanımına ilişkin yasalar mevcuttur ve sistemi kurulmuştur. California, Missouri, Maryland, Pensilvanya, Güney Dakota eyaletleri ve Porto Riko'da oluşturulmasına ilişkin yasal çalışmalar yürütülmektedir. Donanma milisinin ABD'de 130 senelik bir geçmişi bulunmaktadır. Birinci Dünya Savaşı'nda 26 eyalette oluşturulmuş ve Donanma'ya yedek kuvvet sağlamıştır. Aynı güç, İkinci Dünya Savaşı'nda devreye sokulan yedek kuvvetin de çekirdeği olmuştur (Nofi, 2007).

ABD'de bulunan milis gücü haricinde ayrıca savaş ve kriz zamanlarında aktive edilen ve Savunma Bakanlığı'na tahsis edilen 97 sivil gemiden oluşmuş Ulusal Savunma İhtiyat Filosu bulunmaktadır. ABD Ulaştırma Bakanlığının Denizcilik Genel Müdürlüğüne bağlı bulunan bu filonun 48 gemisi Hazır İhtiyat Kuvveti ismiyle bakımını yapan çekirdek kadro ile 5-10 günlük aktivasyon için hazır tutulmaktadır. Filonun kalan gemileri korozyonu önleyici yöntemlerle koruma altında tutulmaktadır. Filonun görevi savaş ve kriz zamanlarında güvenlikle alakalı devlet unsurlarına stratejik taşıma kapasitesi sunmaktır. Aktive edildiğinde bu gemilerin mürettebatı sivil denizcilerden ve/veya eski denizci askerlerden tamamlanmaktadır (National Defense Reserve Fleet, t.y.).

Tüm bunların dışında ABD'de bir de Vatan Güvenliği Bakanlığına bağlı Yardımcı Sahil Güvenlik birimi bulunmaktadır. Gönüllülerden oluşan bu birim ABD'nin 50 eyaletinde ve deniz aşırı

topraklarında bulunmakta ve Sahil Güvenlik'in arama kurtarma, kolluk, denetim, kirliliğe müdahale, vatan koruması kapsamındaki hemen hemen tüm görevlerine katılmaktadır. Yardımcı Sahil Güvenlik'in 26000 üyesi bulunmakta ve bunlar gönüllü olarak Sahil Güvenlik görevlerini desteklemeye katılmaktadır. Kuruluşu 1939'lara dayanan bu birim şu ana kadar 500 bine yakın Sahil Güvenlik görevine destek vermiştir. Birim bu desteğini yıllık 4.5 milyon saat hizmet katkısı ile gerçekleştirmektedir (US Coast Guard Auxiliary, t.y.).

Bir diğer deniz milis modeli Çin Halk Cumhuriyetinde halen uygulanmaktadır. Çin deniz milisi kuruluşundan itibaren zaman içerisinde, özellikle de Xi Jin Ping'in devlet başkanı olmasından sonra, Halkın Kurtuluşu Ordusu'nun gizli üçüncü deniz kuvveti haline gelecek derecede güçlenmiş ve etkin hale gelmiştir. Çin bu sayede çevresindeki denizlerde özellikle de Güney Çin Denizi'nde üç deniz kuvveti stratejisini uzun süredir uygulayarak kendi normlarını yerleştirmeye uğraşmaktadır (Kennedy, 2018). 1949'da Milliyetçi Çin'in kaybedip Tayvan'a kaçması ile toplam 510 bin balıkçı tekneden 47.500 tanesi ana karada kalmış ve kaçmasın diye bu teknelere birer Komünist Parti elemanı yerleştirilmiştir. Balıkçı komün merkezlerinde verilen tekne ruhsatlarında birinci görev olarak "saldırıları ve sızmaları engelleyerek ulusal güvenliği güçlendirmek" ifadesiyle milis görevi resmi olarak başlatılmıştır. 1956 itibarıyla 76 bin haneyi içeren 787 balıkçılık komünü açılmıştır. Korsanlığı önlemek, balıkçı filolarının partiye güvenini ve iş birliğini artırmak için 1950'lerin ortasında devlet bankalarından onarım, filo büyütmek için kredi imkânı, kaza sigortası gibi düzenlemeler getirilmiş, balıkçı komün halkının eğitimi için okullar açılmış, alt yapı için imar ve kıyı doldurma projeleri hayata geçirilmiştir. Bu çabalar netice vermiş ve artık balıkçılar gönüllü olarak Halkın Kurtuluşu Ordusu'na korsanların tutuklanması ve haklarında istihbarat için yardımcı olmaya başlamıştır. Yine aynı dönemlerde devlet eliyle 12 balıkçı şirketi kurulmuş onlara avlanmaları için geniş sorumluluk sahaları tahsis edilmiştir. 1959 yılında Çin Komünist Partisi Çin balıkçılığında gerçekleştirdikleri dönüşümle hem dünyanın ikinci büyük balıkçı ulusu olmuş hem de yakın denizlerdeki faaliyetlere bir düzen getirmiştir. İyi seviyede olmayan donanmanın görevlerinin yerine getirilmesine destek amacıyla Çin komünist balıkçıları kıyı savunma doktrini görevlerini gönüllü olarak yerine getirmiştir. Kıyı savunma doktrini kapsamında silahlandırmış gemilerle hem istihbarat ve lojistik anlamında hem de gemilerin bazıları silahlandırılarak deniz hareketına destek vermişlerdir. Bu süreçte Su Ürünleri Bakanlığı ile Donanma arasında simbiyotik bir ilişki gelişmeye başlamıştır. ÇHC ve Sovyetlerin siyasi ilişkilerinde ayrılığının ardından oluşan ekipman, malzeme ve eğitim ve ayrıca denizlerde gözetleme ve istihbarat açığını gidermek adına motorlu balıkçı tekneleri bahriye subayları görevlendirilerek kullanılmaya başlanmıştır. 1970'li yıllarda köylü milis balıkçılardan mürekkep Çin deniz milis gücünün sayısı, rolü, etkisi ve görevleri iyiden iyiye belirginleşmeye başlamıştır. Mayın temizliği, mayın serpme, ikmal desteği, keşif ve dış politika faaliyetleri gibi birçok savaş ve barış zamanı görevlerini yerine getirmeye kabil bir birim olarak öne çıkmaya başlamışlardır (Swanson, 1982).

1974'te Vietnam'den Parasel adalarının alınmasında amfibi çıkarmada sağlamış oldukları büyük katkı, 1978 yılında Çin ve Japonya arasında imzalanmak üzere olan barış ve dostluk anlaşması öncesinde Senkaku adalarına ilişkin Çin'in istediği ifadeler anlaşmaya yansıtılncaya kadar iki yüzden fazla derin su balıkçı gemisinin adaların çevresinde dolaşması ve Japon devriye botlarını taciz etmesi, büyük dış politika başarıları olarak değerlendirilmektedir. 2000 yılı sonrasında diğer büyük başarıları ise 2009 USS Impeacable gemisine çarpma ve taciz, 2012 yılında Filipinler'den Scarabrough kayalıklarının alınması, 2014 yılında Vietnam gemilerinin Paracel Adaları civarından kovulması ve 2015 yılında USS Lassen destroyerinin yolunun kesilmesi gibi vakalardır (Grossman ve Ma, 2020).

Çin'de deniz milislerinin öneminin arttığı milat olarak değerlendirilebilecek olaylar 2012 senesinden sonra cereyan etmektedir. 2012 senesinde Scarborough Kayalığının Filipinlerin elinden alınıp etkin olarak Çin'in kontrolü altına sokulmasında başarı gösterdikten sonra, Xi, bunu gerçekleştiren Hainan eyaletinde konuşlu Tanmen Deniz Milis Bölüğünü ziyaret etmiştir. Bu ziyarette Xi, deniz milisini Çin egemenlik iddialarını savunmaları ve korumalarındaki rolleri nedeniyle övmüş ve onlara "modern ekipmanları kullanmayı ve çalışma yeteneklerini geliştirmelerini" salık vermiştir. Ayrıca sadece balık tutmaya değil "bilgi toplamaya ve adalar ve resiflerin inşasını desteklemeye" odaklanmalarını istemiştir. Bu ziyaret deniz milisinin yaygınlaşması ve profesyonelleşmesi yönünde ivme başlamıştır (Miura, 2022). Çin deniz milis gücüne kaynaklar yerel ve bölgesel seferberlik konseyleri marifetiyle esasen yerel hükümetlerce sağlanmaktadır. Görevle alakalı ise Halkın Kurtuluş Ordusu bu deniz milis gücünü sevk ve idare etmekte, doktrinini, teşkilatını, eğitimini, malzemesini, liderliğini ve öğretimini, personel ve tesislerini yönetmektedir (Erickson, "Shining...", 2018).

Çin'in ayrıca 2015'te kurduğu ve 2016'da hizmete soktuğu daimi deniz milis gücü bulunmaktadır. 2015'ten beri Paracel Adaları'ndaki Sanşa Şehrinde başlamak üzere Çin tam zamanlı deniz milis birliği geliştirmektedir. Bu birlik daha profesyonel, daha silahlı, zorunlu hizmet dâhil iyi maaşlı unsurlardan oluşmaktadır. Bu milis birliği direğe monte tazyikli su atan su toplarıyla teçhiz edilmiş ve gövdesi çarpışma için güçlendirilmiş gemilerde mürettebat olarak görev yapmaktadır. Geçmişte deniz milis gücü, şirketlerden veya bireysel balıkçılardan gemi kiralarlarken, Çin bu şekliyle devlet eliyle yapılmış balıkçı teknelerini en azından Güney Çin Denizi'ndeki deniz milis gücünün parçası olarak hizmete sokmuştur. Örneğin Hainan eyalet yönetimi 2016 yılında 84 adet güçlendirilmiş gövdeli, cephanelikli geniş milis gemisi inşa siparişi vermiştir. Bunun yanında yönetim Spratly Adalarında sık operasyonları teşvik için geniş subvansiyonlar sağlamaktadır. Maaşı herhangi bir ticari balıkçılık sorumluluğundan bağımsız olarak verilmekte olan bu milisler donanmadan yeni ayrılmış emeklilerden oluşmaktadır. Milisler barış ve savaş görevlerine yönelik hafif silah kullanımı dâhil eğitim almakta, düzenli olarak avlanma yasağı takibi dâhil izleme ve gözetleme görevleri için Güney Çin Denizi'ndeki arazi arızalarına gönderilmektedir (Erickson, "Exposed...", 2018). Çin resmi ve gayri resmi yollardan deniz milis gücünün varlığını ve

faaliyetlerini inkâr emektedir. Bunu yaparken devlet desteğinin balıkçılığa verilmesinin sadece Çin'e has bir uygulama olmadığı, dünyanın birçok yerinde gerçekleştirildiğini ifade etmektedir (Chinese Maritime Militia ..., 2021).

Komünist rejimle yönetilen bir ülke olması nedeniyle, Çin'e benzer şekilde balıkçı komünleri ile başlayan Vietnam deniz milisi olgusu, 2007 yılından itibaren resmiyet kazanmaya başlamıştır. 2007 yılında Savunma Bakanlığı'nca yayımlanan "Deniz Milisi Meşru Müdafaa Kuvvetlerinin Kurulmasının Güçlendirilmesi için Rehber İlkeler" isimli direktif ile Vietnam resmi olarak bu işe soyunmuştur. 2009 yılında ise Vietnam Meclisi'nde bununla ilgili "Milis Meşru Müdafaa Kuvvetleri Yasası" çıkarılmıştır. Yasaya göre Vietnam balıkçı gemileri uzak denizlere gittiğinde milislerce eşlik edilmesi zorunlu hale getirilmiştir. Bu yasa ile deniz ihtilaflarında artık Vietnam deniz milislerinin cephede yer almasının önü açılmıştır. 2014 yılında ise deniz milisinin ölçeğini genişletmek için hükümet bir kararname yayımlamış, bu kararname ile milis gemisi olarak kullanılacak demir gövdeli büyük balıkçı gemileri inşa eden veya satın alan şirket veya kişilerin devlet tarafından desteklenmesine karar verilmiştir. 2018 yılında Vietnam Savunma Bakanlığı deniz milis gücünün daimi bir kuvvet olarak teşkiline ve bütün kıyı bölgelerini kapsayacak şekilde genişletilmesine yönelik bir teklif sunmuştur. Peşinden devlet eliyle ilk parti deniz milis gemilerinin askeri gemi inşası marifetiyle üretilmesine yönelik talimat verilmiştir. 2019-2022 döneminde 14 kıyı vilayeti için 126 milis gemisinin üretilmesine girişilmiştir. Bu yeni gemiler Vietnam deniz kolluk gemileri referans alınarak üretilmektedir. Gövdesi güçlendirilmiş, su topları ile donatılmış, önü çelik ile kuvvetlendirilmiş, üzerine bir de makinalı tüfek konmuş bu gemilerle Çin'in denizdeki sayı ve teknoloji üstünlüğünün, gerilla taktikleri çerçevesinde dengelenmesi ve aynı minvalde hareket eden Çin'e milislerine karşı da bir önlem alınması hedeflenmektedir. Vietnam deniz milis gücünün Çin deniz milis gücünden farkı, varlığının inkâr edilmemesi, resmi olarak kurulmuş ve deklare edilmiş olmasıdır (Duo, 2022).

Kandada Okyanus Koruma Planının 2016-2022 yılları arasında gerçekleştirilen ilk safhasında Kanada hükümetince sahil güvenliğinin güçlendirilmesi adına alt yapı ve ekipman yenilemesi yanında, uzak bölgelerde gönüllü arama kurtarma ve çevre koruma hizmeti sunabilmek için yerli toplumlardan Sahil Güvenlik gönüllü ekiplerinin oluşturulması da bir başka deniz milisi örneğidir. Bu kapsamda oluşturulacak ekipler için bütçe ayrılarak müdahale botu alabilmeleri sağlanmıştır. Bu yaklaşım nüfusu az ancak kıyı uzunluğu dünyanın en büyüğü olan Kanada'nın bütüncül deniz yönetişimi kapsamında yerel halkın süreçlere ve yönetişime dâhil olması ilkesinin uzantısıdır. Yardımcı Sahil Güvenlik (Coast Guard Auxiliary) ismiyle kurulan bu gönüllü birimlere uzak ve ulaşılması zaman alacak bölgeler için arama kurtarma faaliyetlerini yürütme görevleri verilmiştir. Kanada Yardımcı Sahil Güvenliği'nin 2015-2020 yılları arasında 8000'i aşkın arama kurtarma (A/K) çağrısına mukabele göstererek 17000 saatin üzerinde A/K gönüllü desteği sverdiği, senelik ortalama 1605 görevlendirme senelik ulusal deniz A/K görevlendirmelerinin %24'ünü icra ettiği, 2020-2021 döneminde birimin 4129 üyeye ve 964 gemiye sahip olduğu belirtilmektedir. Halen Kanada

Yardımcı Sahil Güvenlik'in altında değişik bölgelerde teşkil edilmiş altı gönüllü sahil güvenlik ekibi (RCMSAR, CN-CGA, CCGA-CveA, CCGA-Q, CCGA-M, CCGA-NL) görev yapmaktadır (Canadian Coast Guard Auxiliary, t.y.).

Bir diğer model Fransa'nın sahil güvenlik işlevlerini yerine getirmek üzere tasarlanmış, daha önce bahse konu olan, Denizde Devlet Eylemi modelidir. Fransa 1970'li yıllarda yürüttüğü çalışma neticesinde pahalıya mal olacağı gerekçesiyle ayrı bir Sahil Güvenlik kurmaktan vazgeçip bunu kamunun gemi kullanan tüm birimlerini sahil güvenlik işlerine kullanabilecek şekilde bir sistem kurarak gerçekleştirmeye karar vermiştir. Özü deniz emniyeti, güvenliği ve kolluk alanlarına ilişkin sürekli istihbarat analizi temelinde devletin mevcut unsurlarının hedef odaklı bir şekilde denizlerde kullanılmasıdır. Fransa bunu yerine getirirken bilgi ve müdahale için bakanlıklar arası ve kurumlar arası müdahale kapasitesini uyumlandırmayı ve ayrıca diğer devletlerle, bölgesel ve uluslararası örgütlerle geliştirdiği ortaklıklarla da benzerini yapmayı hedeflemiştir. Yani ayrı bir kapasite ve teşkilat yaratmak yerine işlevi görecektir mevcut kapasiteye hedef odaklı beraber çalışabilme yeteneğini kazandırma tercih edilen politika olmuştur (Bachelier ve Frecon, 2022).

Türkiye'de de deniz milis gücünün yaratılması ve kullanılması için mevcut mevzuatın yeterli çerçeveyi sağlayabileceği değerlendirilmektedir. Ufak dokunuşlarla veya güncel yorumlamayla, özellikle barış zamanı uygulanabilecek ve ihtiyaca binaen kısmi seferberlik ilan şartlarının oluştuğu ileri sürülerek, deniz milisi benzeri bir sivil deniz gücünün hayata geçirilmesi potansiyeli vardır ve olanak dâhilindedir. Türkiye'nin seferberlik sisteminde avcı birlikleri olarak isimlendirilen bu birliklerin deniz milislerine yönelik isimlendirilmesi pek tabii ki değişik olabilir. Mevcut haliyle böyle bir sivil deniz gücünün ismi “deniz koruculuğu” veya "deniz avcı birliği" şeklinde ifade edilebilir. Türkiye'nin bu tarz bir deniz milis gücü kullanım geçmişi yoktur ve bu kavrama aşinalığı sağlamak da kolay olmayacaktır. Ancak ülkemizde terörle mücadele kapsamında Köy Kanunu'nda yapılan bir ufak değişiklikle ve Köy Koruyuculuğu Yönetmeliği ile gönüllü köy koruyuculuğu sistemi hayata geçirilmiş ve halen aktif olarak kullanılmaktadır. Bu gerçekten hareket ile amacı ve kapsamı farklı olsa da, benzer bir yöntem ile deniz milis gücü oluşturulması gayet tabii ki mümkündür. İhtiyaç olup olmadığı konusu tartışmalı olsa da, dünyada örnekleri olan ve genellikle denizlerde alan kontrolü ve hâkimiyeti için çeşitli kisvelerle uygulanan bu milis yönteminin, uygulanıp uygulanmaması bir yana, en azından fikri hazırlığının yapılması önem arz etmektedir.

İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum (AFAD) Yönetimi Başkanlığı'nın Afet ve Acil Durum Yönetimi Eğitimi genel ağ sayfasında Sivil Savunma Mevzuatı incelendiğinde denizlerimizde hak ve menfaatlerimizin tanınmasına ve zorlanmasına ilişkin bir deniz yedek (avcı/milis) gücünü oluşturabilecek yasal mevzuata ilişkin geniş bir çerçeve olduğu anlaşılmaktadır.

– 1964 tarihli Sivil Savunma ile İlgili Şahsi Mükellefiyet, Tahliye ve Seyrekleştirme, Planlama ve Diğer Hizmetler Tüzüğü kapsamlı bir şekilde asker ve devlet görevlisi olmayan vatandaşların sivil savunma için yoklamaya alınıp muayanesinden, eğitim ve donatımına kadar kadar

detaylı hükümler içeren bir tüzük olup, il ve ilçelerde bu işlerin yetkisini vali ve kaymakamlara vermiş durumdadır.

– 1966 tarihli Sivil Savunma Hizmetlerinde Askeri İşbirliği Yönetmeliği, mülki amirlerin bölgesine yönelik bölgesindeki ve diğer askeri kurumlardan talep edebileceği desteğin çerçevesini çizmektedir.

– 1983 tarihli ve 2941 sayılı Seferberlik ve Savaş Hali Kanunu barıştan itibaren seferberlik ve savaş hükümlerinin uygulanma esaslarına ilişkin yükümlülükleri belirtmektedir. Kanun seferberliği genel ve kısmi olarak sınıflandırmakta, kısmi seferberlikle alakalı ülkenin bir veya birden fazlasına uygulanan ve bütün güç ve kaynakların kullanılmasını gerektirmeyen seferberlik halidir tanımını yapmaktadır. Kanun seferberlik ve savaş haline yönelik barıştan itibaren kamu ve özel kurum ve kuruluşlara görevler verileceğine, bunlardan gerekli görülenlerde teşkilatlar kurulacağına hükmetmektedir. Ayrıca mevcut kanunların hükümlerine ilave olarak Cumhurbaşkanına seferberlik ve savaş hali için yönetmelik çıkarma yetkisi vermektedir.

– 1939 tarihli ve 3634 sayılı Milli Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu ise seferberlik ve savaş ile gerginlik ve kriz dönemlerinde temin edilemeyen askeri ihtiyaçlar ve hizmetleri vermeye veya yapmaya şahıslar üzerine yükümlülük getirmektedir. Tedarik olunacak maddeler listesinde "bütün müstademin ve mürettebatı ile beraber deniz, göl, nehir ve kanallarda bulunan gemiler ve her türlü cer ve nakil vasıtaları" yer almaktadır.

– 1944 tarihli ve 4654 sayılı Memleket İçi Düşmana Karşı Silahlı Müdafaa Mükellefiyeti Kanunu "Fevkalade hallerde ve seferde havadan kıta indirmelerine, paraşütçülere ve denizden çıkarmalara ve hudutlardan sızmalara karşı o mahallin 15 kilometre çevresi içinde bulunan 18 yaşını bitirmiş ve 60 yaşını tamamlamamış vatandaşlar ihtiyaca göre silahla mukavemet etmekle mükellef tutulurlar. Yaş haddi kadınlar için 20 ile 45 arasındır. Erkek vatandaşlar bu mükellefiyeti başarmak için lüzum görülen mahallerde yılda en çok 72 saat ve dokuz günü geçmemek üzere ders ve talim görmek mecburiyetindedir." şeklinde hükmetmektedir.

– 1945 tarihli Memleket İçi Düşmana Karşı Silahlı Savunma Ödevi Yönetmeliği "olağanüstü hallerde ve seferde paraşütçülere ve havadan kıta indirmelerine, denizden çıkarmalara, sınırlardan sızmalara karşı, kamu görevi olan vatandaşlar haricinde, 16 yaşını biriten ve 60 yaşını bitirmemiş erkeklerle 20 yaşını bitiren ve 45 yaşını bitirmemiş kadın vatandaşları silahla karşı koymakla ödevli olduklarını" belirterek bu silaha alınma ve teşkilatlanma işlemini düzenlemektedir. Valilere, yönetmelikle, bölgelerindeki şehir kasaba ve köylerde bu ödevlilerden sivil savunma teşkilleri vücuda getirmek görevi verilmiştir. Avcı birliği denilen bu teşkilleri için il ve ilçelerde vali ve kaymakam başkanlığında "seçme ve değerlendirme kurulu" teşkil edilmesi bu yönetmelikle emrolunmuş, sivil savunma müdürlerine koordinatör ve sekreterlik görevi verilmiştir. Yönetmeliği göre bu ödevliler, yılda en çok dokuz günü geçmemek üzere talim ve tatbikat için celp olunabilmektedir. Bu amaçla toplanmalarından mülki idare amiri sorumludur. Toplanma yeri, avcı birliğinin seferde hareket kontrolüne veya emrine gireceği askeri birlik komutanı tarafından seçilerek mülki idare amirine bildirilir. Can alıcı önemli nokta ise, fevkalade hallerde ve seferde avcı

birliklerinin göreve başlamasına Genelkurmay Başkanının teklifi üzerine Cumhurbaşkanınca / Bakanlar Kurulunca karar verilmesidir.

– 1990 tarihli Seferberlik ve Savaş Hali Tüzüğü ise personel, mal ve aracın nasıl seferberlik işlemlerine ilişkin detayları düzenlemektedir. Bu kapsama deniz ve su yolu araçları ve personeli de girmektedir. Deniz ve su yolu taşıt araçlarının kaynak saptaması Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nce sefer görev emirlerinin bildirilmesi işlemi Milli Savunma Bakanlığı'nca ilgili gemi ve araç sahibi ve limanına yapılmaktadır. Tüzüğe göre deniz ve su yolu taşıt araçları mürettebat ve hizmetlileriyle birlikte sevk edilmesi gerekmektedir. Sefer görev emri verilmiş deniz ve su yolu taşıtları bütün hizmetlileri ve mürettebatıyla birlikte her defasında on günü geçmemek üzere seferberlik tatbikatına çağırılabilirler (Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, 2023).

