

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE BİR DIŞ POLİTİKA ARACI OLARAK ARAŞTIRMA
VE SONDAJ GEMİLERİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ (1909-2023)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Nafiz MADEN

ŞUBAT – 2025

TRABZON

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ * SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE BİR DIŞ POLİTİKA ARACI OLARAK ARAŞTIRMA
VE SONDAJ GEMİLERİ: TÜRKİYE ÖRNEĞİ (1909-2023)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Nafiz MADEN

**Tez Danışmanı : Prof. Dr. Coşkun TOPAL
İkinci Tez Danışmanı : Doç. Dr. Hasan Bora USLUER**

ŞUBAT– 2025

TRABZON

ONAY

Nafiz MADEN tarafından hazırlanan “**Uluslararası İlişkilerde Bir Dış Politika Aracı Olarak Araştırma ve Sondaj Gemileri: Türkiye Örneği (1909-2023)**” adlı bu çalışma 05.02.2025 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oybirliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı’nda **yüksek lisans tezi** olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyesi		Karar		İmza
Unvanı – Adı ve Soyadı	Görevi	Kabul	Red	
Prof. Dr. Hikmet ÖKSÜZ	Başkan	☐	☐	
Prof. Dr. Coşkun TOPAL	Üye	☐	☐	
Prof. Dr. Mehmet Sait DİLEK	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.

Nafiz MADEN
05.02.2025

ÖNSÖZ

Araştırma ve sondaj gemilerinin bir dış politika aracı olarak nasıl kullanıldığının Türkiye örneği üzerinden yola çıkarak incelemek olan bu tez çalışmasının üç farklı hedefi bulunmaktadır: i) Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde denizlerde yapılan araştırmalarda kullanılan gemilerin dış politikaya etkilerini incelemek. ii) Cumhuriyetin ilan edildiği 1923 yılından 1980 yılına kadar Türk araştırma gemilerinin Ege Denizi'ndeki kara suları ve kıta sahanlığı sorunlarına çözüm arayışı için nasıl kullandığı ve bu faaliyetlerin dış politikaya etkilerini değerlendirmek. iii) 1980-2023 yılları arasında Türkiye'nin Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'deki karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge (MEB) sınırlamalarına ilişkin dış politika odaklı faaliyetlerini incelemek. Türkiye'nin bu süreçte enerji kaynaklarına erişim ve deniz yetki alanlarını koruma stratejilerini araştırarak, bölgedeki güç dengelerini nasıl etkilediği ortaya konulacaktır. Bu dönemde yeni nesil arama ve sondaj gemilerinin Türkiye Cumhuriyeti envanterine girmesi ile deniz yetki alanlarındaki enerji kaynaklarına bağımsız erişimini artırarak, bölgesel güç dengelerinde elini güçlendiren nasıl bir stratejik avantaj sağladığı irdelenecektir.

Bu çalışma, Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK-SOBAG) tarafından 223K002 numaralı proje ile desteklenmiştir. Çalışmaya verdiği destekten ötürü TÜBİTAK'a teşekkürlerimi sunarım.

Tez konusunun belirlenerek yazım aşamalarında bilgi ve tecrübelerinden istifade ettiğim danışman hocalarım KTÜ, Uluslararası İlişkiler Bölüm Başkanı Prof. Dr. Coşkun TOPAL ve Galatasaray Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksek Okulu Müdürü Doç. Dr. Hasan Bora USLUER'e şükranlarımı sunarım. Tezin olgunlaşarak sona erişmesinde engin bilgilerinden faydalandığım KTÜ, Tarih Bölümü öğretim üyesi Prof. Dr. Hikmet ÖKSÜZ'e teşekkürlerimi arz ederim. Tezin savunma aşamasında tecrübeleriyle son şeklini almasını sağlayan Atatürk Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü öğretim üyesi Prof. Dr. Mehmet Sait DİLEK'e çok teşekkür ederim. Tez çalışması kapsamında ziyadesiyle yardımlarını gördüğüm Dr. Murat ELGE'ye ve Tek. Asb. Kd. Bçvş. Melih USLU'ya teşekkürlerimi sunarım. Öğretim hayatım boyunca üzerimde emeği ve ulvi katkıları olan kıymetli anne ve babama ebediyen teşekkürlerimi sunuyorum. Hayatımı tamamlayan eşime, daima çalışma, üretme ve geleceğe ışık tutma azmimi canlı tutmamı sağlayan kızım ve oğluma özellikle müteşekkirim.

Şubat, 2025

Nafiz MADEN

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	IV
İÇİNDEKİLER	V
ÖZET	VII
ABSTRACT	VIII
TABLolar LİSTESİ.....	IX
HARİTALAR LİSTESİ.....	X
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XI
KISALTMALAR LİSTESİ.....	XII
GİRİŞ	1-13

BİRİNCİ BÖLÜM

1. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE ARAŞTIRMA GEMİLERİNİN KARADENİZ VE MARMARADAKİ FAALİYETLERİ.....	14-31
1.1. Mühendishane-i Bahri Hümayun'un Kuruluşu	14
1.2. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi (SHOD) Başkanlığının Kuruluşu	17
1.3. Marmara Denizi'nde İlk Hidrografi Ölçümlerinin Gül-i Sefid Gemisi ile Yapılması	21
1.4. Karadeniz'de Türk Kıyılarının Ruslarla İkinci Haritasının Yapılması	24
1.5. Beyrut Mesaha Gemisinin Kızıldeniz'deki Çalışmaları	26

İKİNCİ BÖLÜM

2. 1923-1980 DÖNEMİNDE ARAŞTIRMA GEMİLERİNİN EGE KARASULARI VE KITA SAHANLIĞI SORUNLARI ÇERÇEVESİNDE DIŞ POLİTİKAYA ETKİSİ.....	32-60
2.1. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Denizlerindeki Faaliyetler	33

2.2.	TCG Çandarlı Gemisinin 1974 Ege Kara Suları ve Kıta Sahanlığı Krizindeki Etkisi	38
2.3.	Sadi Irmak Hükûmet'i Döneminde Kıta Sahanlığı Krizi	47
2.1.	1976 Türkiye-Yunanistan Ege Kıta Sahanlığı Krizinde MTA Sismik I (HORA) Gemisinin Faaliyetleri.....	51
2.2.	Yunanistan'ın BM Güvenlik Konseyi ile UAD'na Başvurusu ve Bern Antlaşması.....	57

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.	1980-2023 DÖNEMİNDE TÜRK ARAŞTIRMA VE SONDAJ GEMİLERİNİN DIŞ POLİTİKAYA ETKİSİ	61-89
3.1.	K. Piri Reis Gemisinin Ege Denizi'nde Bilimsel Araştırma Çalışmaları Esnasında Taciz Edilmesi	62
3.2.	1987 Ege Kıta Sahanlığı Sorununda K. Piri Reis ve Sismik I Gemilerinin Faaliyetleri	65
3.3.	Sismik I Araştırma Gemisinin 2002 Yılında Doğu Akdeniz'deki Faaliyetleri ...	72
3.4.	Koca Piri Reis Gemisinin 2011 yılında Doğu Akdeniz'deki Faaliyetleri	73
3.5.	Yeni Nesil Araştırma Gemilerinin Doğu Akdeniz'deki MEB Sınırlandırmaları Çerçevesindeki Faaliyetleri ve Dış Politikaya Etkileri	77
	SONUÇ ve ÖNERİLER.....	90
	KAYNAKÇA	110
	EKLER.....	129
	ÖZGEÇMİŞ.....	136

ÖZET

Araştırma ve sondaj gemilerinin politik bir araç olarak birlikte kullanılması aynı dönemlere denk gelmemektedir. Son yıllarda özellikle Akdeniz’de ulusal menfaatler açısından son derece önemli olan enerji kaynaklarının aranması ve çıkarılmasına yönelik faaliyetler açısından araştırma ve sondaj gemileri en önemli politika aracı olmuşlardır. Bu tez çalışmasının temel amacı Türk araştırma ve sondaj gemilerinin dış politika aracı olarak nasıl kullanıldığını ortaya koymaktır. Bu amaca ulaşmak için üç farklı hedef belirlenmiştir.

Bu tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Osmanlı İmparatorluğu döneminde araştırma gemilerinin Karadeniz ve Marmara Denizi’ndeki ilk faaliyetleri, Mühendishane-i Bahri Hümayun’un kuruluşu ile Gül-i Sefid, Ahter, Neyyir-i Zafer ve Beyrut Mesaha gemilerinin hidrografi ve oşinografi çalışmaları incelenecektir. İkinci bölümde, Türkiye Cumhuriyeti döneminde, 1923-1980 yılları arasında Türk araştırma gemilerinin Ege Denizi karasuları ve kıta sahanlığı krizlerinde dış politikaya yönelik faaliyetlerinin etkileri tartışılacaktır. 1974 yılında TCG Çandarlı, 1976 yılında MTA Sismik I (HORA) gemisinin Ege Denizi’nde Türkiye-Yunanistan arasında ortaya çıkan karasuları ve kıta sahanlığı krizinde üstlendikleri görevler analiz edilmektedir. Üçüncü bölümde, 1987 Ege Denizi bunalımı sırasında MTA Sismik I gemisinin rolü ve 2000’li yıllardan itibaren Barbaros Hayreddin Paşa ve Oruç Reis araştırma gemileri ile ve Fatih, Yavuz, Kanuni ve Abdülhamid Han sondaj gemilerinin Doğu Akdeniz’deki faaliyetlerinin dış politikaya yansımaları analiz edilecektir. Bu amaç ve hedeflerin gerçekleştirilmesi ile Türk araştırma gemilerinin dış politika eksenli faaliyetlerinin etkileri nitel araştırma yöntemleriyle değerlendirilecektir.

Bu bağlamda, Türkiye’nin denizcilik stratejilerini güçlendirmek amacıyla Denizcilik Bakanlığının kurulmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir. Türkiye’nin çevre denizlerindeki kıta sahanlığı, karasuları, Münhasır Ekonomik Bölge, enerji kaynakları arama faaliyetleri, turizm ve balıkçılık gibi diğer faaliyetlere ait politikaların geliştirilmesi kurulacak Denizcilik Bakanlığı ile koordine edilebilir. Doğu Akdeniz’de, Suriye, İsrail ve Mısır ile MEB anlaşmaları yapılarak deniz yetki alanlarının netleştirilmesi sağlanabilir. Ayrıca, Kıbrıs’ın güvenliğini korumak amacıyla Akdeniz Ordu Komutanlığı (5.Ordu) oluşturulması jeostratejik açıdan uygun olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Dış Politika, Doğu Akdeniz, MEB, Kara Suları, Kıta Sahanlığı

ABSTRACT

The use of research and drilling vessels together as a political instrument does not coincide with the same periods. In recent years, especially in the Mediterranean, research and drilling vessels have become the main political instruments for energy exploration and extraction activities, which are extremely important for national interests. The main objective of this thesis is to understand how Turkish research and drilling vessels have been used as foreign policy instruments. Three different objectives have been delineated to achieve this goal.