Net olarak, özellikle balıkçılık sektörü gemileri ve personeli belirtilerek bir deniz milis gücü oluşumuna olanak sağlayacak bir mevzuat olmamakla birlikte, özeti sunulan bu mevzuatın oluşturduğu çerçeve böyle bir deniz gücünün kısmi seferberlik kapsamında ve esaslarını özeti verilen bu mevzuattan alan Cumhurbaşkanlığı'nca çıkarılacak özel bir yönetmelik kapsamında hayata geçirilmesi ve barış zamanında da denizlerimizde ve özellikle Ege Denizi'nde kullanılması mümkündür. Böyle bir yöntemin, yani bir deniz yedek (korucu/milis) gücü örgütlenmesinin, barış zamanında denizlerde sorunsuz bir şekilde görev yapabilmesi için, sivil bir denizcilik çeşidi ile gerçekleştirilmesi daha uygun olacaktır. Bu tarz bir örgütlenme kıyı taşımacılığı yapan deniz ulaştırma şirketleri, bilimsel araştırmalar gerçekleştiren kamu veya akademik kurum araştırma kurumları veya avcılık yapan balıkçılık şirketleri bünyesinde ve/veya kisvesinde hayata geçirilebilir. Nitekim bu örgütlenmeler halen Çin Halk Cumhuriyeti ve Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti'nde devlet teşviki alan "balıkçı şirketleri" içerisinde görevlendirilen "balıkçı/deniz milisleri" şeklinde veya devlet balıkçı şirketleri bünyesinde oluşturulan deniz milisleri şeklinde mevcuttur. Ayrıca geçmişte deniz milis uygulamalarının savaşlar öncesinde gerginlik dönemlerinde, savaşlar esnasında ve soğuk savaş yıllarında başat devletlerce uygulandığı da yukarıda bahse konu olduğu üzere tarihte vakadır. Bunun haricinde ABD ve Kanada örneklerinde görüldüğü gibi gönüllülerden kurulu Yardımcı Sahil Güvenlik birimlerinin kurulması modeli de bir diğer seçenek olarak değerlendirilebilir.

Türkiye'nin Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları 2. Ulusal Gözden Geçirme Raporunda, balıkçılık stokları ve çeşidinin korunması kapsamında kayıt dışı ve plansız avlanmanın önüne geçebilmek için deniz ve iç su koruyuculuğu sisteminin hayata geçirilmesi tavsiye edilmektedir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019). Bahse konu deniz koruyuculuğu sistemi, Akdeniz Koruma Derneği tarafından 2013 yılında Gökova Körfezi Balıkçılığa Kapalı Alanların korunması ve gözetimi için başlatılmış yerel balıkçıyı bu görev için en ön safhaya yerleştiren bir sistemdir. Çünkü yerel kıyı balıkçısı denizel biyoçeşitliliğin ve avlanma yasağının olduğu alanları muhafaza ederek aynı zamanda geçim kaynaklarına sahip çıkmakta, yönetişiminde önemli paydaş aktör olabilmektedir. Koruyuculuk sisteminde koruyucu yerel balıkçı koruma altındaki alanları

izleyerek, avcılık, uygunsuz tekne bağlama, denize atık boşaltma gibi yasa dışı uygulamaları tutanak altına alıp sunulan iletişim ağı üzerinden İçişleri Bakanlığı, TOB, ÇŞİDB yerel birimlerine SMART (Smart Monitoring and Reporting Tool) mobil uygulaması kullanarak rapor etmektedir. Raporlamalarda vakalar ve tür gözlem kayıtları üzerine veri bu şekilde birikmektedir. Ceza kesme yetkisi bulunmayan deniz koruyucularının sorumluluğu, Anayasa'nın 56. maddesi kapsamdadır ve yasa dışı eylemlerin önlenmesi konusunda kamu kurumlarına bilgi ve gerektiğinde destek vermekle sınırlıdır. Anayasa'nın 56. maddesi, "Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir." şeklinde amir hükümdür (Akdeniz Koruma Derneği, t.y.). Ayrıca Balıkçılık ve Su Ürünleri Kanun ve Yönetmeliğinde idari para cezalarına ilişkin yetkinin mülki amir tarafından devredilebileceği grup içerisinde "kamu tüzel kişilerine bağlı muhafız, bekçi ve korucular" ifadesiyle de korucuların denizlerle bir idari ilişkisi kurulmuş durumdadır (Su Ürünleri Mevzuatı Kontrolör El Kitabı, 2017: 17).

Deniz koruculuğu kapsamında ele alınabilecek bir diğer seçenek, halen aktif bir bulunan "deniz izciliği" sistemidir. Emekli Deniz Kurmay Albay Halil Necati Hatipoğlu'nun aktardıklarına göre (MarineDealNews, 03.01.2018), 1990'lardan itibaren Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde deniz izciliğine yönelik önemli uygulamalı eğitim ve dokümantasyon çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Ancak, "Atatürk'ün Leventleri: Deniz İzciliği El Kitabı (Sınıf Çalışma Programı 1-2) adı altında toplanan çalışmaların basılıp deniz izci kitabı olarak kullanımı safhasına geçilememiştir. Hem Milli Eğitim Bakanlığı hem de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde münferiden ayrı ayrı organizasyonlarla kısıtlı olanaklarla deniz izciliği faaliyetleri sürdürülmüştür. 2012 yılından itibaren Türkiye İzcilik Federasyonu haricindeki kurumlardaki izcilik faaliyetleri söndürülerek, Federasyon kapsamına alınmıştır. 2008-2009 yıllarında Foça'daki deniz üssünde 450, Mersin'deki deniz üssünde 1500 gencin deniz izci yemin törenlerinin icra edildiği şeklinde haberler görülmektedir (Deniz Haber Ajansı, 25.02.2008; 08.03.2009). Günümüzde Türkiye İzcilik Federasyonu bünyesinde deniz izciliğine yönelik herhangi bir birim bulunmamaktadır. Bir ilk olarak 2022 yılı Ocak ayında "Tuzla Deniz İzçileri Derneği" kurularak gençlere denizciliği sevdirmeye adanmış faaliyetlerine başlamıştır (Tuzla Manşet, 25.02.2022). Deniz izciliği sisteminin yaygınlaştırılıp Sahil Güvenlik desteğinde kullanılması da deniz koruyuculuğu kapsamında dikkate alınacak bir diğer uygulamalı seçenektir.

Bir başka seçenek, Ege Denizi açık denizlerinde su ürünleri çiftlikleri kurularak bunları muhafaza edecek gövdesi güçlendirilmiş gemilerle donatılmış deniz koruyuculuk sisteminin kurulması olabilir. Su ürünleri yetiştiriciliğinde Avrupa'nın öncü ülkesi olan Türkiye bu ekonomik faaliyetinin %76'sını Ege Denizi kıyılarında gerçekleştirmektedir. Çevreye ve ekolojiye etkisi minimuma indirilecek yöntemlerle bu faaliyet Ege Denizi açık deniz sularına kaydırılarak, aynı zamanda birçok turistik ve rekreasyonel faaliyete ev sahipliği yapan kıyılarımız üzerindeki baskının azaltılması sağlanabilir. Bu tarz bir faaliyetin yerinde korunması ve gözetimi için deniz milisi veya deniz koruyuculuğu tarzı bir oluşumun gerçekleştirilerek denizde varlık gösterilmesi ve böyle bir

oluşumun, şu an birçok çeşidi üretilen insansız deniz araçları ve insansız hava araçları ile desteklenmesi, Türkiye için başarılması mümkün bir husustur. Bu tarz balık çiftliklerinin Ege Denizi açık deniz sularına ilave olarak Yunanistan'ın kendisine anlaşmalarla devredilmeyen ada ve adacıkların karasularına kurulması seçeneği de egemen haklarımıza ilişkin tezlerimizin güçlendirilmesine yönelik atılacak önemli adımlardan biri olabilir. Ayrıca böyle bir hareket tarzı için, birazdan bahse konu olacak, Sahil Güvenlik'in merkezde olduğu bir denizde devlet eylemi yönteminin de uygulanması tercih edilebilecek bir politika olarak ortaya çıkabilir.

Sonuç olarak, sivil toplum gönüllüleri ve yerel fayda sağlayıcı balıkçılar tarafından yürütülebilecek bu tarz bir deniz koruyuculuğu sisteminin,

- oluşturulabilecek devlet balıkçı şirketleri üzerinden,
- çevre, biyolojik çeşitlilik ve deniz ekosistem alanlarında bilimsel araştırma yapan ekipler üzerinden geliştirilmesi ve ayrıca,
- Türkiye'de üretilmeye başlanan insansız deniz üstü ve deniz altı araçları ile desteklenerek faaliyetlerinin açık denizlere genişletilmesi olanak dâhilindedir.

Denizde devlet eylemi veya koordine edilmiş deniz varlığı şeklinde ifade edilen yöntem ise Türkiye için izlenebilecek bir diğer modeldir. Bu model çerçevesinde devletin gemi kullanan sivil kurumlarının Sahil Güvenlik görevlerini destekleyebilecek şekilde koordinasyonunu sağlayacak teşkilatı ve devamlı yönergeyi oluşturmak söz konusu olabilir. Yani devletin "deniz gücü"nün denizdeki etki alanına yoğunlaştırma eylemi bu çerçevede yerine getirilebilir. Neticede, denizde var olmak ve devlet eylemi gösterebilmek için devletin denizle ilgili tüm kaynaklarının verimli bir şekilde kullanılması bir koordinasyon ve organizasyon meselesidir. Örneğin, yaptığı görevlerle zaten Sahil Güvenlik ile yakın koordinasyon içerisinde olan KEGM gemilerinin ve teşkilatının sahil güvenlik işlevlerini açık denizlerde destekleyecek şekilde genişletilmesi söz konusu olabilir. Denizde devlet eylemi kısacası devletin deniz üstü ve altı platformuna sahip tüm sivil unsurlarının da dâhil olduğu bir devlet eylemi sistemidir. Ege Denizi'nde politika hedefi olan kaynak sahaları, koruma alanları, su ürünleri yetiştiriciliği gibi çalışma sahaları ve çevresinde denizde varlığın çatışmasız ve güçlü bir şekilde gösterilmesi adına Sahil Güvenlik unsurları merkeze konarak tüm kamu deniz araçlarının bir kurumlar arası koordine mekanizması çerçevesinde kullanılması ihtimal dışı olmayan bir hareket tarzıdır. Ancak böyle bir hareket tarzına yönelik henüz tecrübe edilmiş bir uygulama, denizde arama kurtarma ve kirliliğe müdahale haricinde, bulunmamaktadır.

SONUÇ

Türkiye'nin denizde başarı elde etmesi, denizci bir ülke olabilmesi ve refahını artırabilmesi için Ege Denizi'ndeki düğümün çözülmesi şarttır. Zira Ege Denizi'nde çözümsüzlük durumunun Türk deniz yönetiminin gelişimini etkileme potansiyeli yüksektir. Ege Denizi'ne ilişkin gerginlik dönemlerinde Türk deniz yönetimi kendisini geliştirirken, takip eden normalleşme dönemlerinde ise geri plana atılması söz konusudur. Yunanistan Ege Denizi'nde AB Deniz Strateji Çerçeve Direktifi doğrultusunda bütünleşik deniz yönetimi kapsamında denizel mekânsal planlama proje ve çalışmaları gerçekleştirmektedir. Ayrıca biyolojik çeşitliliği koruma adına bitişik adalar üzerinden özel çevre koruma bölgeleri ilan ederek karasularına ilave deniz alanlarında egemen haklar tesis etme gayreti içerisinde. AB bünyesinde üretilen denizel mekânsal planlama haritalarında, rüzgâr enerji projeleri haritalarında, diğer uluslararası örgütlerin haritalarında ve genel maksatlı coğrafi bilgi sistemlerinde Ege Denizi'nin tümünün, teorik de olsa, kendi kıta sahanlığı şeklinde gösterilmesine uğraşmaktadır. Teorik gösterim yapılan bu haritalarda Türk tezi olarak Mavi Vatan haritası aynı şekilde teorik olarak yer bulamamaktadır. Yunanistan ayrıca balık avcılığı açısından Ege Denizi'nden Türkiye'ye nispeten çok daha fazla istifade etmektedir. Hem üretim, hem tüketim hem de istihdam anlamında nüfusa dayalı oranlamada Yunanistan lehine dengesiz bir durum söz konusudur. Ayrıca, Türkiye balık avcılığının çoğunu Karadeniz'de gerçekleştirmekte, Ege Denizi'nde kendi karasularında daha çok yetiştiricilik yapmakta ve bu durum hem Karadeniz'deki balık stokları üzerinde baskı yaratmakta hem de Ege Denizi'deki karasularının kirlenme riskini artırmaktadır.

Ege Denizi sahip olduğu zengin biyoçeşitlilik nedeniyle Barselona Sözleşmesi Akdeniz Eylem Planı kapsamında koruma altına alınması gereken deniz olarak ilan edilmiştir. Denizin kirlenmesi ve yanlış avlanma nedeniyle bu çeşitliliğin kaybolması söz konusudur. Buradaki canlı çeşitliliğinin korunması ihtiyacı bulunmaktadır. Ege Denizi'nin mikroalgler gibi mikroorganizmalarının araştırılması ve ekonomiye sürdürülebilir şekilde kazandırılmasına yönelik de henüz gerçekleştirilmiş bir çalışma bulunmamaktadır. Ayrıca, Ege Denizi'ndeki rüzgâr sene boyu sürekliliği ve şiddeti ile karada üretilebilenden çok daha fazla kesintisiz bir enerji potansiyeli sunmaktadır. İlave olarak Ege Denizi, karada çıkarılana oranla çok daha fazla verimliliği olan, deniz tabanı madenleri açısından henüz araştırılmamış ve potansiyeli ortaya çıkarılmamıştır. Tüm bu çabalar için denizde uzun soluklu sabır isteyen bilimsel araştırmaların gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Türk kamuoyunda doğal gaz kaynaklarıyla ilişkili olarak Doğu Akdeniz'deki deniz

yetki alanları ve egemen haklar çokça gündem olurken, Ege Denizi'nin istifade edilemeyen kaynaklarına ilişkin bir gündem kamuoyunda henüz oluşmamaktadır.

Türkiye'nin, Yunanistan'ın AB şemsiyesi altında gerçekleştirdiği denizel mekânsal planlama çalışmalarına benzer şekilde, Ege Denizi üzerine artık bu yeni “denizde var olma” yöntemleri ile eğilme zamanı gelmiştir. Hem gerçekten Ege Denizi'nin gelecek nesillerimiz için de kullanılabilmesi adına hem de Yunanistan'ın çevreci normatif yaklaşımla kendine egemen haklar oluşturmaya karşılık verebilmek adına bu tarz bir yeni bakış açısının elzem olduğu değerlendirilebilir. Türkiye'nin en uzun kıyıların olduğu bu denizden hak ettiği şekilde istifade edebilmesi adına yeni normatif yarışta Türkiye'nin devleti ve toplumu ile birlikte yer alması gerekmektedir. Türkiye'nin yeni dönemde bu ihtiyaç çerçevesinde öncelikle Yunanistan'a müşterek çalışmayı teklif ederek Ege Denizi açık denizinin yönetimine ilişkin ortak normların oluşturulmasına gayret etmesi uygun bir hareket tarzı olabilecektir. Sonuç alınmazsa tek taraflı girişimler ile Ege Denizi canlı ve cansız kaynakları ile yeşil enerji potansiyelinin değerlendirilebilmesi adına eylem planları oluşturulması bir diğer hareket tarzı olarak değerlendirilebilir. Neticede denizde var olmanın yeni yöntemlerine toplumu da sürecin içerisine katarak uyum sağlamak, hem deniz yetki alanlarına ilişkin Yunanistan lehine işleyen çözümsüzlük sürecinde aktif kalmak hem de Ege Denizi'nin korunması ve kullanılmasına ilişkin fırsatları kaçırmamak adına, bir genel politika çerçevesi sağlayabilecektir. Çözümsüzlük durumunda Ege Denizi'nin korunması ve kullanılmasının müşterek veya tek taraflı olarak sağlanmasına olanak sağlayacak normlar çerçevesinde özel bir hukuki rejimin hayat bulması söz konusu olabilecektir. Bu tarz uygulamaların dünyada örnekleri bulunmaktadır ve aslında Türkiye'nin de Bern görüşmelerinde benzer teklifleri bulunmuştur.

Denize bir bütün olarak bakarak denize ilişkin politika hedeflerinin bu bütünlük içerisinde bir biriyle uyumlu ve birbirini destekler şekilde bir çatı altında geliştirilmesi ulusal deniz politikasının verimini artıracak ve sinerjisini oluşturacaktır. Ayrıca havza, bölge ve yerel ölçekte deniz alanlarının tüm sektörlerin ve ilgili toplumların sürece dahil olduğu bir sistematik içerisinde bütünleşik deniz yönetimi sayesinde etkin ve sürdürülebilir kullanımı sağlanacaktır. Denizel mekânsal planlama ilkeleri çerçevesinde yürütülen ekosistem merkezli böyle bir yaklaşım ile kullanım alanları arasındaki çatışmaların azaltılması ve koruma-kullanma dengesinin oturtulması sağlanacaktır. Hem politika hem de yönetim açısından bu tarz bütünleşik yaklaşımlar dünyanın önde gelen aktörleri tarafından son 20-25 yıllık süreçte geliştirilerek uygulanmaktadır. Bütünleşik deniz politikası, bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekânsal planlama olarak adlandırılan bu kavramların evrensel rehber ilkeleri oluşmaya başlamıştır. Türkiye'nin deniz yönetimi içerisinde bu kavramların dillendirilmesi, tartışılması ve Türkiye'nin kendi yerel ve bölgesel bağlamına yerleşik olarak hayata geçirilmesi Mavi Vatan'dan Mavi Uygarlık oluşturulması adına atılması gereken önemli bir adımdır. Bu kavramların hayata geçirilmesi Ege Denizi'ne yönelik yukarıda bahse konu olan yeni dönem mücadelesine yardımcı olacaktır.

"Türk deniz yönetimi Ege Denizi'nde deniz alaka ve menfaatlerini sivil deniz politikalarıyla ne derecede şekillendirebilir ve savunabilir?" şeklindeki araştırma sorusunun cevabına yönelik önermeler;

– *Türkiye'nin deniz yönetişimi, denizel saha planlaması kapsamına alınacak sivil plan ve stratejileri üretme ve uygulama kapasitesiyle açık deniz alanlarını yönetmeye adaydır,*

– *Ege Denizi'nde yaşanan yetki alanları krizi Türk denizcilik sisteminin gelişimini etkilemektedir,*

– *AB ve Yunanistan'ın deniz çevre politikaları kapsamında Ege Denizi'nde menfaatleri genişletme gayreti devam etmektedir,*

– *Ege Denizi'nde Türkiye'nin sivil politikalar uygulama ihtiyacı bulunmaktadır ve bunu uygulama imkân ve kabiliyeti vardır,*

şeklinde ifade edilmiştir. Bu önermelerin doğrulandığı ve yanlışlandığı bulgulara ulaşabilmek için aşağıda sunulan şekilde alt araştırma sorularına cevaplar ile veri oluşturulmuştur.

"Türkiye'nin deniz yönetişimi, denizel saha planlaması kapsamına alınacak sivil plan ve stratejileri üretme ve uygulama kapasitesiyle Ege Deniz'i açık sularını yönetmeye adaydır." önermesi kapsamında ilk olarak *"Türk deniz yönetimine ilişkin yapısal kurgu nedir ve ne derece bütünsel bir deniz politikasına dayanmaktadır?"* sorusuyla araştırma yapılmıştır. Öncelikle deniz yönetimi ve bütünsel deniz politikasına ilişkin kavramsal çerçeve ve bunları uygulayan aktörler incelenmiş ve peşinden ulusal seviyede Türk deniz yönetim yapısına odaklanılmıştır. Deniz yönetimi ve denizcilik politikalarının bileşenlerini ele alan, oluşturan, uygulanmasına rehberlik eden ve uygulayan sistematik bir kurgu var mıdır, bu bileşenler dağıtık bir şekilde mi hareket etmektedir, ne derecede birbiriyle konu, hedef, faaliyet, zaman ve mekân olarak koordine edilmiş bir bütünsel yaklaşıma dayanmaktadır, ulusal seviyede tüm deniz ve denizcilik meselelerinin ele alındığı, deniz ve denizcilik yönetimi bileşenlerinin birbirleri ile beraber çalışmasına ve koordine edilmesine olanak sağlayan bir mekanizma ve bir üst yapı var mıdır gibi konular araştırılmıştır.

Dünyada bütünsel deniz politika ve yönetiminin kavram ve uygulama olarak henüz yeni başladığı 1980'li yılların başında Türkiye bir bütünsel deniz politikası oluşturma yönünde ilk adımını atmıştır. 1981 yılında bünyesinde Deniz Müsteşarlığı ve Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Kurulu olan bir Başbakanlık Deniz Teşkilatı kurulmuştur. Ancak atılan bu adımın devamı, sonraki yıllarda gelmemiştir. Böyle bir teşkilat 1970'li yıllarda Ege Denizi ve Kıbrıs'ta yaşananlardan jeopolitik anlamda alınan dersler neticesinde hayata geçirilmişken hem 1980'li yılların sonlarında ve hem de 1990'lı yılların sonlarında ortaya çıkan Avrupa Topluluğu ve Avrupa Birliği perspektifiyle ilişkili siyasi değerlendirmeler nedeniyle bu anlamdaki teşkil ve çabalar ya terk edilmiş ya da kadük bırakılmıştır. Yine de deniz yönetimi perspektifi tamamen terk edilmemiş, gevşek koordinasyon tarzında da olsa, Denizcilik Koordinasyon Komisyonu ile Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Koordinasyon Kurulu gibi yapılarla günümüze değin sürdürülmeye çalışılmıştır. Bütünsel deniz politikası ve yönetişimi vakaları olarak incelenen aktörler olan ABD, AB, Kanada, Fransa, Birleşik

Krallık, Çin ve Rusya'nın deniz yönetim kurguları incelendiğinde tespit edilen ortak nokta bu aktörlerde deniz alaka ve menfaatlerine yönelik vizyon ve politikaların siyasi-stratejik seviyede bir merkezden yönetilmekte olduğudur. Aktörler bu yönetimi ister özel bir yapılanma ile ister bir deniz bakanlığı bünyesinde değişik kurgularla gerçekleştirmektedir. Çin'de bu husus Ulusal Okyanus Komitesi ve Devlet Okyanus İdaresi tandeminde gerçekleştirilmektedir. AB'de Avrupa Komisyonu Denizcilik İşleri ve Balıkçılık Genel Müdürlüğü bu görevi yürütmektedir. Fransa'da aynı görev Denizden Sorumlu Müsteşarlık tarafından yerine getirilmektedir. Kanada'da bu görev Balıkçılık ve Okyanuslar Bakanlığı'nca yürütülmektedir. ABD'de bu işlev Başkan'ın altında görev yapan daimi Ulusal Okyanus Komitesi'nce yerine getirilmektedir. Birleşik Krallık da ise bu hizmet Denizel Yönetim Teşkilatı üzerinden sağlanmaktadır. Rusya da aynı minvalde Rusya Federasyonu Denizcilik Kurulu üzerinden bu işlevi sürdürmektedir. Bütünleşik deniz politikası, yönetimi ve denizel mekânsal planlama konusunda dünyanın en etkilileri olan bu aktörler görüldüğü üzere deniz yönetimi için siyasi-stratejik seviyede bir odak merkezi üzerinden süreçlerini yürütmektedir. Çoğunun da siyasi seviye bir (ulusal veya Birlik) denizcilik politika ve/veya strateji belgesi bulunmaktadır. Türkiye'de denizcilik genel yönetimi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumluluğundayken, genel deniz yönetimiyle alakalı bir müsteşarlık, bakanlık veya siyasi seviyede deniz konseyi, komitesi, komisyonu gibi bir yapılanma bulunmamaktadır. Denizlere yönelik bütüncül bir vizyon ve politikanın ana hatlarının çizildiği bir ulusal belge bulunmamaktadır. Yönetim ve politikalar anlamında dağınık bir görünüm söz konusudur. Denizle ilgili konuların birbiriyle sürekli olarak koordine edildiği bir daimi yapılanma siyasi ve bürokratik seviyede mevcut değildir. Denizcilik Koordinasyon Komisyonu, UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü başkanlığı ve sekreterliğinde daire başkanları veya vekilleri seviyesinde senede bir iki kez toplanan, tavsiye kararları alıp bunları Komisyon üyesi kurumlara gönderen daimi olmayan bir bürokratik yapılanmadır. Sevindirici yanı Komisyon'un denizle ilgili kamu ve özel tüm paydaşlardan üyelerden katılım sağlanacak şekilde kurulmuş olmasıdır.

Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Koordinasyon Kurulu ise Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi (SHOD) Başkanlığı liderliği, sekreterliği ve koordinatörlüğünde senede iki üç kez toplanan, deniz bilimleri araştırmaları yapan tüm paydaşlardan üyeleri bünyesine dâhil ederek alt komitelerle çalışmalar yürütmeye çalışan daimi olmayan bir diğer bürokratik yapılanmadır. Sevindirici yönü yine yapısının tüm paydaşları dâhil edecek şekilde geniş tutulmuş olması, seviyesine göre, geçmişten gelen kültürün etkisiyle, çok verimli çalışmalar ortaya koyması ve kanun gereği kararlarının Cumhurbaşkanı onayı ile yayımlanmasıdır. Kurul 2017 yılından itibaren BM ve AB bünyesindeki çalışmaların dikkate alınarak deniz saha planlaması ve bütünleşik deniz yönetimi çalışmalarının ÇŞİDB tarafından incelenmesi yönünde tavsiye kararı almıştır. Yine Kurul, 2018 yılında ise AB'nin Mavi Büyüme girişimi kapsamında Karadeniz ve Akdeniz'deki faaliyetlerinin UAB tarafından mercek alsına alınmasına yönelik tavsiye kararı almıştır. SHOD'un büyük payının olduğu bu Kurul'un gayretleri neticesinde Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Strateji Belgesi (TUDAS), Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Programı (TUDAP) ve

ihtiyaca yönelik, Türkiye'nin Deniz Araştırmaları Kapasitesi Raporu gibi, hazırlanan önemli çalışmalar yer almaktadır. 2023 yılında yayımlanan TUDAS'ta Kurul tarafından AB ve BM bünyesinde mavi büyüme, deniz saha planlaması ve bütünlük deniz yönetimine ilişkin faaliyetlerin incelenmesi ve Türkiye'ye etkilerinin değerlendirilmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır. SHOD ayrıca iki senede bir yapılan Deniz Bilimleri Kongresi'ne de öncülük ederek Türk bilim dünyasının denizlere yönelik ilgisini ve çalışmalarını da teşvik etmektedir.

Bütünlük deniz yönetiminin ilk adımı olarak Türkiye'nin denizel mekânsal planlamayı esas olarak gerçekleştirdiği kıyı alanlarına yönelik bütünlük kıyı alanları yönetimi (BKAY) planları ile özel çevre koruma bölgeleri (ÖÇKB) yönetim planları bulunmaktadır. 2014 yılında yayımlanmış Taslak Türkiye Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Koruma Ulusal Stratejisi korunan deniz alanlarında çok amaçlı kullanım sahalarında ekonomik faaliyetlerin koruma amaçlarına zarar vermeyecek şekilde gerçekleştirilmesi, düzenlenmesi ve yönetimi için kurumlar arası etkileşim ve koordinasyonun niteliğinin artırılmasını bir ihtiyaç olarak ortaya koymuş ve buna yönelik rehber ilkeleri oluşturmuştur. Bu çalışma resmi bir strateji belgesi olarak yayımlanmamıştır. Ancak özü itibarı ile bütünlük deniz yönetimi ve denizel mekânsal planlamayla çok benzer ilke, esas ve aşamalar öneren, eylem planı ile bunlara ilişkin yol haritası sunan bu taslak strateji Türkiye'de bu kavramsal çerçeveye hâkim bir kamu ve bilim insanı zümresinin varlığına işaret etmektedir.

Bu zümrenin varlığı kendisini 2023 Türkiye Yüzyılı Vizyonu içerisinde yer alan "Sürdürülebilir Mavi Ekonomi Eylem Planı" (Mavi Plan) ile de hissettirmektedir. Mavi Plan Ekosistem temelli denizel mekânsal planlama yaklaşımının 2030 yılına kadar açık denizlere genişletilmesini hedef olarak belirtmektedir. Bu tarz bir mavi vizyonun henüz herhangi bir resmi belgede yer almadığı Türkiye'de denize ilişkin politikalar ve hedefler mevcut durumda beş yıllık kalkınma planları (BYKP) içerisinde ilgili sektörlerin içerisinde dağıtık olarak belirtilmektedir. Mavi Plan haricinde deniz politikası ve yönetimine ilişkin derli toplu bir bütün olarak sürdürülebilir mavi kalkınmanın gerçekleştirilmesi ve buna ilişkin politika ve eylemlerin koordinasyonunun önemine vurgu yapan tek resmi belge TUDAS'tır. Bu vurgu siyasi yapılanma anlamında değil, bilimsel gayretler ile sürdürülebilir mavi ekonomiye geçiş anlamında denizel mekânsal planlamanın kullanıldığı yönetim süreciyle alakalı TUDAS'ta yer almaktadır. 2023 yılı TUDAS'ında sürdürülebilir deniz kullanımı için karar verilmesine yönelik çalışmalar kapsamında eylem planları ve Deniz Çerçeve Mevzuatının oluşturulması ve ayrıca deniz koruma alanlarının sürdürülebilir yönetimine ve deniz habitatlarının belirlenmesine yönelik ulusal düzeyde alt yapı oluşturulması salık verilmiştir. Denizcilik Koordinasyon Komisyonu'nun 2023 ilk toplantısının basına çıkan kararları bu minvalde umut vermektedir. Komisyon'ca "Denizcilik Strateji Belgesi" ve "Deniz Saha Planlaması" komiteleri kurularak çalışmalar gerçekleştirilmesine karar verilmiştir. Komisyon'un 2024 yılı ilk toplantısında ise "Deniz Saha Planlaması" yine gündem maddelerinden biri olmuştur. Ayrıca, TBMM Balıkçılık ve Su Ürünleri Araştırma Komisyonu'nun kurulması sürecinde Meclis'te

Türkiye gibi bir deniz ülkesinin düşük Genel Müdürlükçe yönetilemeyeceği ve bir Denizcilik, Balıkçılık ve Su Ürünleri Bakanlığı'nın kurulması gerektiğine vurgu yapılmıştır.

Sonuç olarak, Türkiye Cumhuriyeti devlet yapısında bütünleşik deniz politikası ve yönetimini gerçekleştirecek sistemik bir yapısal kurgu, buna yönelik talep güçlü olsa da, henüz belirgin olarak yoktur. Ulusal denizcilik politikası, stratejisi vb. henüz tamamen deniz yönetimine adanmış ilkesel bir tutum, denizcilik zümresi haricinde, siyasi stratejik seviyede söz konusu değildir. Ancak, Türkiye Yüzyılı vizyonu kapsamında bu ihtiyaca cevap verecek Mavi Planı tasarlayan deniz politikası kültürü devlet bünyesinde mevcuttur. Ayrıca, Türkiye denizlere ilişkin merkezi politika oluşturmaya geçmişte daha önce tecrübe etmiştir. Bunun yanında teknik olarak da BKAY planları ve ÖÇKB yönetim planları ile kendi kıyılarında denizlerde kamu harici sivil paydaşlarla beraber yönetişimi halen gerçekleştirebilen kurumsal kapasite, birim ve zihniyete sahiptir. Mavi Plan kapsamında önümüzdeki dönemde denizlere yönelik bütüncül yönetim yaklaşımının benimsenmesi söz konusu olabilecektir. BYKP'ler ve sektörel stratejiler üzerinden ele alınmakta olan deniz yönetimi bileşenlerinin ise AB'de olduğu gibi bir bütünleşik deniz politikası üzerinden koordine edilmesi de uzak bir ihtimal değildir. Kısacası, ulusal bir deniz yönetim politikasını oluşturan siyasi seviye bir merkez olmasa da, Türkiye, kurgulandığında bunu her şekliyle destekleyebilecek kurumsal ve bilimsel birikime sahiptir.

Yine bu önermeye ilişkin ikinci olarak *"Deniz alaka ve menfaatlerine yönelik planlama ve strateji yapan ve uygulayan sivil kurumlar ve paydaşlar hangileridir, nasıl süreçler takip edilmektedir?"* sorusuyla da araştırma yapılmıştır. Bütünleşik deniz politikasının beş sütunu içerisinde denizel politikaları olan sivil kamu kurumları, bunların merkezde ve yerelde örgütlenmeleri, izledikleri süreçler, bu süreçlere meslek ve sivil toplum kuruluşlarının katılımı, bunları tabi olduğu uluslararası ve ulusal hukuki çerçeve incelenmiştir.

Türkiye Cumhuriyeti devleti bünyesinde deniz alaka ve menfaatlerinin bileşenleri ile ilişkili planlama ve strateji hazırlayan ve uygulayan belli başlı kamu kurumları bulunmaktadır. Bunlarda birincisi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır. Bakanlık kapsamı daha çok deniz taşımacılığı, lojistiği ve deniz emniyeti olan "denizcilik" konularına odaklanmaktadır. Bakanlık merkez teşkilatında Denizcilik Genel Müdürlüğü bünyesinde deniz çevresi ve turizmi, denizcilik politikaları, deniz emniyeti ve güvenliği, deniz ticareti geliştirme ve acil durum koordinasyon daireleri yer almaktadır. Genel Müdürlüğü'n genel görevi, ilgili alanların politikalarının ve eylemlerinin hazırlanması ve yönlendirilmesidir. Bakanlık taşra faaliyetlerini 13 Bölge Müdürlüğü üzerinden tüm Türkiye'de yürütmektedir. Bakanlığın denize özel taşra faaliyetleri ise;

– Bakanlık merkez teşkilatına ait Kıyı Yapıları ve Tersaneler Genel Müdürlüğü sorumluluğunda olan 21 adet bölge liman ve liman başkanlıkları ve üç adet deniz dibi tarama başmühendislikleri üzerinden,

–Deniz emniyeti alanında, ilgili kurumu olan kamu iktisadi teşekkülü statüsündeki Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)'nün 6 taşra müdürlüğü, Boğazlar ve Marmara Denizi'nin bağlı olduğu merkez müdürlüğü ve bunlara bağlı gemi trafik hizmetleri merkezleri, fener ve klavuzluk hizmetleri istasyonları ve tahsiliye istasyonları üzerinden,

–Deniz kirliliğine müdahale Ulusal Deniz Emniyeti Merkezi (Tekirdağ-Marmara Ereğlisi) üzerinden ilgili tüm birimlerin unsurlarının katılımıyla (KEGM, Sahil Güvenlik vb.),

–Arama kurtarma alanında ise, Bakanlık merkez teşkilatında kurulmuş Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezine bağlı Sahil Güvenlik Komutanlığı Deniz Kurtarma Koordinasyon Merkezi ve ona ait Samsun, İstanbul, İzmir ve Mersin Alt Merkezleri üzerinden yürütülmektedir.

Bakanlığın tüm faaliyet alanlarına yönelik dört yılda bir güncellen sonuncusu 2024-2028 dönemine yönelik Stratejik Planı da bulunmaktadır. Bakanlık faaliyetlerini Uluslararası Denizcilik Örgütü kapsamında Türkiye'nin imzalamış olduğu deniz emniyeti ve deniz kirliliğini önlemeye yönelik sözleşmeler kapsamında geliştirdiği ulusal mevzuat çerçevesinde yerine getirmektedir. Bu alandaki en büyük sivil toplum paydaşı sektörün en kapsamlı meslek örgütlenmesi olan İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO)'dır. Oda, tüm denizcilik sektörlerin verilerini toplamakta ve UAB ile sık sık temasta bulunarak sektörün sesini ve taleplerini kamu idaresine aktarmaktadır. Denizlerle ilgili her türlü toplantı, seminer, çalıştay ve danışma çalışmalarına katkı sağlayarak sektör ile siyasi-stratejik seviye planlama arasında köprü görevi görmektedir. DTO, tüm bunların haricinde, denizciliğin gelişmesi adına her türlü desteği vermektedir. Örneğin, denizel endüstri ve deniz bilimlerine odaklanarak eğitim veren Piri Reis Üniversitesi'ni kurarak deniz eğitimi alanında büyük katkı sağlamaktadır.

İkinci önemli kurum, Tarım ve Orman Bakanlığı'dır. Bakanlık merkez teşkilatının denizle alakalı birimi Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü (BSGM)'dür. Bakanlık taşra faaliyetlerini 15 bölge müdürlüğü ve onlara bağlı il müdürlükleri üzerinden yürütürken, balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğiyle alakalı taşra faaliyetleri il müdürlükleri bünyesindeki balıkçılık ve su ürünleri şube müdürlükleri üzerinden yürütülmektedir. Ayrıca Bakanlığın Tarımsal Araştırmalar ve Politikalar Genel Müdürlüğü'ne bağlı su ürünleriyle alakalı araştırmalar yapan bir merkez (Trabzon) ve bir de bölgesel (Akdeniz-Antalya) su ürünleri araştırma enstitüleri bulunmaktadır. Bakanlığın balık avlak alanları ve su ürünleri yetiştiriciliği alanları için denizlerimizde istihsal alanı planlama, kiralama ve ruhsat verme yetkileri bulunmaktadır. BSGM, dört senede bir yayımladığı ve genelde her sene güncellediği "Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığının Düzenlenmesi Hakkında Tebliğ" ile avlanma dönemlerini, tür ve yer yasaklarını belirlemektedir. BSGM, BM FAO GFMC kapsamında Türkiye'nin imzalamış olduğu sözleşmelere göre geliştirilmiş mevzuat çerçevesinde faaliyetlerini yürütmekte olup, bünyesinde bulunan biyoçeşitlilikle ilgili birimi nedeniyle biyoçeşitliliği koruma sözleşmelerine ilişkin taraflar konferansı ve çalışmalarda Türkiye'yi temsil etmektedir. Sektörün önemli iki sivil toplum meslek örgütlenmesi Deniz Ürünleri Avcıları Üreticileri Merkez Birliği (DEMBİR) ve Su Ürünleri Kooperatifleri Merkez Birliği (SÜR-KOOP)'dir. DEMBİR ve SÜR-

KOOP, özel sektör ve kamunun bir araya getirildiği Balıkçılık ve Su Ürünleri Danışma Kurulu marifetiyle kamu idaresine taleplerini aktarmaktadır. Ayrıca bu iki meslek örgütü, balıkçılıkla ilgili yeni yasa, avcılık tebliği, bölgesel balıkçılık ve kota uygulaması gibi BSGM koordinesinde yürütülen tüm çalışmalara sektörün paydaşları olarak katkılarını sağlamaktadır.

Deniz yönetimiyle ilgili bileşen olan bir diğer kurum ise Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'dır. Bakanlık, bünyesindeki, Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü (ÇYGM), Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü (MPGM) ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü (TVKGM) üzerinden deniz çevresi yönetimi, deniz koruma alanları, kıyı alanlarının yönetimi gibi konuların yönetiminde söz sahibidir. Bakanlık taşra faaliyetlerini il müdürlükleri üzerinden gerçekleştirmektedir. TVKGM ise taşra faaliyetlerini, neredeyse yarısı kıyı illerini kapsamına almış olan, 27 adet bölge komisyonu üzerinden yürütmektedir. TVKGM denizde biyoçeşitlilik ve ekosistemlerin korunmasına yönelik Barselona Sözleşmesi Akdeniz Eylem Planı ve Bükreş Sözleşmesi Karadeniz Eylem Planı gibi Türkiye'nin tarafı olduğu anlaşmalara uygun olarak özel çevre koruma alanlarını planlama ve yönetme üzerinden mekânsal sorumluluğu olan önemli bir kurumdur. 2009-2014 yılları arasında gerçekleştirilen proje ile taslak "Türkiye'in Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Ulusal Stratejisi" hazırlanmıştır. Resmi bir belge olarak yayımlanmasa da kurum halen bu strateji kapsamında belirtilen denizdeki özel çevre koruma bölgelerini yönetmektedir. ÇYGM ise BM Çevre Programında Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmelerle uyumlu olarak bünyesindeki Deniz ve Kıyı Yönetim Dairesi Başkanlığı marifetiyle denizel çevrenin sürdürülebilir kullanımıyla alakalı görevler icra etmektedir. Kurumun gündemdeki en önemli faaliyeti Türkiye Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifini hayata geçirmektir. Direktifin geliştirilmesine yönelik, AB destekli projelerle, denizde iyi çevre durumunu gerçekleştirmeyi hedefleyen Strateji Belgesi ve Eylem Planı hazırlanmıştır. MPGM ise öte yandan denizel mekânsal planlamaya yönelik ölçekli planların hazırlanması ve detaylandırılmasında uzman bir kurudur. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) Planları bu kurum tarafından hazırlanmıştır.

Bir diğer deniz bileşeni alanı olan enerji ve madenler konusunda yetkili kurum Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'dır. Bakanlığın maden ve hidrokarbon kaynakları çıkarmayla alakalı Bakanlık teşkilatında Maden ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğü ile Bakanlığa bağlı, ve köklü geçmişi bulunan, Maden Tetkik ve Arama (MTA) Genel Müdürlüğü bulunmaktadır. MTA Genel Müdürlüğü'nün deniz tabanı ile ilgili faaliyetleri teşkilatında yer alan Deniz Araştırmaları Dairesi Başkanlığı'nca yürütülmektedir. MTA bünyesindeki MTA-Selen sismik gemisine ilave olarak 2019 yılından itibaren yerli üretim Oruç Reis Araştırma Gemisi'nin faaliyete geçmesi, denizde çok disiplinli bilimsel araştırmalar kapasitesi açısından bir dönüm noktasıdır. Maden ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğü denizde yapılacak arama faaliyetlerine yönelik alan tahsisini yapan ve ruhsat veren kurum olarak öne çıkarken, MTA Genel Müdürlüğü ise tahsis yapılan alanlarda her türlü bilimsel arama ve araştırmayı planlayıp yerine getiren kurum olarak öne çıkmaktadır. Bakanlığın Enerji İşleri Genel Müdürlüğü ise deniz üstü rüzgâr, denizde dalga, deniz mikroalg biyokütle yenilenebilir kaynaklarının geliştirilip

değerlendirilmesine yönelik politika ve faaliyetlerin merkezi olması nedeniyle bir diğer önemli kurumdur. Bakanlık tüm bu politika ve faaliyetlerini dört senede bir güncellenen Bakanlık Stratejik Planı çerçevesinde yürütmektedir. Denizde yenilenebilir enerji anlamında sektörel sivil toplum örgütlenmesi yaygın değildir. Son dönemde Denizüstü Rüzgâr Enerjisi Derneği (DÜRED) kurulmuştur. DÜRED konuya ilişkin çalışma yapan kişi ve kuruluşlara destek vermeyi, kamu kurumları ve üniversiteleri çalışmalarına dâhil ederek farkındalık yaratmayı amaçlamaktadır.

Tüm bunların yanında, bilimsel anlamda sivil toplum örgütlenmesi olan Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV)'nın Türk deniz bilimleri adına katkısı çok büyüktür. Alanının en iyi akademikerince hazırlanan deniz yönetiminin bileşenlerinin ilgi alanına girecek çok değerli bilimsel ürünleri denizcilerin kullanımına sunmaktadır. TÜDAV hazırladığı rapor ve araştırmalarla denizciliğin gelişmesi adına devlet erkanının bilgilendirilmesini ve neticede devlette denizci zihniyetin gelişmesini sağlamaktadır. Tüm bunlardan daha da önemlisi denizlerle alakalı tüm uluslararası ve bölgesel örgütlerin çalışmalarına katılarak Türkiye'nin denizlere ilişkin tezlerinin yayılması adına bilim diplomasisini başarılı bir şekilde gerçekleştirmektedir.

Sonuç olarak, Türk kurumlarının ve paydaşlarının deniz yönetimi bileşenleriyle alakalı enerjilerini denizlere etki olarak taşıyacak teşkilatlar, süreçler ve mekanizmalar vardır ve çalışmaktadır. Geliştirilen politika, strateji ve eylem planlarının çoğu Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler hükmüne uygun olarak ulusal mevzuat çerçevesinde yerine getirilmektedir. Tüm bu bulgular ışığında "*Türkiye'nin deniz yönetişimi, denizel saha planlaması kapsamına alınacak sivil plan ve stratejileri üretme ve uygulama kapasitesiyle Ege Deniz'i açık sularını yönetmeye adaydır*" önermesinin "çoğunlukla" teyit edildiği değerlendirilmektedir.

"*Ege Denizi'nde yaşanan yetki alanları krizi Türk denizcilik sisteminin gelişimini etkilemiştir.*" önermesine ilişkin ise "*Ege Denizi sınır sorunları nedeniyle çıkan krizler Türk deniz yönetimini etkilemekte midir?*" sorusu ile araştırma yapılmıştır. Türkiye'nin dış politikada Ege Denizi ile alakalı yaşadığı krizlerin Türk deniz yönetimi kurgusu üzerine olası etkileri, deniz yönetiminin öne çıkarıldığı veya ikinci plana atıldığı dönemler ve şartlar ve böyle bir olgunun halen varlığına işaret mevcut diplomatik eğilimler çerçevesinde ele alınmıştır. Geçmiş ve bugünü ile bu krizler ve deniz yönetimi gelişimi beraber ele alınarak aralarındaki ilişki araştırılmıştır.

1960'ların sonu ve 1970'lerdeki Kıbrıs ve Ege Denizi'ndeki sorunlar çerçevesinde Türk devletinde ve siyasetçilerinde Türkiye'nin jeopolitik anlamda çevresindeki denizlerinde söz sahibi olmasına yönelik bir zihniyet hâkim olmaya başlamıştır. İkameci ve liberal olmayan ekonomi politikalarının yürütüldüğü bu dönemde Ege Denizi'ne ilişkin krizler Türk deniz yönetiminin güçlendirilmesine yönelik hamlelere ivme kazandırmıştır. Ancak 1980'li yılların sonundaki Avrupa Topluluğu (AT) ve 1990'lı yılların sonundaki AB üyelik perspektifinin gündemde tutulduğu dönemlerde Türkiye'nin deniz yönetimiyle alakalı yapılanmaları ve politikaları hak etmesi gereken

ilgiden mahrum kalmıştır. Buradaki en bariz örnek 1981 yılında kurulan ve Deniz Müsteşarlığı ve onun sekreterliğini yaptığı Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Kurulu'dan müteşekkil Başbakanlık Deniz Teşkilatı'nın 1983 yılında Başbakanlık Deniz İşleri Müdürlüğü'ne indirgenmesi ve Mart 1987 krizinden sonra ise gündeme alınan AT üyelik hedefi nedeniyle de, 1987 Nisan ayında tamamen lağvedilerek Ulaştırma Bakanlığı bünyesine devredilmesidir. Türkiye'de AB'ye üyelik perspektifi verilmemesi nedeniyle siyasi küskünlük yaşanan dönemde 1993 yılında Denizcilik (deniz değil) Müsteşarlığı kurulmuş ve, bir ulusal deniz politikasından bahsedilmese de, Ege Denizi açık sularına yönelik bilimsel araştırmalar gerçekleştirilmiştir. 1990'lı yılların sonuna doğru, hem 1996 Kardak Krizi nedeniyle gerilen ilişkilerin NATO şemsiyesi altında sakinleştirilmesi çabalarının yoğunlaşması, hem iki ülke dışişleri bakanları arasında ılımlı bir iklimin yaratılmış olması hem de AB tarafından aday ülke statüsü verilmesi neticesinde, Ege Denizi açık alanlarına yönelik bilimsel araştırmalar da kesilmiş, ulusal deniz politikasıyla alakalı ortaya çıkan net bir çalışma olmamıştır.

Son dönem ilişkileri açısından bakıldığında, 2016 yılı Mart ayında Yunanistan'ın istikşaf görüşmelerden çekilmesiyle başlayan ve 2021 yılı Ocak ayında tekrar bu görüşmelere geri dönmesiyle biten dönemde iki ülke ilişkilerinde yaşanan bariz bir gerginlik söz konusudur. 15 Temmuz darbe girişimi sonrasında Türkiye'nin küresel ve bölgesel aktörlerle ilişkilerinde anomalilerin yaşandığı "değerli yalnızlık" döneminde "Mavi Vatan" doktrini yüceltilmiştir. Bu kapsamda Libya meşru hükümeti ile yapılan deniz yetki anlaşmaları ve donanma refakatinde yeni nesil araştırma gemileri ile Doğu Akdeniz'de hidrokarbon arama faaliyetlerinin yoğunlaştırılması iki ülkenin ilişkilerinde krize varacak gerginliklere yol açmıştır. Bu dönemde Türkiye Türk Deniz Kuvvetleri donanmasını güçlendirecek yetenekleri envanterine katmaya ve yenilerinin ise çalışmalarını hızlandırmaya başlamıştır. AB'nin ve onun dönem başkanı Almanya'nın araya girmesi sayesinde yumuşamaya giden ilişkiler 2023 yılı içerisinde düzelmeye başlamış ve 7 Aralık tarihinde yapılan Yüksek Düzeyli İşbirliği Konseyi toplantısı sonrasında yapılan Atina Bildirgesi ile yeni bir döneme girmiştir. Bildirgenin "OP2. Taraflar, söz konusu Bildirge'nin lafzını ve ruhunu zayıflatacak, itibarsızlaştıracak veya bölgelerinde barış ve istikrarın muhafazasını tehlikeye atacak her türlü beyan, girişim veya eylemden sarfınazar etmeyi taahhüt ederler." ifadesi Ege Denizi'ne yönelik Türk deniz yönetişimi açısından çok olumlu bir perspektif sunmamaktadır. Bu bağlam içerisinde, Taslak Türk Deniz Yetki Alanları Kanunu'nun, siyasi bir karar olduğu için, Meclis'e gönderilme ihtimali azalmış ve devlet kurumları ve toplumun içerisinde böyle bir kanuna olan talep siyaseten yine frenlenmiştir denilebilir. Tüm bunlara bakarak, net bir korelasyondan bahsetmek mümkün değilse de, iki ülke ilişkileri kapsamında AB faktörünün etkisini gösterdiği dönemlerde Türk deniz yönetiminin zayıfladığı, göstermediği dönemlerde ise güçlendiği değerlendirilmesini yapmak yanlış olmayacaktır. Dolayısıyla önerme, AB faktörünün devreye girdiği dönemlerde Türk deniz yönetiminin menfi olarak etkilendiği iddiası doğrultusunda, genel olarak teyit edilebilir durumdadır. Bunun yanında, Türkiye'nin Yunanistan'la, herhangi bir bölgesel veya küresel aktörün devreye girmediği, baş başa kaldığı kriz durumlarında ise Türk deniz yönetiminin olumlu yönde geliştiği iddiası da bu önerme kapsamında teyit edilebilir durumdadır.