This thesis consists of three main chapters. The first chapter examines the initial activities of research vessels in the Black Sea and the Marmara Sea during the Ottoman Empire, the establishment of Mühendishane-i Bahri Hümayun, and the hydrographic and oceanographic studies of Gül-i Sefid, Ahter, Neyyir-i Zafer, and Beirut research vessels. The second chapter discusses the impact of the activities of Turkish research vessels on foreign policy in the Aegean territorial waters and continental shelves during the 1923-1980 period of the Turkish Republic. The present study examines the responsibilities assumed by TCG Çandarlı in 1974 and MTA Sismik I (HORA) in 1976 during the crisis between Turkey and Greece concerning territorial waters and the continental shelf in the Aegean Sea. The third chapter will analyze the role of MTA Sismik I in the Aegean Sea crisis of 1987, along with the implications of the research vessels Barbaros Hayreddin Paşa and Oruç Reis, and the drilling vessels Fatih, Yavuz, Kanuni, and Abdülhamid Han's activities in the Eastern Mediterranean since the 2000s. The impact of Turkish research vessels' foreign policy-driven activities in achieving these objectives will be assessed through qualitative research methods.

In this context, it was identified that the establishment of a Ministry of Maritime Affairs would be a judicious course of action to reinforce Turkey's maritime strategies. The formulation of policies concerning various activities, including the continental shelf, territorial waters, the Exclusive Economic Zone, energy resource exploration, tourism, and fishing in Turkey's surrounding seas, might be effectively coordinated with the newly established Ministry of Maritime Affairs. In the Eastern Mediterranean, the potential exists for the conclusion of EEZ agreements with Syria, Israel, and Egypt, thereby clarifying the maritime jurisdiction areas. Furthermore, the establishment of a Mediterranean Army Command (5th Army) to ensure the security of Cyprus would be a geostrategically beneficial action.

Keywords: Foreign Policy, Eastern Mediterranean, EEZ, Territorial Waters, Continental Shelf

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo Nr.	Tablo Adı	Sayfa Nr.
1	Kara Suları, Kıta Sahanelığı ve MEB Alanlarının Özellikleri, İlanı ve Sahildar Devletin Hakları.....	4
2	Kara Suları, Kıta Sahanelığı ve MEB Sorunlarında Türk ve Yunan Görüşleri.....	5
3	Gül-i Sefid Gemisinde Bulunan ve Osmanlı İmparatorluğu'nda Marmara Denizi'nin Derinlik Ölçümlerini Yapan Bahriye Mektebi Son Sınıf Öğrencileri	22
4	Kızıldeniz'de Kamaran Adaları Civarında Beyrut Yatı ile Ölçüm Yapan Türk Deniz Subayları	27
5	Osmanlı İmparatorluğu'nda Kullanılan Mesaha ve Eğitim Gemileri.	30
6	1928 yılında Harita Genel Müdürlüğü'ne Bağlanan Deniz Şubesinin (7. Şube) Subay ve Personelleri.....	34
8	Doğu Akdeniz Havzasında Keşfedilen Doğal Gaz Sahaları.	78
9	Doğu Akdeniz'de Kıyıdaş Ülkeler Arasında MEB Sınırlamaları ve Hak İhlalleri.....	79
10	Türkiye'nin Sahip Olduğu Yeni Nesil Sismik Arama ve Sondaj Gemilerinin Özellikleri ..	84
11	Osmanlı Donamasında Görev Yapan Derya Beyi, Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa ve Bahriye Nazırlarının Yüzyıllara Göre Dağılımı	93

HARİTALAR LİSTESİ

Harita Nr.	Harita Adı	Sayfa Nr.
1	1 Kasım 1973 Tarihli ve 14699 Sayılı Resmî Gazete’de TPAO’na Ege Denizi’nde Petrol Arama İçin Tahsis Edilen Ruhsat Sahalarını Gösteren Harita	40
2	06 Haziran 1974 Tarihli ve 14907 Sayılı Resmî Gazetede 7/8303 Sayılı Kararla TPAO’na Ege Denizi’nde Petrol Araştırma Ruhsatı Verilen Sahaları Gösterir Harita	45
3	18 Temmuz 1974 Tarihli ve 14949 Sayılı Resmî Gazetede Alınan 7/8594 Nolu Kararıyla TPAO’na Doğu Akdeniz ve Ege Denizi’nde Petrol Araştırma Ruhsatı Verilen Sahaları Gösterir Harita.....	46
4	26 Mart 1987 Tarih ve 19412 Sayılı Resmî Gazetede Alınan 87/11596 Sayılı Kararla TPAO’na Ege Denizi’nde Petrol Araştırma Ruhsatları Verilen Sahaları Gösterir Harita ...	69
5	Doğu Akdeniz’de Türkiye, KKTC ve GKRY Hidrokarbon Arama Ruhsat Sahalarının Çakışması	81
6	Ege’de 6 ve 12 Mile Göre Kara Suları Genişliği	102

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil Nr.	Şekil Adı	Sayfa Nr.
1	Osmanlı Donanmasında Görev Yapan Derya Beyi, Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa ve Bahriye Nazırlarının Yüzyıllara Göre Dağılım Grafiği.....	93
2	Ege Denizi’nde 6 mil ve 12 mil Uygulanması Halinde Karasuları Genişliği	102



KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BMGS	: Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği
Dz.K.K	: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
Ed.	: Editör
ETKB	: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
GKRY	: Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
IEA	: International Energy Agency
KKTC	: Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
MEB	: Münhasır Ekonomik Bölge
MGK	: Milli Güvenlik Kurulu
MGM	: Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü
MSB	: Milli Savunma Bakanlığı
MTA	: Maden Tetkik Arama Genel Müdürlüğü
NAPC	: North Aegean Petroleum Company
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
PİGM	: Petrol İşleri Genel Müdürlüğü
SHODB	: Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
UAD	: Uluslararası Adalet Divanı
UNCLOS	: United Nations Convention on the Law of the Sea

GİRİŞ

Fatih Sultan Mehmed (1432-1481), 1452 yılında baharın gelişiyle birlikte hazırlattığı donanmasıyla birlikte yedi günde İstanbul'a gelerek boğazın darlığıyla zor geçit verişini, suyun kıvrılarak akışını, denizin içinden çıkarak akıntının yönünü değiştiren kayalıkları, akıntının hızını, girdapları ve boğazdan geçişi engelleyen diğer engelleri dikkatle incelemiştir. Boğazın en dar yerinde boğazın genişliğini ölçtürmüştür. Karadeniz'den hızla gelen sular bu noktada toplanır, sıkışarak daha da hızlanır. Sultan bütün hesaplamaları yaptıktan sonra hisarın yapımı için en uygun yerin Anadolu Hisarının karşısı olduğuna karar vermiştir. Hisarın deniz yönündeki inşaatın yapımını kendisi üstlenmiştir (Kritovulos, 1467: 20).

İstanbul'un fethi ile imparatorluğa evrilen Osmanlı, Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz'i kontrolleri altına almıştır. Bu andan itibaren Barbaros Hayreddin Paşa, Kemal Reis, Piri Reis gibi ünlü denizciler yetişmiştir. Ünlü Türk denizci Amiral Piri Reis'in önce 1513 yılında ardından 1528 yılında yaptığı haritalar ile dünya deniz haritacılığına önemli katkılar sunarak bir çığır açmıştır. Piri Reis, dönemindeki kaynakları kullanarak hazırladığı 16. yüzyılda bilinen tüm seyir rotalarını gösteren, bizzat ölçü ve tecrübelerle elde edilen bilgileri içermesi açısından bugünkü teknik esaslara da uygun olan ünlü haritasını çizmiştir. Piri Reis'in 1531 yılında hazırladığı Kitab-ı Bahriye adlı eseri Akdeniz'deki seyir rotaları yanında sahiller ile ilgili çok değerli tanım, bilgi ve çizimleri ihtiva eder (Algül, 1985; Gencer, 2001; Özdemir, 2005; Özer, 2006; Uçar, 2013).

16. yy'da batıda Viyana'ya, doğuda İran'a, Güneyde Hicaz ve Yemen'e kuzeyde Kafkasya ve Kırımı kadar uzanan sahanın Türklerin yönetiminde bulunması deniz haritacılığının ve Türk donanmasının gelişmesine sebep olmuştur. Bu dönemde Türk Donması Umman ve Hint denizlerinden Kızıl Deniz ve Akdeniz'in batısına kadar olan coğrafyada seyrediyordu. Piri Reis'ten sonra Türk Bahriyesinde 17. ve 18. yüzyılda Hidrografi çalışmaları duraklama evresine girmiştir. 18. asırda Ruslarla birlikte Karadeniz ve Marmara Denizi'nin ilk haritaları çıkarılmıştır. Ardından gelen yeni bir durgunluk devresinden sonra Birinci Dünya savaşından hemen önce yine deniz ölçümlerine olan ihtiyaç artmıştır. Daha çok Türk sahillerinde yapılan ölçüm çalışmalarında İzmir Limanı, Fao Boğazı ve Basra Körfezi haritaları oluşturulmuştur. Bu dönemde, daha önce İngilizler tarafında yapılan haritalar Türkçeye çevrilmiştir (Algül, 1985: 64; Erokan, 1958: 59).

1909 yılında Erkanı Harbiyeye bağlı 5.şube olarak kurulan “*Seyir İşleri, Fenerler idaresi ve Harita Kısmı*” birimleriyle deniz haritalarının yapımında bir ilerleme kaydedilmiştir. Karadeniz'deki çekek yerleri, Zonguldak Limanı, İzmit-Gölcük Seymen haritası, Boğaziçi akıntıları, Rumeli sahillerinde pek çok çalışma farklı mesaha gemileriyle yapılmıştır. Ayrıca İngiltere'den uzman ve

alet getirilmek suretiyle deniz haritacılığına gereken önem verilmiştir (Algül, 1985: 64; Erokan, 1958: 59).

Cumhuriyetin ilanından sonra 30 Aralık 1924 tarihinde Bahriye Vekaletinin kurulması ile Seyir ve Hidrografi işlerine bir düzen getirilmeye çalışılmıştır. 1927 yılında lağvedilen Bahriye Vekaleti yerine 1928 yılında Deniz Müsteşarlığı kurulmuş ancak seyir ve hidrografi çalışmaları yeni mesaha gemileriyle Harita Genel Müdürlüğüne bağlı olarak gerçekleştirilmiştir. Gelişen bilgi ve teknoloji ile yapılan işlerin kalitesi de artmıştır. Bu dönemde daha önce yapılan ölçümlerde kullanılan isimlerde düzeltmeler yapılmış Karadeniz sahillerine ait kılavuzlar oluşturulmuştur. Deniz haritalarını günün şartlarına ve teknolojisine uygun olacak şekilde sürdürülebilir hale getirilmesi amacıyla 1950 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na (Dz.K.K.) bağlanan Seyir ve Hidrografi Dairesi 1956 yılında İstanbul, Beykoz Çubukludaki yeni yerine taşınmıştır. 21 Mayıs 1957 tarihinde resmi açılışı yapılan dairenin ismi Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi (SHOD) olarak 1972 yılında değiştirilerek kuruluşunu 63 yılda neticelendirmiştir (Erokan, 1958: 60-66; Algül, 1985: 65-66; SHODB, 2024).