"AB ve Yunanistan'ın Ege Denizi'ne yönelik menfaatleri genişletme gayreti devam etmektedir." önermesine yönelik bulgular *"AB ve Yunanistan'ın Ege Denizi'nde deniz yönetişimi adına denizel mekânsal planlama faaliyetleri ve projeleri nelerdir, nasıl etkileri beklenmektedir?"* sorusu ile araştırılmıştır. AB'nin, ulusüstü bir aktör olarak Birlik toprak ve denizlerinde bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekânsal planlar geliştirme ve uygulama politikası Ege Denizi için de geçerlidir. Yunanistan'ın hem AB ile beraber hem de tek taraflı olarak Ege Denizi'ne yönelik geliştirmiş veya geliştirmekte olduğu ve muhtemelen de Türkiye için menfi yönleri olan deniz yönetişim girişimleri ele alınmıştır.

Yunanistan'ın kendisine ait olduğunu iddia ettiği Ege Denizi deniz alanlarının çoğunu AB de Birlik denizi olarak görme eğilimine sahiptir. Sevilla haritası ile başlayan sözde Yunanistan kıta sahanlığı alanlarının AB'nin proje ve politika çalışmaları haritalarında gösterilmesi bir alışkanlık haline gelmiştir. Birlik denizlerinde üye ülkelerin bütünleşik deniz politikası uygulamalarını ve bu kapsamda da denizel mekânsal planlama yapmalarını şart koşan AB, bu konuya ilişkin AB Bütünleşik Deniz Politikasını (BDP) 2007 yılında, Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifini 2008 ve 2014 yıllarında yayımlamış, bir Denizel Mekânsal Planlama (DMP) Platformu kurmuş, DMP ve bütünleşik deniz yönetişimi konularında BM Hükümetler Arası Oşinografi Komitesi (IOC) şemsiyesinde yapılan çalışmaların öncü aktörü olmuş, Birlik denizleri olarak tanımlanan alanlara yönelik havza stratejileri yayımlamış ve tüm bunları güçlü şekilde yerine getirebilecek Komisyon Denizcilik İşleri ve Balıkçılık Genel Müdürlüğü teşkilatını kurmuştur. Üye ülkelerin ve kıyıdaş üye olmayan ülkelerin bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekânsal planlama çalışmalarına katkı sağlamak için AB fonları ve uzmanlığı ile projelere destek vermiştir. Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'ne yönelik henüz bir havza stratejisi oluşturmaya da, Çerçeve Direktif kapsamında sürdürülebilir mavi ekonomi ve ekosistem ve biyoçeşitliliğin korunması saikleriyle denizel mekânsal planlama çalışmalarına destek olacak NATURA 2000, MARISCA ve SUPREME gibi projeleri gerçekleştirmiş, DMP Platformunda Yunanistan'ın sözde kıta sahanlığını Yunan deniz alanları olarak Akdeniz'e ait MSP-MED haritasında göstermiştir. Bu gösterim Yunanistan'ın Ege Denizi'ne yönelik biyoçeşitliliğin korunması için DMP hazırlayan MARISCA projesinin tüm haritalarında devam etmiş, bu haritalarda Yunanistan'a anlaşmalara devredilmeyen ada ve adacıkların karasuları Yunanistan'a ait olarak gösterilmiş, konu bazlı çalışma sahası gösteriminde Türk karasuları hariç Ege Denizi tüm suları Yunan ana karası ile birleşik olarak gösterilerek, Ege Denizi'nin bir Yunan gölü olduğu algısı yaratılmaya çalışılmıştır. Daha da ileri gidilerek, sanki Yunanistan ve GKRY denizde komşuymuş gibi değerlendirilerek iki ülke arasında yine DMP kapsamında AB sınır aşan iş birliği projesi gerçekleştirilmiş, bu projenin genel ağ sayfası İngilizce seçeneği olmadan tamamen Yunanca hazırlanmış ve sayfaya Türkiye'den erişim engellenmiştir. Tüm bu projeler, Çerçeve Direktif kıyıdaş Birlik dışı ülkelerin çalışmalara dâhil edilmesini hükmetmesine rağmen, Ege Denizi'nin diğer tek kıyıdaş devleti Türkiye sanki yokmuş gibi sayılarak, Yunanistan tarafından tek başına gerçekleştirilmiştir. Projelerinde hükümlerine uyum koşulu ile mali destek sağlayan AB, bu hüküm

ihlal edilmiş olsa bile Yunanistan'ın Ege Denizi DMP projelerine mali desteği kesmemiştir. Dolayısı ile Yunanistan Ege Denizi'ne yönelik resmi olarak bir kıta sahanlığı ilan etmemiş olsa da, AB kapsamındaki DMP projelerinde üretilen haritalarda sanki tüm Ege Denizi Yunan deniz alanıymış algısını yaratacak harita gösterimlerini yapmakta ve bu alanlara yönelik proje çalışmalarını da yürütmektedir. Yunanistan bunu sadece AB nezdindeki çalışmalarda değil, fırsat bulduğu tüm uluslararası ve bölgesel çalışmalarda yapma gayreti içerisinde. Benzer algı çalışması FAO bölgesel balıkçılık yasak alanlarının gösterildiği haritalarda Yunan karasularına ilişkin de yapılmıştır. Balıkçılık yasak alanları gösteriminde adaların 12 mil çevresindeki sularda yasak alanları gösterimi yapılarak sanki Yunan karasuları 12 milmiş gibi algı yaratılmaya çalışılmıştır. Hem AB hem de diğer bazı uluslararası örgütlerin haritalarında Ege Denizi'nde deniz yetki alanları ihtilafı olarak belirtilse de gösterimde Yunan kıta sahanlığı tezi kesik çizgilerle taslak olarak belirtilirken Türk kıta sahanlığı tezine ilişkin herhangi bir gösterim yer almamaktadır. Yunanistan'da DMP sorumluluğu Çevre ve Enerji Bakanlığı Mekânsal Planlama Müsteşarlığı'na aittir. Ayrıca mekânsal planlama işlerinin siyasi-stratejik seviyedeki istişaresi ise Ulusal Mekânsal Planlama Konseyi tarafından yapılmaktadır. Denizal Saha için Ulusal Mekânsal Planlama Stratejisi'nin Meclis'e gönderilmeden önceki son çalışmaları 2024 yılında halen devam etmektedir. Ayrıca, 2021 yılı başında Meclis'ten geçen Deniz İşleri ve Adalar Politikası Bakanlığı Yasası'nda yer alan "Adalar Ülkesi için Bütünleşik Deniz Politikası" adalara yönelik geliştirilecek deniz politikasına ilişkin rehber ilkeler sunmaktadır. Yunanistan devletinin kendi resmi haritalarında kıta sahanlığı gösterimi bulunmamaktadır. Ancak, 2019 tarihli Kuzey Ege Bölgesi Bölgesel Mekânsal Çerçevesinin Gözden Geçirmesi ve Çevresel Onayı kanununda yayımlanan haritalarda İzmir ilimize ait Koyun ve Aydın ilimize ait Bulamaç adası gibi, egemenliği anlaşmalarla devredilmemiş adalar mekânsal planlama çalışmalarına dâhil edilmiştir.

Sonuç olarak, Yunanistan hem DMP kapsamında AB bünyesindeki çalışmalarında kıta sahanlığı gösterimi yaparak hem egemenliği devredilmemiş adaları kendi toprakları gibi gösterip projelere dâhil ederek hem de tüm bu çalışmalarda kıyıdaş Türkiye Cumhuriyeti paydaş değilmiş ve yokmuş gibi tavır alarak Ege Denizi'nde menfaatlerini genişletme gayreti içerisinde. Ayrıca Yunanistan geliştirdiği mevzuat çerçevesiyle bütünleşik deniz yönetimi ve denizel mekânsal planma kapsamında çalışmalarını yürüterek Ege Denizi'nde etkisini artırmaya devam etmektedir. Ortaya konan bu bulgular önermeyi "çoğunlukla" teyit etmektedir.

"Ege Denizi'nde sivil politikalar uygulama ihtiyacı bulunmaktadır, Türkiye'nin bunu uygulama imkân ve kabiliyeti vardır" önermesinin ilk kısmı *"Türkiye Ege Denizi'nde neden sivil politikalara ihtiyaç duymaktadır?"* sorusu ile araştırılmıştır. Türkiye'yi Ege Denizi'ne yönelik yeni yöntemler geliştirmeye sevk etmesi gerektiği düşünülen siyasi, çevresel ve ekonomik faktörler incelenmiş ve ayrıca çözümsüzlükte tek taraflı eylemlere girişmeme politikası ile Ege Denizi kaçırılan fırsatların neler olduğu irdelenmiştir.

Türkiye Ege Denizi canlı ve cansız kaynak potansiyelinden hak ettiği şekilde istifade edememektedir. Ege Denizi'nden balıkçılık konusunda hem istihdam hem de avlanan balık açısından Yunanistan'ın beşte biri oranında faydalanabilmektedir. Türkiye'nin balık avcılığınının %73'ünü Karadeniz'de gerçekleştirmekte ve su ürünleri yetiştiriciliğinin %76'sı ise Ege Denizi sahillerinde gerçekleştirilmektedir. Bu durumda yoğun avcılık nedeniyle Karadeniz sularımızdaki balık stokları üzerinde baskı oluşurken, yapılan yoğun su ürünleri yetiştiriciliği nedeniyle de, aynı zamanda birçok turizm ve rekreasyonel faaliyetin merkezi olan Ege Denizi sahillerimiz ise hem alan kullanımı hem de çevre kirliliği açısından baskı altındadır. Ayrıca Ege Denizi'nin sabit ve yüzer santraller üzerinden 216 milyar dolar değerinde rüzgâr gücü potansiyeli vardır. Türkiye'nin toplam deniz üstü rüzgâr enerji gücünün üçte birini sağlayabilecek Ege Denizi karasularının potansiyeli Türkiye'nin karada kurulu mevcut yaklaşık 11GW'lık gücünün 2,5 katına denk gelmektedir. Bunun haricinde kısıtlı yapılmış çalışmalarla potansiyeli olduğu bilinen dalga enerjisi açısından ve henüz yeterli bilimsel araştırmalar yapılmadığı için potansiyeli kestirilemeyen mikroalg biyokütle enerjisi açısından Ege Denizi'nden istifade edilebilmesi söz konusudur. Kara kaynaklı biyokütle kaynaklarına göre çok daha verimli olan deniz mikroalglerinin sahip oldukları özellikler nedeniyle ayrıca çevre, gıda, sağlık, biyokimya ve enerji alanlarında kullanımına ilişkin Türkiye'de yaygın bir farkındalık bulunmamaktadır. Ayrıca, karada yapılabilecek verimi çok yüksek olan deniz dibi madenciliği konusunda da Ege Denizi'nin sunduğu potansiyele ilişkin çalışmalar yapılamamaktadır.

Türkiye'nin Ege Denizi'nden hak ettiği şekilde istifade edebilmesi ve buranın nimetlerini halkına kazandırabilmesi için, Deniz Kuvvetleri'ni ve Sahil Güvenlik'i kullanmanın yanında, deniz alaka ve menfaatlerini bulacak, sahiplenecek ve norm halinde bölge yönetim sistemine yerleştirecek değişik sivil yaklaşımları takip etmesi gerekmektedir. Çünkü gerginlik ve krizler bu denizin nimetlerinden istifade edilebilmesinin önünü kapamaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin Berlin Mutabakatı'nda tek taraflı eylemlere girişmeme ilkesine sadık kaldığı ve buradaki meseleyi ikili ilişkiler çerçevesinde Yunanistan'la siyasi olarak çözme politikasının değişeceğine ilişkin, Yunanistan tam aksini yapsa da, herhangi bir emare görülmemektedir. Durağanlık Yunanistan'ın lehine durum yaratmakta ve Yunanistan tedrici olarak oldubittilere getirerek Ege Denizi'nde yayılcı hamlelerini gerçekleştirmektedir. Yunan kamuoyundaki Türkiye korkusunun yarattığı hassasiyet nedeniyle burada gelişecek krizlerin çok çabuk savaşa varabilecek çatışmalı eylemlere dönüşmesi ihtimal dışı değildir. Böyle de olsa, NATO şemsiyesinde sağlanan kriz yönetimi ve çatışmayı önleme mekanizmaları iki ülkenin silahlı olarak karşı karşıya kalmasına şu ana kadar müsaade etmemiştir ve bundan sonra da müsaade etmeyeceği varsayılabilir.

Diğer taraftan Yunanistan ile gerginlik Türkiye'nin Avrupa ile yoğun ticari ve siyasi ilişkilerini ve ABD ile olan stratejik müttefik ilişkilerini menfii yönde etkilemektedir. Tüm bunların yanında Ege Denizi hem kirlilik, hem artan insan ve gemi faaliyetleri hem de yanlış avlanma nedeniyle ekosistemin bozulması ve biyoçeşitliliğin azalması tehditleriyle karşı karşıyadır. Buradaki zengin biyoçeşitliliği gelecek nesillere adil paylaşım adına devletimiz eliyle korunması ihtiyacı da vardır.

Bu baskının ortadan kaldırılması için çevre koruma ve biyoçeşitlilikle ilgili uluslararası ve bölgesel sözleşmelerden kaynaklan meşru zeminde bu deniz açık sularında eyleme geçilmesi gerekmektedir. Bu gerçekleştirilirken iklim değişikliğinin çoktandır bölge üzerindeki etkilerinin de dikkate alınması ve buna göre yol haritası çıkarılması gerekmektedir. Zira iklim değişikliğinin denizin iki tarafında yaşayan toplumları etkilemesi söz konusudur ve buna göre uyum süreçlerinin başlatılması gerekmektedir.

Ayrıca, Yunanistan AB DMP kapsamında gerçekleştirdiği projelerle Ege Denizi'nde egemen haklar oluşturmaya varacak birçok adım atmıştır. Bu tarz bir rekabete aynı şekilde karşılık verilmesi gerekmektedir. Ege Denizi'nin açık sularının maruz kaldığı bu baskıların azaltılması ve sunduğu potansiyelden istifade edebilmesi için deniz yetki alanları meselesinin çözümünü beklemeden harekete geçebilecek sivil politikaların izlenmesi gerekmektedir.

Dolayısıyla birincisi, silahlı güçle Ege Denizi'nde hâkimiyet kurmanın bölgesel bağlam nedeniyle düşük ihtimal olması nedeniyle, ikincisi deniz yetki alanları belirlenmese bile Ege Denizi açık sularını ve kaynaklarını korumak ve onlardan sürdürülebilir şekilde istifade etmek ihtiyacı nedeniyle, üçüncüsü ise, Yunanistan'ın AB desteğiyle yapmakta olduğuna benzer şekilde, zamanla tedrici olarak Ege Denizi egemen haklarına ilişkin kendi tezleri doğrultusunda norm geliştirip yerleştirebilmek için Türkiye'nin, çatışma eşiği altında kalan ve meşru gerekçeler nedeniyle tenkit edilmeyeceği, sivil ağırlıklı politikalar uygulama ihtiyacı bulunmaktadır. Durağanlık her durumda Yunanistan'ın Ege Denizi'nde avantajını genişletmesine manevra alanı açmaktadır. Bu anlamda farkındalığın oluşmaya başladığı varsayılabilir. Zira Türkiye'nin 16 Kasım 2024 tarihinde birden bire Yunanistan'ın 2015 yılında MARISCA projesinde ürettiği haritaları protesto etmesi, bu farkındalığa ve karşılık olarak yeni bir politika uygulanacağına dair bir emaredir. Muhtemelen, Türkiye de önümüzdeki dönemde Yunanistan'ın da yaptığı gibi Ege Denizi açık sularında bir denizel mekânsal planlama haritasını yayımlayarak karşılık verecektir.

Önermenin diğer kısmına yönelik "*Türkiye'nin sivil enstrümanların yoğun olarak kullanıldığı politikalar ile Ege Denizi'ndeki denizel menfaatleri kollama imkân ve kabiliyeti mevzuat ve kapasite açısından var mıdır?*" sorusu ile araştırma yapılmıştır. Ege Denizi kapsamında Türk deniz yönetişiminin sivil hedefler, politikalar ve enstrümanlar kullanılarak, ve gerekirse Yunanistan ile müşterek hareket ederek, deniz alaka menfaatlerinin oluşturulması, muhafazası ve idamesi açısından neler yapabileceğine ilişkin değişik bir perspektife odaklanılmıştır. Denizde bilimsel araştırmalar, biyolojik çeşitliliğin ve eko-sistemin korunması anlamında özel çevre koruma bölgelerinin kurulması ve yönetimi, balıkçılık yasak alanları oluşturulması ve yönetimi, su ürünleri çiftliklerinin kurulması ve yönetimi, denizaltı ve üstünden yeşil enerji üretimi potansiyelinin değerlendirilmesi, deniz dibi madenciliği potansiyelinin değerlendirilmesi ve tüm bunların sahilgar diğer ülke ile birlikte gerçekleştirilmesine ilişkin modeller dâhil seçenekler incelemeye alınmıştır.

Türkiye'nin Ege Denizi açık sularındaki kaynakları koruma ve sürdürülebilir şekilde istifade etmek için Yunanistan ile iş birliği içerisinde müşterek hareket etmesi bu anlamdaki ana seçeneklerden biri olarak öne çıkmaktadır. Nitekim 7 Aralık 2023 tarihli Bildirge'de geçen Geliştirilmiş Ortak Eylem Planı içerik olarak Yunanistan ile denizde çevre, bilim, koruma alanları anlamında müşterek çalışma olanağı sunan bir çerçeve çizmektedir. Türkiye'nin herhangi bir kıyıdaş komşu ülkesi ile birlikte bu tarz bir müşterek kalkınma veya bilimsel araştırma gerçekleştirme tecrübesi bulunmamaktadır. Ancak, iki ülke arasında barış projeleri olarak nitelendirilecek çalışmaların gerçekleştirilmesine model olacak dünyada birçok vaka mevcuttur. Türkiye, daha önce bahse konu olduğu üzere, kendi karasularındaki deniz alanlarını korumaya, kaynaklarından sürdürülebilir şekilde istifade etmeye ve denizlerde bilimsel araştırmalar gerçekleştirmeye yönelik yönetim tecrübesine ve kurumsal kapasiteye sahiptir. DMP ilkeleriyle BKAY planları ve ÖÇKB'lerin, kamu ve yerel paydaşlar ile koordineli bir şekilde oluşturulması ve yönetişimine ilişkin bürokratik ve bilimsel tecrübe birikimi bulunmaktadır. Ayrıca, Ege Denizi açık sularında yapılmış bilimsel araştırma açığının Türk üniversitelerinin ve kurumlarının elindeki araştırma gemileri ile, ve daha da önemlisi, çok disiplinli bilimsel araştırmalar olanak sağlayan dünyanın en iyilerinden biri olan Oruç Reis araştırma gemisi ile giderilmesi söz konusu olabilecektir. Bilim diplomasisini uzun yıllardır uygulayan deniz bilimleri dallarında çalışan bilim insanlarımız mevcuttur. Ege Denizi'nin kendi özelliklerine göre ve iki ülkenin siyasi ilişkilerinde sağlanan mutabakat çerçevesinde müşterek kalkınma bölgeleri, müşterek özel çevre ve balıkçılık koruma bölgeleri oluşturulmasına ve müşterek bilimsel araştırmalar yürütülmesine olanak sağlayacak özgün bir yönetim rejiminin ve mekanizmasının geliştirilmesi olanak dâhilindedir. Örneğin iki ülkenin 2000 yılında çevre sorunlarına yönelik imzaladıkları iş birliği anlaşması kapsamında ilk adımların atılması mümkündür. Ayrıca iki ülkenin YEKA anlamında, deniz üstü rüzgâr, dalga ve biyokütle enerjisi gibi alanlarda Ege Denizi'nde müşterek "barış projeleri" gerçekleştirmesi iki ülkenin de menfaatindedir. Özellikle Türkiye'ye yakın adalar ile Anadolu ve Trakya'nın barışçıl entegrasyonuna hizmet edecek bu tarz projelerin gündemde tutulmasının fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir. Son dönemde iki ülke arasındaki ilişkilerin geliştiği iyi komşuluk bildirgesinin içeriğindeki hükümler müşterek projeler ve çalışmalar için bir manevra alanı sunmaktadır. Bu anlamda konu bazlı iş birliği anlaşmaları ile Ege Denizi'nde müşterek faaliyetlere iki ülkenin kamuoyunun ısındırılması sağlanabilir.

Sivil politikalar kapsamında değerlendirilebilecek bir diğer seçenek ise deniz milis gücü veya koruyuculuğu tarzı sivil deniz birimlerinin oluşturularak çatışma eşiğinin altında kalabilecek "denizde varlık" unsurlarına sahip olunmasıdır. Dünyada Çin, Vietnam, ABD ve Kanada'da bu tarz yapılanmaların mevcut olduğu ve devletin deniz kuvvetleri ve/veya sahil güvenlik unsurlarına savaş ve barış görevlerinde halen destek sağlamakta oldukları bu vakalarda incelenmiştir. Türkiye'de buna benzer bir yapılanmanın gerçekleştirilmesi ulusal mevzuat çerçevesinde mümkündür. 1983 tarihli ve 2941 sayılı Sefereberlik ve Savaş Hali Kanununa dayanarak kısmi seferberlik kapsamında sivil savunma kapsamındaki mevzuat çerçevesinde böyle bir deniz gücünün Cumhurbaşkanlığı'nca çıkarılacak özel bir yönetmelik ile hayata geçirilmesi ve barış zamanında da denizlerimizde ve

özellikle Ege Denizi'nde kullanılması mümkündür. Böyle bir yöntemin, yani bir deniz koruyuculuğu örgütlenmesinin, barış zamanında denizlerde sorunsuz bir şekilde görev yapabilmesi için, sivil bir denizcilik çeşidi üzerinden gerçekleştirilmesi daha uygun olacaktır. Bu tarz bir örgütlenmenin kıyı taşımacılığı yapan deniz ulaştırma şirketleri, bilimsel araştırmalar gerçekleştiren kamu veya akademik kurum araştırma kurumları veya avcılık yapan balıkçılık şirketleri bünyesinde ve/veya kisvesinde hayata geçirilmesi mümkündür. Nitekim bu örgütlenmeler halen Çin Halk Cumhuriyeti ve Vietnam Sosyalist Cumhuriyeti'nde devlet teşviki alan "balıkçı şirketleri" içerisinde görevlendirilen "balıkçı/deniz milisleri" şeklinde veya devlet balıkçı şirketleri bünyesinde oluşturulan deniz milisleri şeklinde mevcuttur. Ya da, Kanada ve ABD'de olduğu gibi gönüllülerden oluşturulan yardımcı birliklerin kurularak sahil güvenlik görevlerinin desteğinde kullanılması da tercih edilebilir. Türkiye'de balıkçılık stoklarının ve çeşidinin korunması kapsamında kayıt dışı ve plansız avlanmanın önüne geçebilmek için deniz ve iç su koruyuculuğu sistemi uygulanmaktadır. 2013 yılında Gökova ÖÇKB'de balıkçılığa kapalı alanların korunması ve gözetimi için yerel balıkçılar kullanılarak Akdeniz Koruma Derneği tarafından başlatılan bu sistemde hem yasak avcılık hem de denizi kirletmeye yönelik eylemlerin SMART uygulaması üzerinden raporlanması ve kayıt altına alınması gerçekleştirilmektedir. Bu sistem Anayasa'nın 56'ncı maddesindeki "Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir." şeklindeki hükme dayandırılmaktadır. Yerel halkın denizel biyoçeşitliliğin korunması ve kaynaklarına sahip çıkması ve bu sayede önemli paydaş aktör olarak öne çıkmasını sağlayan bu deniz ve iç su koruyuculuğu sisteminin Türkiye geneline yayılması, teşvik edilmesi ve zaman içerisinde yeni görevler verilerek daha aktif kullanılması da düşünülebilecek seçeneklerdendir.