2030 yılı itibariyle sürekli nüfus artışıyla birlikte fosil kaynaklı enerji kaynaklarına talep muazzam bir rekabete sahne olacaktır. T.C'nin sürdürülebilir kalkınmasına katkı koyacak ekip ve donanımlar için yaptığı yatırımları devam ettirmesi zorunludur. Barbaros Hayreddin Paşa sismik araştırma gemisinin 2012 yılında TPAO ve Oruç Reis sismik araştırma gemisinin 2017 yılında MTA envanterlerine katılımı ile Türkiye gravite, manyetik ve 2B-3B derin sismik gibi Jeofizik araştırmalar yapma kabiliyetini kazanmıştır. Bu gemiler ayrıca deniz tabanında ayrıntılı görüntüleme ve jeolojik örnek alma beceresine sahip araçlarla donatılmışlardır. Milli ilk derin deniz sondaj gemisi Fatih 2017 yılında TPAO envanterine katılmıştır. “*Milli Enerji ve Maden Politikası*” kapsamında Türk denizlerinde arama ve sondaj yeteneklerinin güçlendirilmesi amacıyla 2018 yılında satın alınan Yavuz ile 2020 yılında üçüncü derin deniz sondaj gemisi Kanuni ve 2021 yılında yedinci nesil sondaj gemisi Abdülhamid Han Türkiye Cumhuriyeti'nin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine önemli yararlar sağlayacaktır (Maden, 2022; Tutak, 2022: 148-149).

Dünyanın ve özellikle sanayileşmiş ülkelerinin giderek artan enerji talebinin karşılanabilmesi için ya fosil yakıtların (kömür, petrol, doğal gaz) yada yenilenebilir enerji kaynaklarının (güneş, rüzgâr, jeotermal vb.) kullanılması gerekmektedir. Yapılan değerlendirmeler fosil yakıtların sanayileşmiş devletlerin sürdürülebilir kalkınmasında etkisinin artarak devam edeceğini göstermektedir. Gelişen teknoloji ile denizlerde enerji ve doğal kaynakların aranması denizlerin bir rekabet alanı haline gelmesine sebep olmuştur. Ayrıca uluslararası ticaretin büyük bir bölümünün de denizlerden yapılıyor olması bu alanların önemini daha da artırmıştır. Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi'nde, Kıbrıs Rum kesimi ile Doğu Akdeniz'de yaşanan kara suları, kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) sınırlarına yönelik anlaşmazlıkların temelini enerji kaynaklarının varlığı oluşturmaktadır. Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi'nde petrol doğal gaz gibi fosil yakıtların yanında gaz hidrat gibi enerji kaynaklarının varlığı bu denizleri daha da önemli hale

getirmektedir. Bölgedeki ticaretin büyük bir kısmının denizlerden özellikle de Süveyş Kanalı, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından yapıyor olması denizlerin jeostratejik önemini göstermektedir. Bunun yanında, enerji kaynaklarının da yine boru hatları vasıtasıyla bu denizler altından geçiyor yada geçecek olması gelecekte yaşanacak krizlere hazırlıklı olunmasını gerektirmektedir (Kavaz, 2021: 29).

Türkiye, fosil enerji kaynakları açısından zengin bir ülke değildir. Bu nedenle, enerji kaynaklarının araştırılması, geliştirilmesi ve taşınması bulunduğu coğrafi konum nedeniyle Türkiye için önemli bir politika hedefidir. Araştırma ve sondaj gemileri, Türkiye'nin denizlerde enerji kaynaklarının araştırılmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu anlamda devletin son yıllarda envanterine kattığı yeni nesil araştırma ve sondaj gemileri bu büyük amaca hizmet etmektedir. Diğer yandan, bir devletin deniz gücünün savaş ve barış zamanında ulusal güvenliği sağlayacak şekilde güçlü olması önemlidir (Akçadağ, 2015: 20).

Mahan'a göre dünya çapında etkili bir deniz gücü olabilmek için ülkelerin coğrafi konum, fiziksel uygunluk, karasal genişlik, nüfus, ulusal karakter ve siyasal karakter gibi özelliklere sahip olması gerekir. Bir ülkenin deniz gücü, yalnızca askeri donanmayla değil, aynı zamanda bilimsel keşif kapasitesiyle de doğrudan ilişkilidir. Güçlü bir araştırma filosuna sahip olmak, deniz kaynaklarının keşfi, deniz tabanı haritalandırması ve çevresel izleme gibi alanlarda stratejik üstünlük sağlamaktadır. Diğer yandan, coğrafi konum burada kritik bir faktördür. Ada devletleri, büyük kara kuvvetleri bulundurma zorunluluğu olmadığı için kaynaklarını deniz araştırmalarına ve gemi inşasına daha fazla yönlendirebilir. Kıta devletleri ise kara güvenliğine de kaynak ayırmak zorunda olduğundan, araştırma gemilerine ayırabilecekleri bütçe ve stratejik öncelikler daha sınırlı olabilmektedir. Ayrıca ada devletleri, donanmalarını ve araştırma filolarını kendi kıyıları boyunca serbestçe konuşlandırabilir ve gerektiğinde hızlı şekilde yönlendirebilme yeteneğine sahiptirler. Kıta devletleri ise araştırma gemilerini genellikle belirli denizlere yönlendirmek zorundadır ve kara sınırlarına yakın bölgelerde farklı stratejik dengeleri gözetmek durumundadır. Bu bağlamda, güçlü bir denizcilik geleneğine sahip ülkeler, deniz araştırmalarına daha fazla yatırım yapabilir ve okyanuslara açılma konusunda daha avantajlı olabilir (Mahan, 1894).

Araştırma ve sondaj gemilerinin çevre denizlerdeki faaliyetleri dış politika eksenli olarak kamu politikalarını yönlendirme potansiyeli olan, etki düzeyleri oldukça yüksek veriler üretmektedirler. Çünkü araştırma ve sondaj gemilerinin dış politikaya etkisi ve başarısı, ülkelerin denizlerdeki hak ve çıkarlarının korunmasında ve denizlerdeki faaliyetlerinde önemli bir faktördür. Bu nedenle, ülkelerin dış politikalarının belirlenmesinde ve uygulanmasında araştırma ve sondaj gemilerinin faaliyetleri konusunda hem ulusal hem de uluslararası düzeydeki bilimsel çalışmalar büyük önem taşır. BMDHS hükümlerine göre Karasuları, Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge alanlarının özellikleri ile sahildar devletlerin bu alanlar üzerindeki hakları Tablo 1'de verilmiştir.

Karasuları Tanımı: Bir devletin kıyı şeridine bitişik olan ve üzerinde tam egemenlik hakkına sahip olduğu deniz alanıdır. Bu egemenlik, karasularındaki hava sahasını, su sütununu, deniz yatağını ve yeraltı kaynaklarını kapsar. Karasuları genellikle kıyıdan itibaren 12 deniz miline kadar uzanabilir, ancak bazı durumlarda farklı uluslararası deniz hukuk kuralları veya ikili anlaşmalar nedeniyle bu mesafe değişebilir. Devletler, karasularında ticaret, güvenlik, çevre koruma ve denizcilik faaliyetleri üzerinde tam kontrol sağlar. Yine de uluslararası hukuk gereği diğer ülkelerin gemileri, barışçıl geçiş hakkına sahiptir ve karasularından zararsız bir şekilde geçebilir. Şu anda Türkiye ve Yunanistan Ege Denizi'ndeki kara sularını 6 deniz mili olarak uygulamaktadırlar (UNCLOS, 1982: 3; Pazarcı, 2014: 262; Gözügüzelli, 2020: 213; Kuran, 2021: 83).

Kıta Sahanelığı Tanımı: Kıta sahanlığı, bir ülkenin kara kıtasının deniz altında devam ettiğı bölgedir ve bu alan, doğal kaynakları (petrol, doğal gaz, madenler) kullanma hakkını sağlar. Uluslararası hukuka göre, kıta sahanlığı sınırları genellikle 200 deniz mili içinde veya doğal sınırlarla belirlenir (UNCLOS, 1982:33; Pazarcı, 2014: 282; Gözügüzelli, 2020: 492; Kuran, 2021: 249).

Tablo 1: Kara Suları, Kıta Sahanelığı ve MEB Alanlarının Özellikleri, İlanı ve Sahildar Devletin Hakları

#	Özellikleri	İlan İhtiyacı	Haklar
Kara Suları	12 deniz milini geçemez	Hayır	Hava sahası, Deniz yatağı, toprak altında tam egemen haklar
Kıta Sahanelığı	Esas hatlardan itibaren 200 deniz mili Esas hatlardan itibaren 350 deniz milini, 2500 m eş derinlik çizgisinden itibaren 100 deniz milini aşamaz	Hayır	Deniz tabanı ve altındaki doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesine yönelik egemen haklar Yapay adalar, tesisler ve yapılması Sondaj faaliyetlerine izin verme ve düzenleme hakkı
Münhasır Ekonomik Bölge	200 deniz mili ötesine geçemez	Evet	Deniz tabanı ve altındaki doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesine yönelik egemen haklar Su kütlesi içindeki doğal kaynakları koruma ve işletme hakkı Yapay adalar, tesisler ve yapılar yapma Bilimsel Araştırma, Enerji Üretimi Deniz çevresini koruma, muhafaza hakkı

Kaynak: UNCLOS, 1982; Pazarcı; 2014; Gözügüzelli, 2020; Kuran, 2021

Münhasır Ekonomik Bölge Tanımı: Bir kıyı devletinin karasuları esas hattından başlayarak 200 mile kadar uzanan ve kara suları dışında kalan su tabakası ile deniz yatağı ve onun kara altındaki kıyı devletine yetkiler tanıyan deniz alanıdır (UNCLOS, 1982: 22; Pazarcı, 2014: 286; Gözügüzelli, 2020: 371; Kuran, 2021: 271). Karasuları, Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik bölge sınırlamaları konusunda Türk ve Yunan tezleri Tablo 2’de özetlenmiştir.

Tablo 2: Kara Suları, Kıta Sahaneliği ve MEB Sorunlarında Türk ve Yunan Görüşleri

#	Yunan Görüşü	Türk Görüşü
Kara Suları	i. Uluslararası hukukta genel kural olarak kara suları 12 deniz miline kadar genişletilebilir. ii. Ege Denizi gibi yarı kapalı denizlerde bu kuralın nasıl uygulanacağı konusu belirsizdir. iii. Yunan anakarası ile adalar bir ülkesel bütünlük oluşturmak için bu uygulama zorunludur. iv. Karasularını saptama kıyı ülkesinin egemenlik hakkıdır.	i. Karasuları konusunda tek bir geçerli kural yoktur ve olamaz. Denizlerin coğrafi özelliğine göre belirlenmelidir. ii. Yunanistan’ın kara sularını 12 mile çıkarmasının, Ege Denizi’nin %70’inden fazlasını Yunan karasuları haline getirecektir. iii. Türkiye’nin uluslararası deniz yollarına erişimini önemli ölçüde kısıtlayacağından kötüye kullanılmaz. iv. Böyle bir bu durumu “<i>casus belli</i>” (savaş sebebi) sayacaktır.
Kıta Sahaneliği	i. Hukuki bir sorundur. Sorunun çözümü için UAD’na gidilmelidir. ii. Ege Denizi’ndeki Yunanistan’ın en doğudaki adası ile Türkiye arasında eşit uzaklık ilkesine göre kıta sahanlıkları tespit edilmelidir. iii. Bu adaların kıta sahanlığı, karasuları gibi tam egemenlik hakları doğurur. Ülkesel bütünlük ilkesi gereği ana kara ile adaların arasına yabancı bir deniz alanı girmemelidir. v. Ege’deki ada ve adacıkların kıta sahanlıklarının, anakaradan bağımsız olarak hesaplanması gerekir.	i. Salt hukuksal bir sorun olmayıp esasında siyasi bir sorundur. ii. Yarı kapalı bir deniz olma özelliğine sahip Ege Denizi’nde adaların kıta sahanlığı haklarının sınırlı olması gerekir. iii. Kıta sahanlığı sınırlarının, anakaraya yakınlığı temel alınarak doğal uzantı ilkesi esas alınarak adil bir şekilde belirlenmesi gerekir. iv. Adaların kıta sahanlığı haklarının kıta devleti kadar geniş olmaması gerekir.
Münhasır Ekonomik Bölge	i. Adaların istisnasız ve koşulsuz Kıta Sahaneliği gibi Münhasır Ekonomik Bölge hakkı vardır. ii. Kıta sahanlığı/ Münhasır Ekonomik Bölge sınırlandırması eşit uzaklık ilkesine göre yapılır.	i. Hak sahibi olma ve sınırlandırma aynı şey değildir. ii. Kıta sahanlığı/Münhasır Ekonomik Bölge sınırlandırması hakçılık ilkesine göre yapılır. iii. Adalara a) konumları (ana karalar arasındaki ortay hattın yanlış tarafında kalmaları) b) Cephe uzunluklarının kısa olması c) Ana karaların Kıta sahanlığını kesmeleri durumunda sadece karasuları verilebilir.