Son olarak, devletin Ege Denizi'ndeki tek taraflı eylemlerinin devletin tüm denizle ilgili unsurlarının sahaya sürülerek Fransız modeli benzeri bir "Denizde Devlet Eylemi" şeklinde gerçekleştirilmesi de ayrı bir seçenek olarak durmaktadır. Siklet merkezinin ve yoğunluğun Ege Denizi'nde oluşturulduğu böyle bir hareket tarzında hedeflenen meşru çalışma konuları ve sahaları çerçevesinde denizde varlığın çatışmaya girmeden Sahil Güvenlik'in merkezde olduğu bir sinerji içerisinde taleplerimizin kabul görmesi adına sürekli kılınması ve bu sayede bölgesel norm yerleştirilmesi ihtimal dahilindedir. Böyle bir seçeneğe ilişkin Türkiye'nin denizde arama kurtarma ve kirliliğe müdahale haricinde herhangi bir tecrübesi bulunmamaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye'nin, deniz yetki sahalarının tespit edilmesini beklemeden, Ege Denizi açık sularındaki kaynaklarını koruma ve kullanmak ihtiyacı bulunmaktadır. Bunun başarılabilmesi için de mevcut askeri ve kolluk unsurlara ilave olarak sivil deniz unsurlarının yoğun olarak kullanıldığı yeni politikaların geliştirilmesi ve uygulanması ihtiyacı vardır. Yunanistan ile iş birliği içerisinde müşterek kalkınma bölgeleri, müşterek koruma alanları ve müşterek bilimsel araştırmalar üzerinde gerçekleştirilmesine yönelik kurumsal ve bilimsel kapasite mevcuttur. Türkiye'nin Ege Denizi'nde bu yönde tek taraflı faaliyetlerini desteklemek üzere ise bir diğer seçenek olarak sivil

deniz gücü (koruyuculuğu) oluşturularak denizde varlığın artırılmasına olanak sağlayacak mevzuat çerçevesi ve örnek uygulama bulunmaktadır. Denizde devlet eyleminin ise, arama kurtarma ve kirliliğe müdahale kapsamında denenmiş başka bir uygulaması yoktur.

Tüm bu bulguların ışığında Ege Denizi'ne yönelik Türkiye'nin yeni yöntemler izlemesini gerektirecek nedenlerin çok olduğu, sivil deniz unsurlarının askeri deniz unsurlarına göre çokça kullanılacağı bu yeni yöntemlerin sivil politikalar kapsamında geliştirilebileceği, bunun için yeterli kurumsal kapasite ve mevzuat çerçevesi bulunduğu ancak buna yönelik tecrübenin bulunmadığı çıkarımı ile bu önerme kısmen teyit edilebilmektedir.

Tüm bu önermelerin doğrulanması veya yanlışlanması neticesinde, "*Türk deniz yönetişimi Ege Denizi'nde deniz alaka ve menfaatlerini ne derecede şekillendirebilir ve ne derece sivil politikalarla savunabilir?*" şeklindeki araştırma sorusunun cevabına yönelik çıkan sonuçlar şunlardır:

– Türk deniz yönetimi bileşenleri Ege Denizi açık sularında önerilen sivil politika seçenekleri kapsamında kendilerine verilecek görevleri çoğunlukla yerine getirebilecek kurumsal ve bilimsel kapasiteye sahiptir.

– Ege Denizi'ne ilişkin Yunanistan ile uzun gerginlik dönemlerinde Türk deniz yönetiminin güçlenme eğilimi varken, krizler sonrası yumuşama dönemlerinde Türk deniz yönetiminin geri plana atılma eğilimi bulunmaktadır. Siyasi tercihler nedeniyle deniz yönetimine ilişkin, örneğin siyasi-stratejik seviye bir yönetim mekanizması kurulması veya deniz yetki alanları kanunu çıkarılması geri plana atılabilmekte veya ertelenebilmektedir. Daha da önemlisi Türkiye'nin Bern Mutabakatı'nın tek taraflı eylemleri men kılan hükmüne sadık kalması nedeniyle uzun süredir Ege Denizi açık sularında tek taraflı herhangi bir denizel faaliyet gerçekleştirilmemektedir.

– Yine de bu siyasi çıkmazın yeni sivil politikalarla aşılması mümkün görünmektedir. Çevre ve biyoçeşitlilik koruma alanları ve yönetimi minvalinde, tıpkı AB ve Yunanistan'ın yaptığı gibi, uluslararası ve bölgesel sözleşmelere dayanarak, Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerini şekillendirme olanağı bulunmaktadır. Ayrıca Ege Denizi açık deniz alanlarından canlı kaynaklarından ve yenilenebilir enerji potansiyelinde istifade edilmesine yönelik sektörel paydaşların talepleri bulunmaktadır. Bu taleplerin projelerle gerçekleştirilmesine yönelik adımlar atılabilir. Tüm bunların, Yunanistan da davet edilerek, müşterek kalkınma ve müşterek bilimsel projelerle gerçekleştirmesine yönelik ortam siyasi olarak müsaittir ve bilim insanlarının bu yönde talebi bulunmaktadır.

– Sivil bir deniz koruyucu (milis) birimi oluşturulmasına yönelik çerçeve mevzuat mevcuttur. Ancak bu yönde, balıkçılık yasak alanlarında yerel balıkçıların ihlalleri takip etmesi dışında bir tecrübe bulunmamaktadır. Denizde devlet eylemi, arama kurtarma ve kirliliğe müdahale haricinde denenmiş bir usul değildir.

Kısacası, Türkiye'nin denizel sektörel paydaşlarının Ege Denizi'ni kullanmaya yönelik talepleri ve kurumlarının da buna yönelik Ege Denizi'nde verilecek görevleri yerine getirme gücü bulunmaktadır. Siyaseten tercih edilmediği için Ege Denizi'nde tek taraflı eylemler gerçekleştirilememektedir. Bu siyasi çıkmazı aşmak adına bir mutabakat çıkması halinde, Türkiye'nin yoğun sivil politikalar kapsamındaki hareket tarzlarını uygulamasında genel olarak sorun çıkmayacağı, daha önce tecrübe edilmemiş deniz koruyuculuğu ve denizde devlet eylemi gibi seçenekleri yerine getirmeye yönelik uyum sürecinde bir sıkıntı yaşanmayacağı değerlendirilmektedir.



KAYNAKÇA

- ACCOBAMS, “Protected Areas”, <https://accobams.org/conservations-action/protected-areas/> (21.03.2023).
- Acer, Yücel (02.10.2020), “Türkiye-Libya Deniz Sınırı Antlaşması’nın Birleşmiş Milletler Tarafından Tescilinin Önemi”, **SETAV**, <https://www.setav.org/perspektif-turkiye-libya-deniz-siniri-antlasmasin-birlesmis-milletler-terafinden-tescilinin-onemi/> (19.12.2023).
- _____ (09.2023), “Erdoğan-Miçotakis Görüşmesi Ve İkili İlişkilerin Geleceği”, **SETAV**, <https://setav.org/assets/uploads/2023/09/P374.pdf> (05.12.2023).
- Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (t.y.), “Sivil Savunma Mevzuatı”, <https://www.afad.gov.tr/afadem/sivil-savunma-mevzuati> (26.04.2023).
- Ak, Gökhan (2014), “Ege'deki Hayalet: Türk-Yunan Deniz Sınırı, Durum ve Etkiler”, **Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi**, 10(20), 255–287.
- Akdeniz Koruma Derneği (t.y.), “Deniz Koruyuculuğu Sistemi”, <https://www.akdenizkoruma.org.tr/tr/calismalarimiz/deniz-koruma-alanlari/b/deniz-koruyuculugu-sistemi> (26.12. 2023).
- Akpınar, Metin (22.12.2023), “Dünyanın en büyük rüzgâr çiftliği 3.3 milyon eve enerji sağlayacak”, **DonanımHaber**, <https://www.donanimhaber.com/dunyanin-en-buyuk-ruzgar-ciftligi-3-3-milyon-eve-enerji-verecek--172235> (04.01.2024)
- Aksu, Fuat (17.12.2017), “Madrid Declaration: joint communique on Greek-Turkish relations July 8th, 1997”, **Türk-Yunan İlişkileri Forumu**, <http://www.turkishgreek.org/index.php/kuetuephane/item/29-madrid-declaration-joint-communique-on-greek-turkish-relations-july-8th-1997> (06.07.2023).
- Algan, Nesrin (1997), “Akdeniz Eylem Planı, Sürdürülebilir Kalkınma ve Türkiye”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, 17(1-2), 37–54, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iumhmohb/issue/9372/117357> (09.08.2023).
- Algan, Nesrin ve Gönülal, Onur (2019), “Açık Deniz Alanlarının Korunması ve Akdeniz”, Onur Gönülal ve Nesrin Algan (Ed.), **Ulusal Yetki Alanları Disında Kalan Acik Denizlerin Korunması ve Yonetilmesi içinde** (31–754), TUDAV, https://tudav.org/wp-content/uploads/2019/04/TUDAV_Ulusal_Yetki_Alanlari_Disinda_Kalan_Acik_Denizlerin_Korunmasi_ve_Yonetilmesi.pdf (06.05.2023).

- Alma, Hakkı (05.2023), “TÜBA Biyokütle Enerjisi Raporu”, Türkiye Bilimler Akademisi.
<https://tuba.gov.tr/files/yayinlar/raporlar/TUBA-978-625-8352-01-6.pdf> (04.09.2023).
- Altan, Ertan (05.12. 2023), “Atina, Erdoğan için hazırlanıyor”, **Haber Global**.
<https://haberglobal.com.tr/dunya/atina-erdogan-icin-hazirlaniyor-299929> (04.02.2024).
- ARAR A.Ş (t.y.), “Licence Map”, <https://ararenergy.com/licence-map> (20.12.2023).
- “Arar Petrol Ege Denizi'ndeki 11 parselde petrol aramak istiyor.” (24.12.2021),
<https://www.enerjigunlugu.net/arar-petrol-ege-denizindeki-11-parselde-petrol-aramak-istiyor-46049h.htm> (20.12.2023).
- Arğılı, Ömer (02.06.2023), “UPL Sualtı Arkeoloji Gemisi’nin ‘İlk Seferi’”, **Lider Antalya**,
<https://www.lidergazete.com/upl-sualti-arkeoloji-gemisi-nin-ilk-seferi-h196479.htm>
(08.03.2024).
- Arslan, Talya (06.09.2022), “Denizde rüzgâr enerjisi Türkiye'yi uçuracak”, **Denizcilik Dergisi**,
<https://www.denizcilikdergisi.com/enerji/denizde-ruzgar-enerjisi-turkiyeyi-ucuracak/>
(06.09.2023).
- Asan, Aynur Şeyma ve Dursun, Ahmet (07.09.2023), “İran petrolü taşıyan Yunan şirketi, ABD'ye yaklaşık 2,4 milyon dolar ceza ödeyecek”, **Anadolu Ajansı**,
<https://www.aa.com.tr/tr/dunya/iran-petrolu-tasiyan-yunan-sirketi-abdye-yaklasik-2-4-milyon-dolar-ceza-odeyecek/2985658> (18.04.2024).
- Aşan, Cihat (2021), “Türkiye'nin Denizel Çevre Kirliliğine Müdahale Sahaları”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, 13(2), 231–246.
<https://doi.org/10.18613/deudfd.1033131> (19.04.2023).
- _____ (2022), “Türkiye’nin Denizel Çevre Yönetimi Karar Destek Sistemi”, **Journal of Advanced Research in Natural and Applied Sciences**, 8(3), 443–452.
<https://doi.org/10.28979/jarnas.1060939> (19.04.2023).
- Ata, Baha (26.10.2023), “IBRD’den Türkiye’ye deniz üstü rüzgâr için 7,9 milyon avro hibe”, **Yeşil Haber**, <https://yesilhaber.net/ibrdden-turkiyeye-yesil-enerji-atilimi-icin-79-milyon-avro-hibe/>
(18.12.2023).
- Avrasya Üniversitesi (26.05.2018), “Enerji Bağımsızlığı ve Dalga Enerjisi Çalıştay Sonuç Bildirgesi”, <https://calistay.avrasya.edu.tr/sonuc-bildirgeleri/> (13.05.2024).
- Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi- Deniz Doğası Stratejisi Çerçeve Direktifi (2008), **Avrupa Birliği Resmi Gazetesi**, 19, (25.06.2008).
- Aydoğan, Burak vd. (2014), “Karadeniz’in Dalga Enerjisi Potansiyelinin Belirlenmesi”, **8. Kıyı Mühendisleri Sempozyumu**, 883-894,
https://eski.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/17295_50_23.pdf (18.10.2023).

- Bachelier, Jeremy ve Frecon, Eric (16.03.2022), “French ‘State Action at Sea’ as a Model for SE Asian Coast Guards” **The Maritime Executive**, <https://maritime-executive.com/editorials/french-state-action-at-sea-as-a-model-for-se-asian-coast-guards> (06.03.2024).
- Bakanlar Kurulu Kararı, 05.12.1986, 86/11264, **T.C. Resmi Gazete**, 19314, (17.12.1986).
- Bakanlar Kurulu Kararı, 25.03.1987, 87/11596, **T.C. Resmi Gazete**, 19412, (26.03.1987).
- Bakanlar Kurulu Kararı, 20.09.2012, 2012/3764, **T.C. Resmi Gazete**, 28437, (10.10.2012).
- Bakanlar Kurulu Kararı, 22.07.2013, 2013/5153, **T.C. Resmi Gazete**, 28737, (16.08.2013).
- Balık, İsmet (2018), “Türkiye’nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları”, **Kent Akademisi**, 11(1), 86–98, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/kent/issue/36326/410045> (06.06.2023).
- Başbakanlık Deniz Teşkilatı Hakkında Kanun (1981), **T. C. Resmi Gazete**, 17436, (22.08.1981).
- Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü (2014), **Dünden Bugüne Başbakanlık (1920-2014)**, (No. 25), <https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/icerikler/ogt-bkay-plan-aciklama-raporu-20230531094728.pdf> (12.04.2023).
- Başbakanlık Teşkilatı Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında 3056 sayılı Kanun (1984), **T. C. Resmi Gazete**, 3056, (10.10.984).
- Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (09.06.2017), “Pilot Dalga Enerji Santrali Protokolü İmzalandı”, <https://www.bakka.gov.tr/haber/pilot-dalga-enerji-santrali-protokolu-imzalandi/863> (24.12.2023).
- BBNJ (2023), Convention on the Law of the Sea on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction, <https://www.un.org/bbnj/> (01.08.2023).
- Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi Taraflar Konferansı Kararı 15/4 (19.12.2022) , “Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework”, <https://www.cbd.int/doc/decisions/cop-15/cop-15-dec-04-en.pdf> (22.03.2023).
- Boyle, Timothy, G. (2019), **At the Edges of Peace and War: Non-Traditional Vessels in Great Power Competition and International Armed Conflict**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, ABD Donanma Yüksek Lisans Enstitüsü, calhoun.nps.edu. <https://calhoun.nps.edu/handle/10945/63182> (20.10.2023).
- Buyruk, Tarık (2019), **Türkiye Kıyıları Rüzgâr Ve Dalga İklimi İle Enerji Potansiyelinin CBS Tabanlı Elektronik Atlası**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, <https://avesis.gazi.edu.tr/yonetilen-tez/8fe7c93c-d5c2-4faf-9166->

0fb06fea11e1/turkiye-kiyilari-ruzgar-ve-dalga-iklimi-ile-enerji-potansiyelinin-cbs-tabanlı-elektronik-atlasi (23.12.2023).

Canadian Coast Guard Auxiliary (t.y.), “Saving Lives on the Water”, <https://ccga-gcac.ca/> (07.09.2024).

Center for Environment, Fisheries and Aquaculture Science (22.08.2013), UK Government, <https://www.gov.uk/government/organisations/centre-for-environment-fisheries-and-aquaculture-science/about> (21.02.2024).

Cesur Durmaz, Büşra ve Üçgöl, İbrahim (2023), “Evaluation of Floating Renewable Energy Potential for Sustainable Energy in Türkiye”, **Journal of the Institute of Science and Technology**, 13(2) , 1085–1100, <https://doi.org/10.21597/jist.1089488> (18.02.2024).

“Countries With The Largest Exclusive Economic Zones” (t.y.), **World Atlas**, <https://www.worldatlas.com/articles/countries-with-the-largest-exclusive-economic-zones.html> (09.10.2023).

Crisis Group (07.12.2021), “Vietnam Tacks Between Cooperation and Struggle in the South China Sea”, <https://www.crisisgroup.org/asia/north-east-asia/china/318-vietnam-tacks-between-cooperation-and-struggle-south-china-sea> (04.06.2024).

Cudennec, Annie (2020), “Integrated Ocean and Coastal Zone Management in France: Some Perspectives”, A. Chircop vd. (Ed.), **Governance of Arctic Shipping içinde** (301–311), Springer International Publishing, https://doi.org/10.1007/978-3-030-44975-9_16 (19.04.2023).

Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (2018), 1, **T. C. Resmi Gazete**, 30474 (10.07.2018).

Cumhurbaşkanı Kararı 1815 (06.12.2019), “Milletlerarası Andlaşma”, **T.C. Resmi Gazete**, 30971, (07.12.2019).

Cumhurbaşkanlığı 4 Sayılı Kararnamesi (2018), **T. C. Resmi Gazete**, 30479, (15.07.2018).

Çağatay, Gülşen (09.06.2023), “Deniz üstü rüzgâr enerjisinde Ege ve Marmara'daki potansiyel alanlar ön plana çıkıyor”, **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/deniz-ustu-ruzgar-enerjisinde-ege-ve-marmaradaki-potansiyel-alanlar-on-plana-cikiyor/2918246> (20.12.2023).

_____ (09.08.2023), “Deniz üstü RES için aday YEKA'ların büyüklükleri belirlendi”, **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/deniz-ustu-res-icin-aday-yekalarin-buyuklukleri-belirlendi/2964090> (20.12.2023).

- _____ (18.12.2023), “Türkiye'nin ilk deniz üstü rüzgâr santrali için teknik çalışmalar 2024'te başlayacak”, **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/turkiyenin-ilk-deniz-ustu-ruzgar-santrali-icin-teknik-calismalar-2024te-baslayacak/3085523> (20.12.2023).
- _____ (13.06.2024), “TPAO, Ege Denizi'nde 9 sahada petrol arayacak”, **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/tpao-ege-denizinde-9-sahada-petrol-arayacak-/3248443> (20.12.2023).
- Çalışkan Eleren, Sevil ve Öner, Burak (2019), “Sürdürülebilir ve çevre dostu biyoyakıt hammaddesi: Mikroalgler”, **Pamukkale University Journal of Engineering Sciences**, 25(3), 304–319. https://jag.journalagent.com/pajes/pdfs/PAJES_25_3_304_319.pdf (03.12.2023).
- “Çalışma Grupları Listesi” (t.y.), On İkinci Kalkınma Planı, https://onikinciplan.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/11/On_Birinci_Kalkinma_Plani-2019-2023.pdf (08.02.2023).
- Çalkaya, Mustafa (04.05.2024), “Türk balıkçılarının yeni rotası Afrika ülkeleri”, **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/turk-balikcilarinin-yeni-rotasi-afrika-ulkeleri/3209678> (12.05.2024).
- Çin Denizcilik Bilgi Ağı (t.y.), “2022 Çin Denizcilik Ekonomik İstatistik Bülteni”, <https://www.nmdis.org.cn/hygb/zghyjjtjgb/2022hyjjtjgb/> (14.02.2024).
- Çokyaşar, Emre ve Beji, Serdar (2019), “Açık Deniz Rüzgâr Çiftliklerinin Malî Açından İncelenmesi”, **Gemi ve Deniz Teknolojisi** (216), 6–16, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/gdt/issue/51529/668567> (03.09.2023).
- Çolak, İşıaçık ve Tuğsan, Arife (2021), **CBS Tabanlı Denizel Mekânsal Planlama Sistemi ile Denizüstü Rüzgâr Santrallerinin Değerlendirilmesi: Kuzey Ege Örneği**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İTÜ İletişim Sistemleri Anabilim Dalı, Uydu Haberleşme ve Uzaktan Algılama Programı, <https://polen.itu.edu.tr/items/5a2fd1a6-26fe-4a70-87bf-cd4cd3d204e6> (03.05.2023).
- Çöteli, Fatma Tuğba (2023), **Ürün Raporu: Su Ürünleri 2023**, TEPGE Yayın No:373, <https://arastirma.tarimorman.gov.tr> (21.01.2024).
- Demir, İsmail (2020), “Türk Deniz Yetki Alanlarının Belirlenmesinin Hukuki Dayanakları Üzerine Bazı Düşünceler”, **Adalet Dergisi**, (65), 27–50. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/adaletdergisi/issue/58576/846388> (19.11.2023).
- Demirci, Burhan (10.08.2020), “Türkiyenin Dalga Enerjisi Potansiyeli ve Kurulu Gücü”, **Mühendis**, <https://muhendis.web.tr/turkiyenin-dalga-enerjisi-potansiyeli-ve-kurulu-gucu/> (22.12.2023).
- Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği (2013), **T. C. Resmi Gazete**, 28726, (02.08.2013).

- Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği (2019), **T. C. Resmi Gazete**, 30847, (30.07.2019).
- Denizcilik Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği (2023), **T. C. Resmi Gazete**, 32093, (03.02.2024).
- “Denizcilik Koordinasyon Komisyonu 2024/1 Toplantısı Gerçekleştirildi” (13.06.2024), **Analiz Gazetesi**, <https://analizgazetesi.com.tr/haber/denizcilik-koordinasyon-komisyonu-20241-toplantisi-gerceklestirildi-8743/> (15.06.2014).
- Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (1993), **T. C. Resmi Gazete**, 21673, (19.08.1993).
- Deniz Haber Ajansı (25.02.2008), “Foça’nın yeni denizcileri yemin etti”, <https://www.denizhaber.net/focanin-yeni-deniz-izcileri-yemin-etti-haber-12372.htm> (20.09.2024).
- _____ (08.03.2009), “Mersin’de bin 500 deniz izcisi and içti”, <https://www.denizhaber.net/mersinde-bin-500-deniz-izcisi-ant-icti-haber-17971.htm> (20.09.2024).
- _____ (25.12.2024), “Türkiye-Suriye Deniz Yetki Alanı Anlaşması”, <https://www.denizhaber.net/turkiye-suriye-deniz-yetki-alani-anlasmasi-haber-118575.htm> (25.12.2024).
- Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi (DEHUKAM) (t.y.), <https://www.dehukam.org/> (18.11.2023).
- Deniz Ürünleri Avcıları Üreticileri Merkez Birliği (DEMBİR) (06.01.2023), “On İkinci Kalkınma Planı Toplantısına Katılım”, http://dembir.org.tr/tr/haberDetay.aspx?haber_id=1072 (31.03.2023).
- _____ (06.07.2023), “Bölgesel Balıkçılık ve Kota Uygulaması Toplantısı”, http://dembir.org.tr/tr/haberDetay.aspx?haber_id=1076 (19.01.2024).
- Deniz ve Hava Araçları Kazalarında Arama Kurtarma Yönetmeliği (2020), **T. C. Resmi Gazete**, 31277, (16.10.2020).
- Denizüstü Rüzgâr Enerjisi Derneği (t.y.), “Hakkımızda”, <http://www.dured.org/> (19.12.2023).
- “DM Dendias: Greece will Pause Extra Defense Spending” (17.12.2023), **Tovima**, <https://www.tovima.com/politics/dm-dendias-greece-will-pause-extra-defense-spending/> (07.03.2024).
- Dereli, Hakkı vd. (2022), “Comparison of technical measures in the Aegean Sea to support harmonization of fisheries management policies”, **Acta Ichthyologica Et Piscatoria**, 52(2), 111–123. <https://doi.org/10.3897/aiep.52.80083> (15.09.2023).

- Doğan, Diren ve Gürkaynak, Muharrem (2019), “Çin Halk Cumhuriyeti'nin Güney Çin Denizi'nde Dönüşen Yeni Stratejisi: Four Sha Doktrini”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 24(4) , 921–947, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sduibfd/issue/53006/706105> (17.12.2022).
- Dondurur, Derman (2021), “Gaz Hidratlar ve Çevre Denizlerimizde Gaz Hidrat Potansiyeli”, Hüseyin Öztürk ve Güler Alkan (Ed.), **Türkiye'nin Ekstrem Deniz Ortamları içinde** (52–75), TÜDAV.
- Duo, Ding (07.01.2022), “What's behind Vietnam's maritime militia construction?”, National Institute for South China Sea Studies, http://en.nanhai.org.cn/index/research/paper_c/id/498.html#div_content (08.04.2022).
- Durak, Murat (12.2021), “Mavi Vatanın Enerjisi: Deniz Üstü Rüzgâr Elektrik Santralleri”, **Mühendis ve Makina Güncel**, Makina Mühendisleri Odası, https://mkina.mmo.org.tr/sites/default/files/016_0.pdf (14.11.2023).
- Druzhinin, Alexander G. ve Kuznetsova, Olga V. (2022), “The sea factor in the federal regulation of Russia's spatial development: post-Soviet experience and current priorities”, **Baltic Region**, 14 (4), 4–19, (24.09.2024).
- EBSA (t.y.), “Ecologically or Biologically Significant Marine Areas”, <https://www.cbd.int/ebsa/> (21.03.2023).
- ECOWAS (01.08.2014), **Ecowas Integrated Maritime Strategy**, <https://faolex.fao.org/docs/pdf/eco211298.pdf> (15.04.2023).
- ECWSPartnersPlatform (t.y.), “The ECOWAS Commission reviews a draft action plan for its Integrated Maritime Strategy (EIMS)”, <https://www.raosupportcellecowas.com/post/the-ecowas-commission-reviews-a-draft-action-plan-for-its-integrated-maritime-strategy-eims> (22.04.2024).
- “Ege'de Neden Petrol Aranmıyor?” (09.07.2012), **TRT Haber**, <https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/egede-neden-petrol-aranmiyor-47787.html> (17.03.2023).
- Ehler, Charles. N. ve Douvere, Fanny (2010), “An International Perspective on Marine Planning Initiatives”, **Environments Journal**, 37(3), 9–20.
- Ehsani, Arman ve Sivrikaya, Osman (2018), “Okyanus ve Deniz Altı Madenciliğinin Kısa Tarihçesi”, **Karaelmas Fen ve Mühendislik Dergisi**, 8(1), 396–402, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/karaelmasfen/issue/57119/805751> (26.08.2023).
- Ekonomim (21.05.2024), “TÜDAV'dan Ege Denizi'nde Türkiye-Yunanistan işbirliği önerisi”, **Ekonomim**, <https://www.ekonomim.com/sektorler/denizcilik/tudavdan-eg-denizinde-turkiye-yunanistan-is-birligi-onerisi-haberi-744225> (03.06.2024).

- Elcik, Harun ve Çakmakcı, Mehmet (2017), “Mikroalglerden Yenilenebilir Biyoyakıt Üretimi”, **Gazi Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi**, 32(3), <https://doi.org/10.17341/gazimmfd.337627> (06.09.2023).
- Emniyet Genel Müdürlüğü (t.y.), “Deniz Polisi”, <https://www.egm.gov.tr/deniz-polisi> (16.09.2024).
- “Eoliennes en mer” (t.y.), <https://www.eoliennesenmer.fr/sites/eoliennesenmer/files/fichiers/2024/01/Carte-etapes-projets-parcs-eolien-en-mer-18-01-2024.jpg> (08.03.2023).
- “Erdoğan'ın 'Umarım Yunanistan ile yeni bir dönem başlar' sözleri komşu medyasında” (05.12.2023), **TRHaber**, <https://www.trhaber.com/dunya/cumhurbaskani-erdoganin-umarim-yunanistan-ile-yeni-bir-donem-baslar-sozleri-komsu-medyasinda-h140142.html> (04.04.2024).
- “Erdoğan-Miçotakis görüşmesi” (13.05.2024), **NTV**, <https://www.ntv.com.tr/turkiye/erdogan-micotakis-gorusmesi-cumhurbaskani-erdogandan-hamas-tepkisi-hamas-teror-orgutu-degildir,UB47rLuPV0CCTMMsljK7ZQ> (07.06.2024)
- Erickson, Andrew S. (20.08.2018), “Exposed: Pentagon Report Spotlights China’s Maritime Militia”, **The National Interest**, <https://nationalinterest.org/feature/exposed-pentagon-report-spotlights-china%E2%80%99s-maritime-militia-29282> (23.09.2022).
- _____ (25.11.2018), “Shining a Spotlight: Revealing China’s Maritime Militia to Deter its Use”, **The National Interest**, <https://nationalinterest.org/feature/shining-spotlight-revealing-china%E2%80%99s-maritime-militia-deter-its-use-36842> (23.09.2022).
- Ertuğrul, Ümmühan Elçin (2017), “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesine Göre Kıyı Devletinin Egemen Hakları”, **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 21(1), 41–81, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ahbvuhfd/issue/48092/608096> (18.06.2022).
- EU Copernicus (t.y.), “Estimating wave energy resources in the North Aegean Archipelago”, <https://marine.copernicus.eu/services/use-cases/estimating-wave-energy-resources-north-aegean-archipelago> (10.11.2022).
- _____ (t.y.), “Copernicus Marine MyOcean Viewer”, <https://data.marine.copernicus.eu/viewer/> (10.11.2022).
- Euronews (20.09.2023), “Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Miçotakis New York'ta bir araya geldi”, **Euronews**, <https://tr.euronews.com/2023/09/20/cumhurbaskani-erdogan-ve-micotakis-new-yorkta-bir-araya-geldi> (10.01.2024).
- European Commission (t.y.) “Oceans and fisheries-Mediterranean Sea”, https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/sea-basins/mediterranean-sea_en#documents (07.03.2023).

- _____ (t.y.), “Natura 2000 – Environment”,
https://ec.europa.eu/environment/nature/natura2000/index_en.htm (10.08.2022).
- _____ (t.y.), “Directorate-General Maritime Affairs and Fisheries (MARE)”
https://commission.europa.eu/about-european-commission/departments-and-executive-agencies/maritime-affairs-and-fisheries_en#leadership-and-organisation (10.09.2022).
- _____ (t.y.), “Regional fisheries management organisations (RFMOs),
https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/fisheries/international-agreements/regional-fisheries-management-organisations-rfmos_en#regional-fisheries-bodies-rfb (14.10.2022).
- _____ (10.03.2023), “Maritime Security: EU updates strategy”,
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_1483 (10.09.2023).
- European Environment Agency (t.y.), “European Protected Sites”, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/explore-interactive-maps/european-protected-areas-1> (01.03.2023).
- _____ (t.y.), “Natura 2000 viewer”, https://natura2000.eea.europa.eu/?page=Page-1reviews=Filter_View (27.02.2023).
- European Fisheries Control Agency (t.y.), “Mission and Strategy”,
<https://www.efca.europa.eu/en/content/mission-and-strategy> (18.09.2023).
- European Maritime Safety Agency (t.y.), “This is EMSA”, <https://www.emsa.europa.eu/about.html> (15.08.2022).
- European Maritime Spatial Planning (MSP) Platform, (t.y.), “French National Maritime and Coastline Strategies”, <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/practices/french-national-maritime-and-coastline-strategies> (19.03.2022).
- _____ (t.y.), “Cross border cooperation for Maritime Spatial Planning Development”,
<https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/projects/cross-border-cooperation-maritime-spatial-planning-development> (19.03.2022).
- _____ (t.y.), “East Mediterranean”, <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sea-basins/east-mediterranean> (19.03.2022).
- _____ (t.y.), “Web-GIS platform for implementing MSP in Greece and Cyprus”,
<https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/practices/web-gis-platform-implementing-msp-greece-and-cyprus> (19.03.2022).
- _____ (t.y.) “Mapping the Aegean Sea and setting alternative scenarios for MS”
<https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/practices/mapping-aegean-sea-and-setting-alternative-scenarios-msp> (19.03.2022).
- _____ (t.y.), “PROTOMEDEA - Towards the establishment of Marine Protected Area Networks in the Eastern Mediterranean” <https://maritime-spatial->

planning.ec.europa.eu/projects/protomedeia-towards-establishment-marine-protected-area-networks-eastern-mediterranean (19.03.2022).

_____ (t.y.), “Cross-border Cooperation for Maritime Spatial Planning 2,” <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/projects/cross-border-cooperation-maritime-spatial-planning-2> (15.08.2023).

_____ (t.y.), “MSP Sectors and Conflicts”, <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sectors> (30.03.2023).

_____ (t.y.), “Map - maps.msp-greece.eu: MSP MED WEB GIS”, <http://maps.msp-greece.eu/maps/41/view#/> (11.03.2023).

_____ (02.2022), “Country Information-Greece”, [https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/greece#:~:text=Maritime%20Spatial%20Plan\(s\)&text=Greece%20has%20not%20yet%20adopted,Plans\)%20covering%20specific%20economic%20sectors.](https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/countries/greece#:~:text=Maritime%20Spatial%20Plan(s)&text=Greece%20has%20not%20yet%20adopted,Plans)%20covering%20specific%20economic%20sectors.) (11.03.2023).

_____ (09.09.2022), “Publicity Event - THAL-HOR 2 - Presentation of National Maritime Strategy and 1st Maritime Spatial Framework”, <https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/events/publicity-event-thal-hor-2-presentation-national-maritime-strategy-and-1st-maritime> (15.08.2023).

European Parliament (t.y.), “Integrated Maritime Policy of the European Union | Fact Sheets” <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/121/integrated-maritime-policy-of-the-european-union> (20.10.2022).

EU Directive Establishing a Framework for Maritime Spatial Planning (2014), **Official Journal of the European Union**, Directive 2014/89/EU (28.08.2014).

European Union External Action Service (t.y.), “Black Sea Synergy”, https://www.eeas.europa.eu/eeas/black-sea-synergy_en (18.09.2024).

Eyüboğlu, Ömer ve Eyüboğlu, Huri (2022), “Ecosystem Based Management Approach for Sea Water Management: Existing Situation in Turkey”, **International Journal of Environment and Geoinformatics**, 9(2), 146–160, <https://doi.org/10.30897/ijegeo.1036013> (25.04.2023).

Food and Agriculture Organisation of the United Nations (FAO) (t.y.), “Regional Fisheries Bodies”, <https://www.fao.org/fishery/en/rfb> (21.03.2024).

_____ (t.y.), “Joint Technical Commission of the Maritime Front”, <https://www.fao.org/fishery/en/organization/ctmfm> (21.03.2024).

_____ (2023), “FishStat Plus-Universal software for fishery statistical time series”, <http://www.fao.org/fishery/statistics/software/fishstat/en> (08.11.2023).

FAO Geneal Fisheries Commission for the Mediterranean (GFCM) (t.y.), “National fisheries closures: National Fisheries Restricted Areas Web Map”,
<https://www.fao.org/gfcm/data/maps/nfclosures/en/> (20.02.2024).

_____ (2023), **The State of Mediterranean and Black Sea Fisheries 2023**,
<https://www.fao.org/documents/card/en/c/cc8888en> (19.06.2024).

Fırat, Melek (2018), “ Yunanistan’la İlişkiler”, Oran, Baskın (Ed.), **Türk dış politikası (Cilt II, 1980-2001). : Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, 18. Baskı içinde (440-480), İletişim Yayınları, İstanbul.

Fidan, Yahya (2010), “Yönetimden Yönetişime Kavramsal Bir Bakış”, **Yalova Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 1, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/800137> (17.07.2024).

Fisheries and Oceans Canada (t.y.), “Mandate and role”, <https://www.dfo-mpo.gc.ca/about-notre-sujet/mandate-mandat-eng.htm> (02.03.2024).

_____ (t.y.), “Organizational structure”, <https://www.dfo-mpo.gc.ca/about-notre-sujet/organisation-eng.htm> (24.02.2024).

_____ (t.y.), “Blue Economy Strategy”, <https://www.dfo-mpo.gc.ca/campaign-campagne/bes-seb/index-eng.html> (24.06.2024).

_____ (t.y.) “Gross Domestic Product by sector and year”, <https://www.dfo-mpo.gc.ca/stats/maritime/tab/mar-tab1-eng.htm#tablep-fna> (23.02.2024).

“French Concept of State Action at Sea” (11.04.2022), **MariTimesCrimes**,
<https://maritimescrimes.com/2022/04/11/french-concept-of-state-action-at-sea/> (03.06.2024).

FRONTEX (t.y.), “Operations”, <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/operations/search-and-rescue/> (18.09.2024).

Gao, Jinzhu vd. (2024), “Development and reform of marine spatial planning in China under the new territorial spatial planning system”, **Marine Development**, 2(1), 1–14,
<https://doi.org/10.1007/s44312-024-00014-5> (14.09.2024).

Genç, Aslı Numanoğlu (2018), “Karataş, Adana denizel alanı için karşılaştırmalı uzun dönem dalga çözümlemesi çalışması”, **Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi**, 1(23), 2148-4147, <https://acikerisim.uludag.edu.tr/items/85dc5284-437c-4346-b0d0-17253acbd8e1> (07.01.2024).

“Généralités sur les énergies marines renouvelables” (t.y.), GéoLittoral,
<https://www.geolittoral.developpement-durable.gouv.fr/generalites-sur-les-energies-marines-renouvelables-a1356.html> (05.04.2023).

- “GéoLittoral: Le portail de la planification de la mer et du littoral” (t.y.),
<https://www.geolittoral.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=sommaire>
(05.04.2023).
- Global Wind Atlas (t.y.), “Global Wind Atlas”, <https://globalwindatlas.info/en> (10.12.2023).
- Global Wind Energy Council (t.y.), “What we do - Global Wind Energy Council”,
<https://gwec.net/global-wind-energy-council/what-is-gwec/> (07.05.2023).
- _____ (06.2021), “Offshore Wind Technical Potential in Greece”,
https://gwec.net/wp-content/uploads/2021/06/Greece_Offshore-Wind-Technical-Potential_GWEC-OREAC.pdf (07.05.2023).
- Government of Russian Federation (t.y.) “Marine Board”,
<http://archive.government.ru/eng/gov/agencies/135/> (24.09.2024).
- Grossman, Derek ve Ma, Logan (06.04.2020), “A Short History of China's Fishing Militia and What It May Tell Us”, **RAND Corporation**, <https://www.rand.org/blog/2020/04/a-short-history-of-chinas-fishing-militia-and-what.html> (10.01.2022).
- Güngörmüş, Özge (11.04.2023), “Türkiye’nin denizlerdeki enerji potansiyeli: Dalga enerjisi”, **TRT Haber**, <https://www.trthaber.com/haber/bilim-teknoloji/turkiyenin-denizlerdeki-enerji-potansiyeli-dalga-enerjisi-759815.html> (24.12.2023).
- Gürdeniz, Cem (2013), **Hedefteki Donanma**, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul.
- _____ (2015), **Mavi Uygarlık-Türkiye Denizcileşmelidir**, Kırmızı Kedi Yayınevi, İstanbul.
- Hart, Melanie vd. (2018), “Overview of U.S. Ocean Governance: Briefing for Participants of Blue Future 2017”, **Blue Future: Mapping Opportunities for U.S.-China Ocean Cooperation**, Center for American Progress *içinde*, <https://americanprogress.org/wp-content/uploads/sites/2/2018/05/BlueFuture-Appendix1-8.pdf> (15.04.2023).
- _____ (2018), “Overview of China Global Ocean Governance: Briefing for Participants of Blue Future 2017”, **Blue Future: Mapping Opportunities for U.S.-China Ocean Cooperation** *içinde* Center for American Progress. <https://americanprogress.org/wp-content/uploads/sites/2/2018/05/BlueFuture-Appendix2-5.pdf> (15.04.2023).
- Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs (07.04.2023), “1996: The Turkish theory of ‘grey zones’”, <https://www.mfa.gr/images/docs/maps/en/map6.pdf> (06.12.2023).
- _____ (07.04.2023), “Presentation of Turkish illegal claims through maps”,
<https://www.mfa.gr/en/issues-of-greek-turkish-relations/relevant-documents/maps.html>
(06.12.2023).

- HEREMA (04.01.2023), “Upstream Oil and Gas Projects in Greece in the Production Phase”, <https://herema.gr/upstream-oil-gas-exploration/production/> (06.12.2023).
- HM Coastguard (t.y.), “What we do”, UK Government, <https://hmcoastguard.uk/what-we-do> (13.02.2024).
- Heffernan, Olive (04.03.2022), “France’s membership lends weight to coalition for ocean sustainability”, **China Dialogue Ocean**, <https://chinadialogueocean.net/en/conservation/frances-membership-lends-weight-to-coalition-for-ocean-sustainability/> (07.03.2024).
- Home Office (23.02.2023), “Maritime enforcement powers: code of practice”, <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-enforcement-powers-code-of-practice/maritime-enforcement-powers-code-of-practice-accessible-version> (20.02.2024).
- Iglesias-Campos, Alejandro (Ed.)(2021), **Mspglobal International Guide on Marine/maritime Spatial Planning**, Manuals and guides / Intergovernmental Oceanographic Commission: 89, <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000379196> (16.01.2023).
- IMDC (t.y.), “Identifying and Mapping Off-shore Wind and Wave Energy Potential of Turkey”, <https://imdc.be/en/reference/identifying-and-mapping-off-shore-wind-and-wave-energy-potential-of-turkey> (22.12.2023).
- İnan, Asu vd. (2020), “Rüzgâr ve Dalga İkliminin Modellenmesi: Gökçeada Örneği”, **Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi**, 144–151, <https://doi.org/10.31590/ejosat.araconf19> (14.03.2023).
- International Seabed Authority (t.y.), “About ISA”, <https://www.isa.org.jm/about-isa/> (08.11.2023).
- Interreg VA Programı (t.y.), “Yunanistan – Kıbrıs 2014-2020”, <https://www.mspsygr2.info/> (08.07.2022).
- İMEAK Denizcilik Ticaret Odası (t.y.), <https://www.denizticaretodasi.org.tr/> (19.11.2023).
- İstanbul Kalkınma Ajansı (07.2021), **İstanbul İli Atık Su ve CO2 Arıtımı ile Mikroalgal Biyodizel Üretimi Ön Fizibilite Raporu**, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, <https://www.yatirimadestek.gov.tr/pdf/assets/upload/fizibiliteler/istanbul-ili-atik-su-ve-co2-aritimi-ile-mikroalgal-biyodizel-uretimi2021.pdf> (02.12.2023).
- İstikbal, Nermin (31.01.2023), “Denizcilik Koordinasyon Komisyonu 2023 yılı ilk toplantısını gerçekleştirdi”, **Deniz Haber**, <https://www.denizhaber.com/denizcilik-koordinasyon-komisyonu-2023-yili-ilk-toplantisini-gerceklestirdi> (09.02.2023).
- Japan Ministry of Defense (29.08.2023), “The Coast Guard Law of the People's Republic of China”, https://www.mod.go.jp/en/d_act/sec_env/ch_ocn/index.html (13.02.2024).

- Joint Maritime Security Centre (t.y.), <https://www.gov.uk/government/groups/joint-maritime-security-centre> (20.02.2024).
- Jun'ichi, Takeda (2014), "China's Rise as a Maritime Power: Ocean Policy from Mao Zedong to Xi Jinping", **Tosho Kenkyu Journal**, 2(2), 73–95, <https://www.spf.org/islandstudies/research/a00011.html> (19.06.2022).
- Kabakcı, Fuat (20.12.2022), "Ordu'da dünyanın en büyük dalga enerjisi santrali için baharda ilk kazma vurulacak", **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/orduda-dunyanin-en-buyuk-dalga-enerjisi-santrali-icin-baharda-ilk-kazma-vurulacak/2768016> (06.05.2024).
- Kalaydjian, Regis ve Bas, Adeline (6.2022), "French Maritime Economic Data 2021" IFREMER, <https://archimer.ifremer.fr/doc/00770/88225/94766.pdf> (08.05.2023).
- Kalkan, Evrim vd. (20.03.2020), **Deniz Bilimlerinde İhtiyaç Duyulan Araştırma Altyapıları Raporu: Araştırma Gemileri Mevcut Durum Analiz Raporu**, SHOD Bşk.lığı; ODTÜ; DENAR. https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/orj/kurul/DzArstAltyEtutProj/5.2.5._Ara%C5%9Ft%C4%B1rma_Gemileri_Mevcut_Durum_Raporu_V3_4a968.pdf (14.02.2023).
- Kaptan, Naci (29.12.2021), "Yunanistan ve İsrail Petrolümüzü Çalıyor, Bedelini Türk Milleti Ödüyor !", <https://nacikaptan.com/?p=95812> (03.12.2023).
- Karadağ, Kemal (10.07.2021), "İçişleri Bakanlığı Türkiye'nin nüfus haritasını çıkardı", **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/icisleri-bakanligi-turkiyenin-nufus-haritasini-cikardi/2300260> (24.02.2024).
- Karadeli, Cem (2012), "Türkiye-Yunanistan (Ege Denizi) Krizi (1987)", Haydar Çakmak (Ed.). **Türk Dış Politikasında 41 Kriz**, 1. baskı içinde (159–165), Kripto, Ankara, <https://psi302.cankaya.edu.tr/uploads/files/Cakmak-3.pdf> (19.11.2022).
- Karadeniz Teknik Üniversitesi (2022), "5. Ulusal Deniz Bilimleri Konferansı", <https://aperta.ulakbim.gov.tr/record/263045> <https://doi.org/10.48623/aperta.263045> (16.08.2023).
- Karapınar, Nuray (2015), "Derin Deniz Madenciliği", **Madencilik Türkiye**, 6(46), 72–82, <https://madencilikturkiye.com/madencilik-turkiye-dergisinin-46-sayisi-cikti/> (08.12.2023).
- Karataş, Atilla vd. (2020), "Türkiye Denizlerinin Petrol ve Doğalgaz Potansiyeli, Gelecek Hidrokarbon Arama Faaliyetleri için Hedef Alanlar ve Sondaj Lokasyonları", Süleyman Neşeli (Ed.), **Enerji Araştırmaları içinde** (53–123), İKSAD Yayınevi.
- Kargın, Hilal (2020), "Akuakültürde Mikroalg Üretim Sistemleri ve Fotobiyoreaktörler Dünyada ve Ülkemizde Kullanımı", **Mediterranean Fisheries and Aquaculture Research**, 3(3), 112–130, (02.12.2023).

- Karystianos, Michalis E. vd. (2021), "Planning of Aegean Archipelago Interconnections to the Continental Power System of Greece", **Energies**, 14 (13), 1–19, <https://doi.org/10.3390/en14133818> (08.05.2023).
- keeptalkinggreece (22.09.2020), "The Seville Map that challenges Turkey, Greece, US and the EU", **Keep Talking Greece**, <https://www.keeptalkinggreece.com/2020/09/22/seville-map-us-turkey-greece/> (01.03.2023).
- Kenarlı, Gülseli (19.12.2023), Climate change center for Mediterranean to be established in Istanbul", **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/en/environment/climate-change-center-for-mediterranean-to-be-established-in-istanbul/3086541> (27.08.2024).
- _____ (31.07.2024), "Sıcaklık artışıyla Karadeniz'e yayılan türler deniz ekosistemini tehdit ediyor", **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/yesilhat/bilim/sicaklik-artisiyla-karadenize-yayilan-turler-deniz-ekosistemini-tehdit-ediyor/1823741> (27.08.2024).
- Kennedy, Conor (2018), "The Struggle for Blue Territory", **The RUSI Journal**, 163 (5), 8–19, <https://doi.org/10.1080/03071847.2018.1552450> (13.03.2022).
- Kıldiran, Emrah (2018), **Antalya Sahili Dalga Enerjisi Potansiyelinin Belirlenmesi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, Antalya, <http://acikerisim.akdeniz.edu.tr/handle/123456789/4029> (25.12.2023).
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (t.y.), "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü", <https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/> (04.01.2023).
- Kuroyedov, Vladimir ve Moskovenko, Marina (2002), "Russia's national maritime policy", **Military Thought**, 11 (1), 27–41, <https://link.gale.com/apps/doc/A85071891/AONE?u=anon~c44e5c94&sid=googleScholar&xid=8cfe9a1d> (19.06.2024).
- Kurumahmut, Ali ve Başeren, Sertaç H. (2004), **Ege'de Gri Bölgeler: Unutul(may)an Türk Adaları**, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- _____ (2003), **Ege'de Egemenliği Devredilmemiş Adalar**, SAEMK, Ankara.
- Kurumahmut, Ali (1998), **Ege'de Temel Sorun**, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Küçük, Ayşe (2021), "Ontolojik Güvenlik Bağlamında Türk(İye) -Yunan(İstan) Çatışması", **Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 5 (Özel Sayı "Türk Yunan İlişkileri"), 21–39, <https://doi.org/10.30692/sisad.956147> (15.06.2023).
- Kütükcü, Gökay ve Yalılı, Mehmet (2022), "Deniz Üstü Rüzgâr Enerji Santrali Projelerinde Ülke Uygulamalarının İncelenmesi ve Türkiye İçin Öneriler", **Mühendislik Bilimleri ve Araştırmaları Dergisi**, 4(1), 1–21, <https://doi.org/10.46387/bjesr.1018423> (16.01.2024).