Kaynak: UNCLOS, 1982; Pazarcı, 2014; Gözügüzelli, 2020; Kuran, 2021

Araştırmanın Soru ve Hipotezleri

Araştırmanın ana sorusu: Türk araştırma ve sondaj gemileri Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nin dış politikasına nasıl etki etmiştir?

Araştırmanın hipotezleri;

- i. Osmanlı İmparatorluğu döneminde gerçekleştirilen deniz araştırmaları, dönemin ulusal çıkarlarına önemli katkılar sağlamıştır.
- ii. Türkiye Cumhuriyeti dönemindeki denizcilik politikalarının gelişimi ve bu dönemde kullanılan araştırma ve sondaj gemileri, ulusal çıkarların korunmasına ve güçlenmesine katkıda bulunmuştur.
- iii. Türk araştırma ve sondaj gemileri, Türkiye'nin deniz sınırlarının belirlenmesi ve uluslararası deniz hukuku, bölgesel deniz güvenliği ve istikrarı üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.
- iv. Araştırma ve sondaj gemileri, karasuları, kıta sahanlığı ve deniz yetki alanlarının sınırlarının belirlenmesine yönelik dış politika oluşturma süreçlerindeki rolü ve etkisi üzerine önemli katkı sağlar.
- v. Türkiye'nin denizlerdeki güvenlik politikalarını, sınır anlaşmazlıklarını, deniz haklarını ve kaynaklarının yönetimini bilimsel temellere dayandırma konusunda yardımcı olur.
- vi. Deniz tabanındaki enerji ve doğal kaynakların keşfedilerek ulusal ekonomiye kazandırılması ve halkın huzur ve refahının artırılmasına araştırma ve sondaj gemileri olanak sağlar.

Araştırmanın Amacı ve Hedefleri

Bu tez çalışmasının amacı, uluslararası ilişkilerde araştırma ve sondaj gemilerinin bir dış politika aracı olarak kullanımını analiz etmek ve Türkiye'nin bu bağlamdaki deneyimlerini incelemektir. Özellikle 1909-2023 yılları arasında Türkiye'nin deniz yetki alanlarını belirleme, enerji kaynaklarına erişim, denizcilik politikaları ve uluslararası müzakerelerde bu gemilerin stratejik rollerine odaklanmaktadır. Bu amaca ulaşmak için üç temel hedef ve bu hedeflere ait alt hedefler belirlenmiştir:

Ana Hedef 1: Osmanlı imparatorluğu döneminde araştırma gemilerinin Karadeniz ve Marmara Denizi'ndeki faaliyetlerinin dış politikaya olan etkilerini analiz etmek. Bu temel hedefe bağlı alt hedefler şu şekilde belirlenmiştir:

- i. Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik ve bilimsel araştırma altyapısının gelişimini incelemek.
- ii. Mühendishane-i Bahri Hümayun ve Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi gibi kurumların kuruluşunu incelemek.

- iii. Gül-i Sefid gemisiyle Marmara Denizi'nde yapılan ilk hidrografi çalışmalarını değerlendirmek.
- iv. Karadeniz kıyılarının haritalanması sürecini ve bu süreçteki Türk-Rus işbirliğini irdelemek.
- v. Beyrut Mesaha gemisinin Kızıldeniz'deki faaliyetlerini değerlendirerek Osmanlı'nın denizcilik vizyonunu anlamak.

Ana Hedef 2: 1923-1980 döneminde araştırma gemilerinin Ege Denizi karasuları ve kıta sahanlığı sorunları çerçevesinde dış politikaya etkilerini analiz etmek. Bu temel hedefe bağlı alt hedefler aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- i. Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin çevre denizlerdeki araştırma ve haritalama çalışmalarını incelemek.
- ii. TCG Çandarlı gemisinin 1974 yılında Ege karasuları ve kıta sahanlığı krizinde dış politika odaklı rolünü analiz etmek.
- iii. Sadi Irmak Hükûmeti döneminde kıta sahanlığı krizinin siyasi ve diplomatik yönlerini irdelemek.
- iv. 1976 Türkiye-Yunanistan Ege krizi sırasında MTA Sismik I gemisinin faaliyetlerini ve Türkiye'nin dış politikasına etkisini değerlendirmek.

Ana Hedef 3: 1980-2023 döneminde Türk araştırma ve sondaj gemilerinin dış politikaya etkilerini analiz etmek. Bu temel hedefe bağlı alt hedefler ise aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- i. 1987 Ege sorunu sırasında MTA Sismik I ve K. Piri Reis gemilerinin rollerini analiz etmek ve bu dönemin kriz yönetimini incelemek.
- ii. MTA Sismik I'in 2002'deki faaliyetlerini incelemek ve bunların dış politikaya etkisini anlamak.
- iii. K. Piri Reis gemisinin 2011 Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerini ve bunların bölgesel siyasete etkisini analiz etmek.
- iv. Türkiye'nin yeni nesil araştırma ve sondaj gemilerinin envantere katılması ile Türk deniz yetki alanlarındaki faaliyetlerini incelemek ve bu gemilerin Türkiye'nin dış politikadaki stratejik rolüne etkisini değerlendirmek.