- Lappo, Andrey ve Danilova, Larisa (2015), “Pilot projects on maritime spatial planning in the Russian Federation”, **BMI**, 30 (1), 23–40, <https://open.icm.edu.pl/items/bb4f0e2d-9a59-4901-8fd0-d77530c13c98> (24.09.2024).
- Lialios, Giorgos (05.04.2024), “Greece to declare two new national marine parks”
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε. Εθν.Μακαρίου ve Φαληρέως 2.
<https://www.ekathimerini.com/society/1235624/greece-to-declare-two-new-national-marine-parks/> (21.04.2024).
- Maden, Nafiz vd. (2023), “TCG Çandarlı Sismik Araştırma Gemisinin 1974 Ege Karasuları ve Kıta Sahanlığı Krizindeki Etkinliği”, **Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi**, 14 (1), 38–54,
<https://doi.org/10.18354/esam.1270453> (15.02.2023).
- Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Yönetmelik (1973),
T. C. Resmi Gazete, 2233, (28.05.1973).
- Maden Tetkik ve Araştırma Genel Müdürlüğü (t.y.), “Deniz Araştırmaları”
<https://www.mta.gov.tr/v3.0/arastirmalar/deniz-arastirmalari> (23.07.2023).
- Maden ve Petrol İşletmeleri Genel Müdürlüğü (2021), **2021-2025 Stratejik Planı**,
<https://www.mapeg.gov.tr/Uploads/Dosyalar/MAPEGstratejikplan10baski.pdf> (03.02.2023).
- Mageau, Camille vd. (2015), “Ocean Policy: A Canadian Case Study”, Billiana Cicin-Sain vd. (Ed.), **Routledge Handbook of National and Regional Ocean Policies**, 1. Baskı içinde (87-
- Mahata, Chandan vd. (2022), “The Potential of Marine Microalgae for the Production of Food, Feed, and Fuel (3F)”, **Fermentation**, 8(316), 1-29,
<https://doi.org/10.3390/fermentation8070316> (28.06.2023).
- MarineDealNews (03.01.2018), “Bütüncül Deniz ve Denizcilik gücü için çözüm önerileri”,
<https://www.marinedealnews.com/butuncul-deniz-ve-denizcilik-gucu-icin-cozum-onerileri/> (17.10.2023).
- Marine Management Organisation (t.y.), “Fisheries Management Plans”,
<https://www.gov.uk/government/collections/fisheries-management-plans-marine-management-organisation> (14.03.2024).
- _____ (11.06.2014), “Marine plan areas in England”,
<https://www.gov.uk/government/publications/marine-plan-areas-in-england>
- Marine Regions (t.y.), <https://www.marineregions.org/about.php> (09.03.2023).
- MARISCA (t.y.), “About”, <http://www.marisca.eu/index.php/en/project/about> (17.02.2023).
- Maritime and Coast Guard Agency (t.y.), “About”, UK Government,
<https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/about> (20.02.2024).

- Maritime Security Center of Excellence (MARSEC) (t.y.), <https://www.marseccoe.org/> (25.09.2024).
- Mavi Vatan (17.10.2021), “Deniz Polisi”, <https://mavivatan.net/deniz-polisi/> (18.11.2024).
- McCann, Conor (10.03.2023), “Moscow is betting big on its Arctic shipping route as the costs of invading Ukraine continue to mount”, **ABC News**, <https://www.abc.net.au/news/2023-03-11/russias-northern-sea-route-gamble-vladimir-putin/102020368> (27.09.2024).
- MEDINAUT/MEDINETH Shipboard Scientific Parties (2000), “Linking Mediterranean brine pools and mud volcanism”, **Eos, Transactions American Geophysical Union**, 81(51), 625–632. <https://doi.org/10.1029/EO081i051p00625-02> (17.04.2024).
- Merchant Shipping Act (1995), <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents> (26.02.2024).
- “Mer Littoral 2030 Documents Stratégiques de Façade” (t.y.), <https://www.merlittoral2030.gouv.fr/> (06.03.2024).
- MGK Genel Sekreterliği (t.y.), “2015 Yılı Basın Açıklamaları”, <https://www.mgk.gov.tr/index.php/2015-yili-basin-aciklamalari> (18.03.2024).
- “Minister of the Sea (France)” (t.y.), **Wikipedia**, [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Minister_of_the_Sea_\(France\)&oldid=1173112335](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Minister_of_the_Sea_(France)&oldid=1173112335) (13.03.2023).
- Miura, Kacie (2022), “The Domestic Sources of China's Maritime Assertiveness Under Xi Jinping”, 2021-2022 Wilson China Fellowship, <https://www.wilsoncenter.org/publication/domestic-sources-chinas-maritime-assertiveness-under-xi-jinping> (03.04.2023).
- Milli Savunma BakanlığıB (13.11.2023), “Yunanistan ile Güven Artırıcı Önlemler Toplantısı'na İlişkin Açıklama”, www.msb.gov.tr (16.04.2024).
- MSP Cyprus Greece (t.y.), “Yunanistan-Kıbrıs Sınır Ötesi Deniz Sahası Planlama İş Birliği Projesi Coğrafi Bilgi Sistemi”, www.mspsygr.info (14.03.2023).
- MSP-MED Portal (GREECE) (t.y.), <http://msp-greece.eu/index-map-info-en.html> (11.03.2023).
- Nag, Oishimaya Sen (01.12.2017), “Countries In Europe With The Longest Coastline”, **WorldAtlas**, <https://www.worldatlas.com/articles/countries-in-europe-with-the-longest-coastline.html> (18.11.2023).
- “National Defense Reserve Fleet (NDRF)” (t.y.), MARAD, <https://www.maritime.dot.gov/national-defense-reserve-fleet> (30.06.2023).

- National Ocean Council (t.y.), “Marine Planning”,
<https://obamawhitehouse.archives.gov/administration/eop/oceans/marine-planning>
(02.02.2024).
- NOAA (t.y.), “Ocean Policy Committee”, <https://www.noaa.gov/interagency-ocean-policy-committee-0> (12.24.2023).
- _____ (28.06.2022), “Regional Ocean Partnerships”, <https://www.noaa.gov/infrastructure-law/infrastructure-law-climate-data-and-services/regional-ocean-partnerships> (19.08.2024).
- Nofi, Albert A. (2007), **The Naval Militia: A Neglected Asset?**, CNA, Alexandria, Virginia,
https://www.cna.org/archive/CNA_Files/pdf/d0015586.a1.pdf (18.11.2022).
- North Sea Transition Authority (t.y.), <https://www.nstauthority.co.uk/> (11.01.2024).
- NSTPJDA (t.y.), NSTPJDA, <https://nstpjd.org/about-us/> (09.10.2023).
- Olgaç, Turuğsan ve Töz, Ali Cemal (2020)”, “Türk Arama ve Kurtarma Organizasyonu: Uluslararası İş Birliği Faaliyetleri ve Yaşanan Anlaşmazlıklar”, **Gemi ve Deniz Teknolojisi**, 28 (217), 44–56, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/gdt/issue/55677/959175> (23.12.2023).
- Oran, Baskın (2018), **Türk Dış Politikası (Cilt II, 1980-2001): Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, 18. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- _____ (2018), **Türk Dış Politikası (Cilt 1, 1919-1980): Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, 22. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Organisation for Economic Co-operation Development (t.y.), “Fisheries support estimate database”, <http://www.oecd.org/agriculture/topics/fisheries-and-aquaculture/> (13.11.2023).
- Oceans Act (1996), **Justice Laws Website**, Government of Canada, <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/O-2.4/index.html> (13.03.2024).
- Özer, Sarp (21.02.2021), “Yunanistan'ın Ege'de gerginliği tırmandıran faaliyetleri devam ediyor”, **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/yunanistanin-egede-gerginligi-tirmandiran-faaliyetleri-devam-ediyor/2152135> (02.03.2023).
- Öztürk, Bayram (2009), “Marine protected areas in the high seas of the Aegean and Eastern Mediterranean Seas, some proposals”, **Journal of Black Sea / Mediterranean Environment**, 15(1), 69–82, <https://dergipark.org.tr/en/pub/jbme/issue/9844/121875> (06.09.2023).
- Öztürk, Bayram ve Gönülal, Onur (2019), “Türkiye'nin Açık Denizlerle İlgisi ve Bazı Değerlendirmeler”, Onur Gönülal ve Nesrin Algan (Ed.), **Ulusal Yetki Alanları Dışında Kalan Açık Denizlerin Korunması ve Yonetilmesi içinde** (59–71), TUDAV, https://tudav.org/wp-content/uploads/2019/04/TUDAV_Ulusal_Yetki_Alanlari_Disinda_Kalan_Acik_Denizlerin_Korunmasi_ve_Yonetilmesi.pdf (06.07.2023).

- Öztürk, Bayram vd. (2021), “Ege ve Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanları Sınırlandırmasında Denizel Canlı Kaynaklarla İlgili Bazı Gelişmeler”, Mahmut Ak, vd. (Ed.), **Coğrafya, Tarih ve Uluslararası Hukuk Boyutlarıyla Küresel ve Bölgesel Denklemede Ege ve Doğu Akdeniz içinde** (55–104), Istanbul University Press.
<https://cdn.istanbul.edu.tr/file/JTA6CLJ8T5/1AA55619D71A452486CF2D70CBED8E27>
(06.07.2023).
- Öztürk, Hüseyin ve Alkan, Güler (Ed.) (2021), **Türkiye’nin Ekstrem Deniz Ortamları**, (Vol. 61), TÜDAV, https://tudav.org/wp-content/uploads/2022/01/Turkiyenin_Ekstrem_Deni_Ortamlari_TUDAV.pdf (17.11.2023).
- Özyanık, Ahmet vd. (2010), “Türkiye’nin deniz ve kıyı koruma alanları (DKKA) sistemin güçlendirilmesi projesi”, **Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları 8. Ulusal Kongresi içinde**, https://www.researchgate.net/publication/310465070_Turkiye'nin_deniz_ve_kiyi_koruma_alanlari_DKKA_sistemin_guclendirilmesi_projesi (06.07.2023).
- Pala, Melike (21.06.2023), “Norveç’ten tartışmalı derin deniz madenciliği kararı”, **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/norvecten-tartismali-derin-deniz-madenciligi-karari/2928067> (09.04.2024).
- Papageorgiou, Marilena vd. (2020), “Implementation challenges of maritime spatial planning (MSP) in Greece under a place-based approach”, **Euro-Mediterranean Journal for Environmental Integration**, 5(2), 1–11, <https://doi.org/10.1007/s41207-020-00172-0> (08.0.2023).
- Papageorgiou, Marilena (2022), “Transboundary marine governance and stakeholder engagement in complex environments and local seas: Experiences from the Eastern Mediterranean”, **Euro-Mediterranean Journal for Environmental Integration**, 7(3), 329–337, <https://doi.org/10.1007/s41207-022-00326-2> (07.09.2023).
- Paridaens, Hubert ve Notteboom, Theo (2021), “National Integrated Maritime Policies (IMP): Vision Formulation, Regional Embeddedness, and Institutional Attributes for Effective Policy Integration”, **Sustainability**, 13(17), 9557. <https://doi.org/10.3390/su13179557> (16.11.2022).
- Petrova, Veselina (17.05.2023), “Greece picks areas for 2.1 GW of offshore wind farms”, **Renewables Now**, <https://renewablesnow.com/news/greece-picks-areas-for-21-gw-of-offshore-wind-farms-report-823281/#:~:text=Greece%20has%20selected%20five%20areas,as%20well%20as%20off%20Crete> (18.11.2023).
- Polarcus (03.03.2011), “Polarcus takes delivery of Polarcus Samur”, <https://web.archive.org/web/20150219142952/http://www.polarcus.com/en-us/ose/polarcus-takes-delivery-of-polarcus-samur.php#.VOXzZ3bP32d> (08.02.2024).

- Premier Ministre Secretariat general de la mer (30.10.2022), “French Maritime Areas”.
https://maritimelimits.gouv.fr/sites/default/files/2023-03/French_maritime_spaces_20230303_0.pdf (10.08.2023).
- Presidential Executive Office - Russia (t.y.), “Maritime Board of Russia established”,
<http://en.kremlin.ru/events/administration/74864> (23.09.2024).
- _____ (27.08.2024), “Meeting of the Maritime Board of Russia”,
<http://en.kremlin.ru/events/administration/74946> (23.09.2024).
- _____ (t.y.) “Presidential Directorate for National Maritime Policy”,
<http://en.kremlin.ru/structure/administration/departments#department-1038> (23.09.2024).
- “Putin approves functions of Presidential Directorate for National Maritime Policy” (13.08.2024),
Interfax, <https://interfax.com/newsroom/top-stories/105082/> (23.09.2024).
- Qi, Huaigao (2019), “Joint development in the South China sea: China’s incentives and policy choices”, **Journal of Contemporary East Asia Studies**, 8(2), 220–239,
<https://doi.org/10.1080/24761028.2019.1685427> (15.09.2022).
- Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi (2024), **6. Ulusal Deniz Bilimleri Konferansı**,
<https://udbk2024.erdogan.edu.tr/tr> (15.06.2024).
- “Russia Maritime Studies Institute” (t.y.), US Naval War College, <https://usnwc.edu/Research-and-Wargaming/Research-Centers/Russia-Maritime-Studies-Institute> (23.09.2024).
- Rusya Federasyonu (2015), **Maritime Doctrine of Russian Federation**, (Çev. Anna Davis), Russia Maritime Studies Institute, US Naval War College, <https://usnwc.edu/Research-and-Wargaming/Research-Centers/Russia-Maritime-Studies-Institute> (23.09.2024).
- _____ (31.07.2022), **Maritime Doctrine of Russian Federation**, (Çev. Anna Davis ve Ryan Vest), Russia Maritime Studies Institute, US Naval War College, <https://usnwc.edu/Research-and-Wargaming/Research-Centers/Russia-Maritime-Studies-Institute> (23.09.2024).
- _____ (30.08.2019), **Strategy for the Development of Maritime Activities of the Russian Federation until 2030**, (Çev. Anna Davis ve Ryan Vest), Russia Maritime Studies Institute, US Naval War College, <https://usnwc.edu/Research-and-Wargaming/Research-Centers/Russia-Maritime-Studies-Institute> (23.09.2024).
- Rusya Federasyonu Savunma Bakanlığı (t.y.), “Seyir ve Oşinografi Müdürlüğü”,
<https://structure.mil.ru/structure/forces/hydrographic/about.htm> (24.09.2024).
- Sağlam, Mustafa vd. (2010), “Wave Energy and Technical Potential of Turkey”, **Journal of Naval Sciences and Engineering**, 6 (2), 34–50,
<https://dergipark.org.tr/en/pub/jnse/issue/9992/123479> (08.04.2023).

Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği (2016), **T. C. Resmi Gazete**, 29995, (21.01.2017).

“Sea Guard of the Border Guard Service” (t.y.), **Global Security**,
<https://www.globalsecurity.org/intell/world/russia/coast-guard.htm> (25.09.2024).

Secr tariat d’ tat charg  de la Mer (t.y.), “Missions et organisation”, <https://mer.gouv.fr/>
(26.07.2023).

Sevim, Alaettin (2021), “Doğu Akdeniz Jeopolitiğine Çevreci Yaklaşım: Deniz Mekânsal Planlama”, İzgi Savaş (Ed.), **Atlantik'ten Hint Okyanusu'na Geleceğin İnşası içinde** (64–88), TASAM,
https://tasam.org/Files/Icerik/File/Atlantikten_hint_okyanusuna_gelecegin_insasi_DGF2_EKT_son-65-91_pdf_118a2f0e-6797-4ad4-924c-6616792877d9.pdf (15.03.2023).

Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı (SHOD) (t.y.), “Misyonumuz”,
https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/genel/hakkimizda/misyonumuz
(05.06.2023).

_____ (t.y.), “Kurul Kararları”,
https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/kurul/sho-hiz-pl-koord-kurulu/kurul-kararlari (13.12.2023).

_____ (2008), **Kıyı Etüd Bilgileri**.

_____ (2018), **2018-2027 Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Programı**,
https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/kurul/ulusal-deniz-arastirmalari-programi
(13.12.2023).

_____ (2023), **Türkiye Ulusal Deniz Araştırmaları Stratejisi**,
https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/kurul/tudas (13.12.2023).

_____ (2023), **2023 Yılı Ulusal Deniz Araştırma Sefer Planı**,
https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/kurul/ulusal-deniz-arastirma-sefer-plani/2023-plani-toplantisi (13.12.2023).

_____ (08.07.2024), **Ulusal Araştırma Gemileri Kataloğu**,
https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/kurul/ulusal-arastirma-gemileri-katalogu
(10.07.2024)

Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliği (2019), **T. C. Resmi Gazete**, 30941
(07.11.2019).

Sheil, Sarah (06.05.2013), “Blue Growth: Sustainable Development of the EU Marine and Coastal”, Library of the European Parliament, <https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/blue-growth#inline-nav-1> (09.11.2023)

- Sözcü (21.12.2021), “Yunanistan çalışıyor Türkiye seyrediyor”,
<https://www.sozcu.com.tr/yunanistan-caliyor-turkiye-seyrediyor-wp6838877> (18.11.2023).
- _____ (12.11.2021), “Finike Denizaltı Dağları Projesi İskoçya’da tanıtıldı”,
<https://www.sozcu.com.tr/hayatim/yasam-haberleri/finike-denizalti-daglari-projesi-iskocyada-tanitildi/> (18.11.2023).
- Spyridonidou, Sofia vd. (2020), “Strategic Planning of Offshore Wind Farms in Greece”
Sustainability, 12 (3) , 1–20, <https://doi.org/10.3390/su12030905> (18.03.2022).
- STM Teknolojik Düşünce Merkezi (18.10.2023), “Ekonomik, Teknolojik ve Çevre Boyutuyla Derin Deniz Madenciliği”, <https://thinktech.stm.com.tr/tr/ekonomik-teknolojik-ve-cevre-boyutuyla-derin-deniz-madenciligi> (24.12.2023).
- Su Ürünleri Mevzuatı Kontrolör El Kitabı (2017), Giresun Tarım Orman İl Müdürlüğü,
https://giresun.tarimorman.gov.tr/Belgeler/SolMenu/Tar%C4%B1msal%20Yay%C4%B1nlar%C4%B1m%C4%B1z/Su%20%C3%BCr%C3%BCn.mevzuat%20kitab%C4%B1_son.pdf
(17.08.2013).
- Suarez De Vivero, Juan Luis (11.2012), **Fisheries cooperation in the Mediterranean and the Black Sea**, Publications Office of the EU, European Parliament.
<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/323a30ca-df48-4511-acff-282fc6b367f1/language-en> <https://doi.org/10.2861/42396> (18.11.2023).
- Sukhankin, Sergey (04.09.2024) “Russia’s New Maritime Collegium Inaugurated in Renewed Focus on Arctic Policy”, **Jamestown Foundation**, <https://jamestown.org/program/russias-new-maritime-collegium-inaugurated-in-renewed-focus-on-arctic-policy/> (23.09.2024).
- Sümer, Murat (2023), “Circumnavigating the Aegean Question: Joint Development of the Aegean Sea By Greece and Türkiye”, **Peace & Security-EuroMediterranean Journal of International Law and International Relations**, 11 (1-26).
- SÜR-KOOP (23.05.2022), “Sür-Koop 10. Türkiye Sorunları Ve Çözüm Önerileri Çalıştayı”
<https://www.sur.coop/sur-koop-10-turkiye-sorunlari-ve-cozum-onerileri-calistayi-44267>
(13.09.2023).
- _____ (23.05.2023), “Kota ve Bölgesel Balıkçılık Toplantısı”, <https://www.sur.coop/kota-ve-bolgesel-balikcilik-toplantisi-52305> (13.09.2023).
- SÜR-KOOP HABER (08.2023), “TBMM’de Balıkçılık ve Su Ürünleri Sektörünün Sorunlarını Araştırma Komisyonu Kuruldu”, 26,
[https://www.sur.coop/gazete/SURKOOP_HABER_AGUSTOS_2023%20\(2\).pdf](https://www.sur.coop/gazete/SURKOOP_HABER_AGUSTOS_2023%20(2).pdf)
(16.10.2023).
- Swanson, Bruce (1982), **Eighth voyage of the dragon: A history of China's quest for seapower**, Naval Institute Press.

- Şahin, Ali ve Sadioğlu, Uğur (2023), “Türkiye Kalkınma Planlarında Deniz Güvenlik Politikaları Analizi”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 19(44), 139–180,
<https://doi.org/10.17752/guvenlikstrjtj.1266293> (08.05.2024).
- Şeko, Yeter Ada (08.06.2023), “Derin deniz madenciliğindeki denetim zorluğu ekosistem için kaygıya neden oluyor”, **Anadolu Ajansı**, <https://www.aa.com.tr/tr/yesilhat/dogal-yasam/derin-deniz-madenciligindeki-denetim-zorlugu-ekosistem-icin-kaygiya-neden-oluyor/1820412> (14.12.2023).
- Şihmantepe, Aydın (2013), “Kardak Krizi Sürecinin Kriz Yönetim Prensipleri Açısından İncelenmesi”, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, 9 (17), 127–156,
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/guvenlikstrjtj/issue/7526/99159> (18.11.2023).
- Tahsin, İlhan (11.12.2023), “Erdoğan’ın Ziyareti Olumlu, Ama Türkiye İle İlişkilerde Her Türlü Senaryoya Hazır Olmalıyız”, **Birlik Gazetesi | Batı Trakya**,
<https://birlikgazetesi.org/erdoganin-ziyareti-olumlu-ama-turkiye-ile-iliskilerde-her-turlu-senaryoya-hazir-olmaliz/> (13.03.2024).
- Tarım Bakanlığı Web TV (16.02.2024), “Balıkçılık ve su ürünleri sektörü TBMM gündeminde”,
<https://www.tarimtv.gov.tr/tr/video-detay/balikcilik-ve-su-urunleri-sektoru-tbmm-gundeminde-18529> (26.06.2024).
- TBMM (25.09.1984), **Tutanak Dergisi**, 17 (6), 126-192,
<https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d17/c006/tbmm17006003.pdf> (09.07.2023).
- _____ (25.03.2015), “Genel Kurul Tutanakları”, 24. Dönem 5. Yasama Yılı 83. Birleşim.
<https://www.tbmm.gov.tr/Tutanaklar/TutanakMetinleri> (03.06.2023).
- TBMM Kararı, 20.03.2023, 1359, “Balıkçılık ve Su Ürünleri Sektöründe Yaşanan Sorunların Araştırılarak Alınması Gereken Tedbirlerin Belirlenmesi Amacıyla Bir Meclis Araştırması Komisyonu Kurulmasına Dair Karar”, **T. C. Resmi Gazete**, 32139, (21.03.2023).
- T.C. Cumhurbaşkanlığı (03.09.2022), “TEKNOFEST 2022’de Yaptıkları Konuşma”,
<https://www.tccb.gov.tr/konusmalar/353/139403/teknofest-2022-de-yaptiklari-konusma> (09.01.2024).
- _____ (2023), **On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028)**,
<https://onikinciplan.sbb.gov.tr/> (17.05.2024).
- T.C. Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı (07.12.2023), “Türkiye ve Yunanistan’ın taraf olduğu Dostane İlişkiler ve İyi Komşuluk Hakkında Atina Bildirgesi”
<https://www.iletisim.gov.tr/turkce/haberler/detay/turkiye-ve-yunanistanin-taraf-oldugu-dostane-iliskiler-ve-iyi-komsuluk-hakkinda-atina-bildirgesi-aciklandi> (20.12.2023).

- T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019), **Türkiye Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları 2.Ulusal Gözden Geçirme Raporu 2019: Ortak Hedefler için Sağlam Temeller**, http://www.surdurulebilirkalkinma.gov.tr/wp-content/uploads/2020/01/Surdurulebilir_Kalkinma-Amaclari-Turkiye-2.-Ulusal-Gozden-Gecirme-Raporu-Ortak-Hedefler-icin-Saglam-Temeller_-interaktif.pdf (21.08.2022).
- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı (ÇŞİDB) (t.y.a), “Çevresel Göstergeler: Korunan Kıyı Uzunluğu”, <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/korunan-kiyi-uzunlugu-i-85779> (09.01.2024).
- _____ (t.y.b), “Performans Programları - Strateji Geliştirme Başkanlığı”, <https://strateji.csb.gov.tr/performans-programlari-i-5685> (30.03.2024).
- _____ (09.02.2018), “Türkiye’de Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi Konusunda Kapasite Geliştirme Projesi (MARinTURK) Kapanış Toplantısı Ankara/Holiday Inn Otel’de gerçekleştirildi”, <https://cygm.csb.gov.tr/turkiye-de-deniz-stratejisi-cerceve-direktifi-konusunda-kapasite-gelistirme-projesi-marinturk-kapanis-toplantisi-ankara-holiday-inn-otel-de-gerceklestirildi.-haber-223799> (23.04.2023).
- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Çevre Yönetim Genel Müdürlüğü (ÇYGM) (t.y.), “Deniz ve Kıyı Yönetimi Dairesi Başkanlığı”, <https://cygm.csb.gov.tr/birimler/deniz-ve-kiyi-yonetimi-dairesi-baskanligi/205> (23.02.2023).
- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü (TVKGM) (t.y.a), <https://tvk.csb.gov.tr/> (16.04.2023).
- _____ (t.y.b), “Finike Denizaltı Dağları Özel Çevre Koruma Bölgesi - Özel Çevre Koruma Bölgeleri”, <https://ockb.csb.gov.tr/finike-denizalti-daglari-ozel-cevre-koruma-bolgesi-i-3716> (17.03.2023).
- _____ (t.y.c) “Koruma, İzleme ve Özel Çevre Koruma Bölgeleri Daire Başkanlığı”, <https://tvk.csb.gov.tr/birimler/koruma-izleme-ve-ozel-cevre-koruma-bolgeleri-daire-baskanligi/815> (07.05.2023).
- _____ (t.y.ç), “Türkiye’nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi” <https://tvk.csb.gov.tr/turkiye-nin-deniz-ve-kiyi-koruma-alanlari-sisteminin-guclendirilmesi-projesi-proje> (07.09.2023).
- _____ (2014), **Türkiye’nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Ulusal Stratejisi (Taslak)**, <https://www.surkoopekutuphane.org/yayinlar/> (04.02.2023).
- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı TVKGM SAYS (t.y.), “Sit Alanları Yönetim Sistemi”, <https://says.csb.gov.tr/citizen> (08.09.2023).

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü (MPGM) (t.y.a), “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi”, <https://mpgm.csb.gov.tr/butunlesik-kiyi-alanlari-yonetimi-i-84353> (08.05.2024).

_____ (t.y.b), “Bütünleşik Kıyı Alanları Planları” <https://mpgm.csb.gov.tr/planlar-ve-projeler-i-84130> (17.05.2023).

T.C. ÇŞİDB ve TÜBİTAK MAM (2021), “Denizlerde Bütünleşik Kirlilik İzleme Programı: 2014-2019 Ege Denizi Özet Raporu.”, <https://webdosya.csb.gov.tr/db/ced/icerikler/ege-den-z--2014-2019-ozet-raporu-20220112130821.pdf> (06.04.2023).

_____ (t.y.), **Deniz Çevresi Stratejisi**, <https://www.denizstratejisi.net/> (11.02.2023).

T.C. Dışişleri Bakanlığı (t.y.), “Başlıca Ege Denizi Sorunları”, <https://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa> (15.06.2023).

_____ (t.y.) “Türkiye ile Yunanistan Arasında Mutabık Kalınmış Olan Güven Artırıcı Önlemler”, https://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/Bolgeler/Yunanistan_Guven_artirici_onlemler.pdf (18.09.2023).

_____ (31.03.2018), “Statement of the Spokesperson of the Ministry of Foreign Affairs, Mr. Hami Aksoy: in response to a question on the news that Greece included the Kardak region and some islets in the Aegean Sea in the EU’s “Natura 2000” Environmental Program / Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs”, https://www.mfa.gov.tr/sc_-28_-disisleri-bakanligi-sozcusunun-yunanistan-in-kardak-bolgesini-ve-egedeki-bazi-adalari-natura2000-cevre-programina-dahil-ettigine-iliskin-sc_en.en.mfa (12.11.2023).

_____ (17.10.2023), “Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti Dışişleri Bakan Yardımcıları Arasında Gerçekleştirilen İstisarelere İlişkin Ortak Açıklama”. <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-yunanistan-disisleri-bakan-yardimcileri-arasinda-gerceklestirilen-istisarelere-iliskin-ortak-aciklama-17-10-2023.tr.mfa> (11.11.2023).

_____ (09.04.2024), “Yunanistan’ın Ege Denizi’nde İlan Edeceğini Duyurduğu Deniz Parkı Hk.”, https://www.mfa.gov.tr/no_-58_-yunanistan-in-ege-denizi-nde-ilan-edecegini-duyurdugu-deniz-parki-hk.tr.mfa (06.06.2024).

_____ (16.11.2024), “No: 235, 16 Kasım 2024, Avrupa Birliği’nin Mekansal Deniz Planlama Çalışmaları Hk.” https://www.mfa.gov.tr/no_-235_-avrupa-birligi-nin-mekansal-deniz-planlama-calismalari-hk.tr.mfa (20.11.2024).

T.C. Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı (ETKB) (t.y.), “Türkiye Rüzgâr Enerjisi Potansiyeli”, <https://repa.enerji.gov.tr/REPA/bolgeler/TURKIYE-GENELI.pdf> (14.06.2023).

- _____ (2019), **Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı 2019-2023 Stratejik Planı**,
<https://sp.enerji.gov.tr/> (13.03.2023).
- _____ (12.2022), **Türkiye Ulusal Enerji Planı**,
https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/EIGM/tr/Raporlar/TUEP/T%C3%BCrkiye_Ulusal_Enerji_Plan%C4%B1.pdf (12.03.2023).
- _____ (04.08.2023), “Denizüstü RES Aday YEKA İlanı”,
<https://enerji.gov.tr/duyuru-detay?id=20382> (07.10.2023).
- T.C. ETKB Enerji İşleri Genel Müdürlüğü (t.y.a), “Enerji İşleri Genel Müdürlüğü: Görev ve Yetkiler”, <https://enerji.gov.tr/eigm> (09.07.2023)
- _____ (t.y.b), “Türkiye Biyokütle Enerjisi Potansiyeli Atlası”
<https://bepa.enerji.gov.tr/> (16.04.2023).
- T.C. İçişleri Bakanlığı Sahil Güvenlik Komutanlığı (t.y.), “Görevler”,
<https://www.sg.gov.tr/gorevler> (10.08.2023).
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı (2019), **Balıkçılık ve Su Ürünleri Çalışma Grubu Belgesi**,
https://cdniys.tarimorman.gov.tr/api/File/GetGaleriFile/330/DosyaGaleri/956/4_Bal%C4%B1k%C3%A7%C4%B1l%C4%B1k%20ve%20Su%20%C3%9Cr%C3%BCnleri%20Grubu%20%C3%87al%C4%B1%C5%9Fma%20Belgesi.pdf (13.11.2023).
- _____ (11.2019), **Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi Altıncı Ulusal Raporu**,
<https://www.cbd.int/doc/nr/nr-06/tr-nr-06-en.pdf> (19.12.2023).
- _____ (20.08.2020), **5/1 Numaralı Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığının Düzenlenmesi Hakkında Tebliğ**,
<https://www.mevzuat.gov.tr/anasayfa/MevzuatFihristDetayIframe?MevzuatTur=9veMevzuatNo=34823veMevzuatTertip=5> (16.01.2024).
- _____ (15.11.2022), “Akdeniz Araştırma 1 Gemisi Mavi Sularda Çalışmalarını Sürdürüyor”, <https://www.tarimorman.gov.tr/Haber/5578/Akdeniz-Arastirma-1-Gemisi-Mavi-Sularda-Calismalarini-Surduruyor> (20.03.2024).
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü (BSGM) (t.y.), “Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (GFCM)”,
<https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Belgeler/Uluslararası%C4%B1%20Kurulu%C5%9Flar/GFCM.pdf> (21.02.2023).
- _____ (t.y.), “Kurumumuz Bilgileri”,
<https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Menu/33/Kurumumuz-Bilgileri> (20.03.2023).
- _____ (2023), “Su Ürünleri İstatistikleri”,
<https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Menu/32/Bilgi-Dokumanlari> (14.03.2023).

- _____ (10.04.2023), “TBMM’de Su Ürünleri Konusunda Meclis Araştırması Komisyonu Kuruldu”, <https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Haber/254/Tbmmde-Su-Urunleri-Konusunda-Meclis-Arastirmasi-Komisyonu-Kuruldu> (02.04.2024).
- _____ (23.10.2023), “TBMM Balıkçılık ve Su Ürünleri Araştırma Komisyonu Toplandı”, <https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Haber/269/Tbmm-Balikcilik-Ve-Su-Urunleri-Arastirma-Komisyonu-Toplandi> (19.01.2024).
- _____ (17.05.2024), “Balıkçılık ve Su Ürünleri Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı”, <https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Haber/288/Balikcilik-Ve-Su-Urunleri-Danisma-Kurulu-Toplantisi-Yapildi> (18.05.2024).
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü (t.y.), “Korunan Alan ve Tabiatı Koruma Faaliyetleri İstatistik Raporları”, <https://www.tarimorman.gov.tr/DKMP/Menu/36/Korunan-Alan-Ve-Tabiati-Koruma-Faaliyetleri-Istatistik-Raporlari> (08.05.2024).
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Tarımsal Araştırma Genel Müdürlüğü (TAGEM) (t.y.), “Enstitüler” <https://www.tarimorman.gov.tr/TAGEM/Link/13/Enstituler> (15.10.2023).
- _____ (23.09.2023), “Akdeniz Araştırma-1 Gemisi Mavi Sularda”, <https://www.tarimorman.gov.tr/TAGEM/Haber/812/Akdeniz-Arastirma-1-Gemisi-Mavi-Sularda> (15.10.2023).
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı TAGEM Akdeniz Su Ürünleri Araştırma, Üretim ve Eğitim Enstitüsü Müdürlüğü (AKSAM) (t.y.a), “Deniz Balıkları” <https://arastirma.tarimorman.gov.tr/akdenizsuurunleri/Menu/14/Deniz-Baliklari> (15.10.2023).
- _____ (t.y.b), “Sonuçlandırılmış Projeler” <https://arastirma.tarimorman.gov.tr/akdenizsuurunleri/Menu/11/Sonuclandırilmis-Projeler> (15.10.2023).
- _____ (t.y.c), “Devam Eden Projeler” <https://arastirma.tarimorman.gov.tr/akdenizsuurunleri/Menu/12/Devam-Eden-Projeler> (15.10.2023).
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) (t.y.), “Tarihçe - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı” <https://www.uab.gov.tr/tarihce> (14.02.2024).
- _____ (16.03.2024), “Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu Dünya 12'ncisi Oldu”, <https://www.uab.gov.tr/haberler/turk-sahipli-deniz-ticaret-filosu-dunya-12-ncisi-oldu> (15.04.2024).
- T.C. UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü (DGM) (t.y.), “Görevler - Denizcilik Genel Müdürlüğü” <https://denizcilik.uab.gov.tr/gorevler> (10.04.2024).

- _____ (t.y.), “Organizasyon Şeması - Denizcilik Genel Müdürlüğü”,
<https://denizcilik.uab.gov.tr/organizasyon-semasi> (10.04.2024).
- _____ (t.y.), “Deniz Çevresi Projeleri”, <https://denizcilik.uab.gov.tr/deniz-cevresi-projeler> (10.04.2024).
- _____ (t.y.) “Yolcu Gemileri SAR Co-Operation Planları”,
<https://denizcilik.uab.gov.tr/yolcu-gemileri-sar-co-operation-planlari> (10.04.2024).
- “The Blue Belt Programme” (05.09.2024), UK Government, <https://www.gov.uk/guidance/the-blue-belt-programme> (08.10.2024).
- The Commission On The Protection of the Black Sea Against Pollution (t.y.), “The Black Sea Commission”, <http://www.blacksea-commission.org/> (22.07.2023).
- The Russian Government (t.y.), “Federal Agency for Fishery of the Russian Federation”,
<http://government.ru/en/departments/243/> (23.09.2024).
- “The marine planning system for England” (01.03.2011),
<https://www.gov.uk/government/publications/the-marine-planning-system-for-england>
(11.01.2024).
- Teker, Serkan (2022), **Mikroalginin Üretim Tesisi Planlanması Ve Endüstriyel Astaksantin Üretimi**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Akdeniz Üniversitesi-Fen Bilimleri Enstitüsü, Antalya,
<http://dSPACE.akdeniz.edu.tr/bitstream/handle/123456789/6932/T07598.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (28.12.2023).
- Tepedelenlioğlu, Nizamettin Nazif (1967), **Ordu ve Politika**, Bedir Yayınevi, İstanbul.
- Tercan, Emre vd. (2020), “A GIS-based multi-criteria model for offshore wind energy power plants site selection in both sides of the Aegean Sea”, **Environmental Monitoring and Assessment**, 192 (10), 1–20, <https://doi.org/10.1007/s10661-020-08603-9> (04.04.2024).
- Tolon, Tolga (2019), “Türkiye Su Ürünleri Ekonomisinin Tarihsel Gelişimi ve Gelecek Vizyonu”, Bekir Pakdemirli (Ed.), **Türkiye’de geçmişten günümüze tarım politikaları ve ekonomisi**, 1. Baskı içinde (283–298), Akçağ Basım Yayım, Ankara.
- Topaloğlu, Bülent ve Öztürk, Bayram (2019), “Doğu Akdeniz’de Açık Deniz Denizaltı Dağları, Kanyonları ve Benzeri Yapıların Biyolojik Çeşitlilik Açısından Önemi”, Onur Gönülal ve Nesrin Algan (Ed.), **Ulusal Yetki Alanları Disinde Kalan Acik Denizlerin Korunması ve Yonetilmesi**, içinde (2–83), TUDAV, https://tudav.org/wp-content/uploads/2019/04/TUDAV_Ulusal_Yetki_Alanlari_Disinda_Kalan_Acık_Denizlerin_Korunmasi_ve_Yonetilmesi.pdf (28.03.2024).
- Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (t.y.), “Deniz”, <https://www.tpao.gov.tr/deniz> (07.01.2024).

- Transport Canada (t.y.), “Report to Canadians: Investing in our coasts through the Oceans Protection Plan”, <https://tc.canada.ca/en/initiatives/oceans-protection-plan/report-canadians-investing-our-coasts-through-oceans-protection-plan> (29.02.2024).
- “Tripartite Working Arrangements” (18.03.2021), https://prd.frontex.europa.eu/wp-content/uploads/wa_between_frontex_efca_emsa.pdf (19.09.2024).
- Tuzla Manşet (25.02.2022), “Tuzla Deniz İzçileri Derneği Kurularak Faaliyetlerine Başladı”, <http://www.tuzlamanset.com/haber/tuzla-deniz-izcileri-dernegi-kurularak-faaliyetlerine-basladi-h3423.html> (20.09.2024).
- Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) (t.y.), “Derin Deniz”, <https://tudav.org/calismalar/denizel-biyocesitlilik/derin-deniz/> (30.12.2023).
- _____ (t.y.), “Hakkımızda”, <https://tudav.org/hakkimizda/> (12.11.2023).
- TÜİK (06.02.2023), “Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları 2022” <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=49685> (24.01.2024).
- Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, **T. C. Resmi Gazete**, 20042, (07.01.1989).
- Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, **T. C. Resmi Gazete**, 23107, (11.09.1997).
- Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği, **T. C. Resmi Gazete**, 24611, (12.12.2001).
- Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği (2019), **T. C. Resmi Gazete**, 30859, (15.08.2019).
- Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2015), **Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, Pendik-İstanbul.
- Türk Denizcilik ve Global Stratejiler Merkezi (10.08.2022), “Mavi Vatan Türk Balıkçılığı Sempozyumu Sonuç Bildirgesi”, <https://turkdegs.org/icerik/mavi-vatan-tuerk-balikciligi-sempozyumu-sonuc-bildirgesi> (23.03.2023).
- Türk Dil Kurumu (t.y.), <https://tdk.gov.tr/> (18.09.2024).
- Türkiye İhracatçılar Meclisi (18.11.2023), “DTÖ Balıkçılık Sübvansiyonları Antlaşması Onaylandı”, <https://tim.org.tr/tr/dto-balikcilik-subvansiyonlari-antlasmasi-onaylandi> (04.01.2024).
- “Türkiye'nin rüzgâr ve dalga enerjisi potansiyeli belirlenecek” (02.09.2018), **Yeşil Ekonomi**, <https://yesilekonomi.com/turkiyenin-ruzgar-ve-dalga-enerjisi-potansiyeli-belirlenecek/> (09.04.2024).
- UK Hydrographic Office (t.y.), “About us”, UK Government, <https://www.gov.uk/government/organisations/uk-hydrographic-office/about> (29.04.2023).

- “UK Marine Policy Statement” (30.09.2011), UK Government,
<https://www.gov.uk/government/publications/uk-marine-policy-statement#full-publication-update-history> (05.03.2024).
- Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 3348 Sayılı Kanun (1987), **T. C. Resmi Gazete**, 19434, (09.04.1987).
- Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Yönetmeliği (1996), **T. C. Resmi Gazete**, 22673, (21.06.1996).
- Ulaştırma, Denizcilik ve Habercilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde 655 Sayılı Kararname (2011), **T. C. Resmi Gazete**, 28102, (01.11.2011).
- UNECE (13.07.2018), “France - Public consultation on maritime activities along coastline”, **Aarhus Clearinghouse**. <https://aarhusclearinghouse.unece.org/resources/france-public-consultation-maritime-activities-along-coastline> (09.02.2024).
- UNEP/MAP-SPA/RAC ve MedPAN Derneği (2022), “Akdeniz’de Koruma Alanları Veri Tabanı-MAPAMED Viewer”, <https://www.mapamed.org/> (01.04.2023).
- UNEP MAP (t.y.a), “Barcelona Convention and Protocols”, <https://www.unep.org/unepmap/who-we-are/barcelona-convention-and-protocols> (07.04.2023).
- _____ (t.y.b), “Institutional set-up”, <https://www.unep.org/unepmap/who-we-are/institutional-set> (07.04.2023).
- _____ (2018), **Conceptual Framework for Marine Spatial Planning in The Mediterranean**, <https://uneplivemapservices.unep.org/handle/20.500.11822/32121> (19.10.2023).
- UNESCO IOC (t.y.), “Marine Spatial Planning”, <https://www.ioc.unesco.org/en/marine-spatial-planning> (10.04.2023).
- United Nations Conference on Trade and Development (2023), **Review of Maritime Transport 2023**, BM, Cenevre, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023overview_en.pdf (05.05.2024).
- URL, “Türkiye Yüzyılı: Sürdürülebilir Mavi Ekonomi Eylem Planı (Mavi Plan)” (2023), <https://www.turkiyeyuzyili.com/proje-surdurulebilir-mavi-ekonomi-eylem-planı-mavi-plan> (17.03.2024).
- U.S. Bureau of Economic Analysis (BEA) (24.06.2024), “Marine Economy”, <https://www.bea.gov/data/special-topics/marine-economy> (19.08.2024).
- U.S. Commission on Ocean Policy (27.12.2004), “About the Commission”, <https://govinfo.library.unt.edu/oceancommission/commission/welcome.html> (11.08.2024).

- U.S. Coast Guard Auxiliary (t.y.), “US Coast Guard Auxiliary”, <https://www.dhs.gov/us-coast-guard-auxiliary> (16.08.2024).
- U.S. Committee on Marine Transportation System (t.y.), “Why the CMTS Matters”, <https://www.cmts.gov/about-us/> (21.02.2024).
- U.S. Department of Transportation Maritime Administration (t.y.), “About”, <https://www.maritime.dot.gov/about-us> (08.03.2024).
- Winther, Jan-Gunnar ve Dai, Minhan (20.05.2020), **Integrated Ocean Management**, World Resources Institute, Washington DC, <https://oceanpanel.org/publication/integrated-ocean-management/> (03.05.2023).
- World Bank ESMAP (10.2019), “Going Global, Expanding Offshore Wind to Emerging Markets”, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/716891572457609829/pdf/Going-Global-Expanding-Offshore-Wind-To-Emerging-Markets.pdf> (20.09.2023).
- Yenerer, Vedat (2017), **Ege’de Yunan İşgali: Türk Ada ve Kayalıkları Nasıl Ele Geçirildi**, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.
- Yıldırım, Sami (2020), “Yeni Çevrelemenin İlk Sahnesi: Güney Çin Denizi’nde ABD-Çin Rekabeti”, **International Journal of Politics and Security**, 2 (4 (Çin Özel Sayısı)), 197–216, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ijps/issue/54281/764537> (19.11.2023).
- Yılmaz, Hasan (2022), “Çin Deniz Gücü Stratejisi”, Ferdi Gücüyetmez (Ed.), **Deniz Hakimiyetleri: Jeopolitik Stratejilerin Gizli Gücü içinde** (163–244), Aktif Yayınevi, İstanbul.
- Yılmaz, Özlem Toplu (2021), “Türkiye’de sürdürülebilir mavi ekonomi için balıkçılık desteklerinin değerlendirilmesi”, **Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 14 (3), 906–923, <https://doi.org/10.25287/ohuiibf.788879> (15.12.2023).
- “Yunanistan ile istişari görüşmelerin 63. turu bugün yapılacak.” (06.10.2021), **TRT Haber**, <https://www.trthaber.com/haber/gundem/yunanistan-ile-istisari-gorusmelerin-63-turu-bugun-yapilacak-614549.html> (09.07.2023).
- Yunanistan Çevre ve Enerji Bakanlığı, (t.y.) “Εθνική Πολιτική (Mekânsal Planlama-Ulusal Politika), <https://ypen.gov.gr/chorikos-schediasmos/chorotaxia/ethniki-politiki/> (13.03.2023).
- _____ (2019), “Kuzey Ege Mekânsal Planlaması”, <https://ypen.gov.gr/chorikos-schediasmos/chorotaxia/ethniki-politiki/> (13.03.2023).
- _____ (2022), “ΕΘΝΙΚΗ ΧΩΡΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ (Deniz Alanı İçin Ulusal Mekânsal Strateji), <https://ypen.gov.gr/ethniki-choriki-stratigiki-gia-to-thalassio-choro/> (13.03.2023).

“Yunanistan Savunma Bakanı: ‘Türkiye varoluşsal bir tehdittir’ (23.05.2024), **Dünya Gazetesi**, <https://www.dunya.com/dunya/yunanistan-savunma-bakani-turkiye-varolussal-bir-tehdittir-haberi-728488> (25.05.2024).

Yücel, Mustafa vd. (2021), “Türkiye Derin Denizlerinde Anaerobik ve Kemosentetik Ekosistemler”, Hüseyin Öztürk ve Güler Alkan (Ed.), **Türkiye'nin Ekstrem Deniz Ortamları içinde** (1–27), TÜDAV.

Yüksek, Ahsen (2021), “Akdeniz Denizel Alan Biyolojik Çeşitliliği”, Mahmut Ak vd. (Ed.), **Küresel ve Bölgesel Denklemede Ege ve Doğu Akdeniz içinde** (105–130), İstanbul Üniversitesi Basımevi, İstanbul, <https://doi.org/10.26650/B/SS46.2021.008.05> (18.01.2023).

Yüksel, Yalçın vd. (2011), “Türkiye Denizleri Dalga İklim Modeli ve Uzun Dönem Dalga İklim Analizi”, **Kıyı Mühendisliği Sempozyumu**, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Trabzon, https://eskisakarya.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/16819_42_40.pdf (06.05.2023).

Zengin, Mustafa (2001), “Japonya'daki Balıkçılık Yönetim Modeli ve Bu Modeli Oluşturan Değerler”, **Aquaculture Studies**, 2001 (1), <https://doi.org/10.17693/yunus.20080> (11.01.2023).

ÖZGEÇMİŞ

Hasan YILMAZ, 1984 yılında Esenler Ayçiçek İlkokulu’nu, 1987 yılında Halkalı Ortaokulu’nu, 1991 yılında Kuleli Askeri Lisesi’ni, 1995 yılında Kara Harp Okulu’nu bitirdi. 2000 yılı başında Amerika Birleşik Devletleri Deniz Kuvvetleri Yüksek Lisans Okulu’nun Uluslararası Güvenlik bölümüne başladı ve bölümü 2001 Harizan ayında “Turkey and the Middle East: Threats and Opportunities” başlıklı tezini sunarak bitirdi. 2015-2016 yıllarında Barselona Uluslararası Çalışmalar Enstitüsünde Uluslararası İlişkiler alanında “Turkey’s Foreign Policy Towards Russia: Business as Usual?” başlıklı tezini sunarak diğer yüksek lisans derecesini tamamladı. 2018 yılında mensubu olduğu Türk Silahlı Kuvvetlerinden emekli oldu ve 2018 Eylül ayında Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünde Uluslararası İlişkiler Doktora programına başladı.

YILMAZ evli ve iki erkek çocuk babası olup iyi seviyede İngilizce bilmektedir.