Böylece belirlenen temel ve alt hedeflerin gerçekleştirilmesi sonucunda ana amaca ulaşılmaya çalışılacaktır.

Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları

Bu çalışmanın kapsamını Türk araştırma ve sondaj gemilerinin Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nin dış politikasındaki etkinliği çerçevesinde tarihsel perspektif, gemilerin rolü, dış politika bağlantısı ve uluslararası hukuk gibi çeşitli unsurları içermektedir. Bu bağlamda, çalışma Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinden başlayarak, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan günümüze kadar deniz araştırma ve sondaj faaliyetlerinin gelişimini ve bu faaliyetlerin dış politikadaki yansımaları ele alınacaktır. Özellikle Osmanlı'nın I. Dünya Savaşı öncesi ve sırasındaki deniz araştırma faaliyetleri ile Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerdeki hak menfaatlerini destekleyen faaliyetler, bu çalışmanın merkezinde yer almaktadır.

Türkiye'nin sahip olduğu araştırma ve sondaj gemilerinin teknik kapasiteleri, faaliyet alanları ve stratejik önemi, bu çalışmada kronolojik olarak incelenecektir. Bu gemilerin Doğu Akdeniz, Karadeniz ve diğer denizlerdeki faaliyetleri, Türkiye'nin bölgesel ve uluslararası siyasetteki konumunu nasıl etkilediği bağlamında değerlendirilecektir. Ayrıca, bu gemilerin Türkiye'nin deniz yetki alanları üzerindeki hak iddialarını nasıl desteklediği ve bu bağlamda dış politikaya nasıl katkı sunduğu da analiz edilecektir.

Deniz araştırma ve sondaj faaliyetlerinin Türkiye'nin dış politika hedefleri, enerji güvenliği ve stratejik çıkarlarla olan ilişkisi, çalışmanın bir diğer önemli boyutunu oluşturmaktadır. Türkiye'nin denizlerdeki hak iddialarını meşrulaştırmak ve uluslararası arenada bu iddiaları savunmak için kullandığı gemilerin diplomatik etkileri, özellikle Doğu Akdeniz'deki gelişmeler çerçevesinde incelenecektir. Bu bağlamda, Türkiye'nin uluslararası hukuk, özellikle deniz hukuku çerçevesinde bu faaliyetlerini nasıl yürüttüğü de çalışmanın önemli bir parçası olmaktadır.

Ancak, bu çalışmanın çeşitli sınırlılıkları da bulunmaktadır. Osmanlı dönemine ait deniz araştırmaları ve sondaj faaliyetleriyle ilgili yeterli birincil kaynakların bulunmaması, çalışmanın kapsamını daraltmaktadır. Ayrıca, Türkiye Cumhuriyeti dönemine ait Dış İşleri Bakanlığı arşiv belgelerine erişimin sınırlı olması, tarihsel analizin derinliğini etkilemektedir. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleri arasındaki politik, teknik ve stratejik farkların incelenmesi sırasında karşılaşılan metodolojik zorluklar çalışmanın bir diğer sınırlılığıdır.

Literatür İncelemesi

Araştırma gemileri ile ilgili Türkiye'de daha önce literatürde yapılan çalışmalar ve yapılan yayınlar araştırma gemilerinin teknik özellikleri, işletilmesi, kullanım alanları enerji politikaları ve krizler özelindeki faaliyetler üzerinde yoğunlaşmaktadır (Danışman ve Yalçın, 2012; Yalçın ve Danışman, 2012; Sandıklı ve Kaya, 2012; Katman, 2013; Nomak ve Çiçek, 2013; Peker vd., 2019; Kökyay, 2019; Kökyay, 2020; Avcı, 2021; Kökyay, 2021; Şen ve Açıkgöz, 2022). Türkiye ile Yunanistan arasında uzun süredir çekişmeli konulardan biri olan Ege Denizi'ndeki kıta sahanlığı ve

kara suları ile bağı konularda yaşanan anlaşmazlıkların Türk ve Yunan tarafında nasıl anlaşıldıklarına meseleye kendi açılarından nasıl yaklaştıkları yönünde bir çok çalışma bulunmaktadır (Karl, 1977; Wilson, 1979; Birand, 1980; Katsoufros, 1986; INAF, 1991; Dyke, 2005; Kassimeris, 2008; Yavas, 2013; Kalkan, 2020).

Birand (1980), 1974-1980 yılları arasını kapsayan dönemde Kıbrıs Barış Harekâtı odaklı olarak Türkiye'ye ödetilmek istenen diyetin niteliği ile ilgili yaptığı çalışmada Ege Denizi'nde Kara suları ve Kıta sahanlığı krizi ile ilgili dış politika açısından değerlendirmeler yapmıştır.

Harita Genel Müdür Yardımcılığı görevini yürüten Tuğgeneral Abdurrahman Aygün Türk Haritacılığının gelişimini konu edindiği “*Türk Haritacılık Tarihi*” adlı çalışma oldukça önemli bir yapıttır. Çalışma yalnızca kara haritacılığı değil aynı zamanda deniz haritacılığı açısından da önemli bir kaynak niteliğindedir (Aygün, 1980).

Algül (1985) yaptığı çalışma ile Osmanlı İmparatorluğundan başlayarak Cumhuriyetin kurulması da dahil olmak üzere yapılan hidrografi faaliyetleri hakkında oldukça kapsamlı bir çalışma yapmıştır.

Danışman ve Yalçın (2012) kurumların araştırma gemilerini nasıl işlettikleri ve finansman kaynağının nasıl sağlandığına ilişkin veriler yardımıyla araştırma gemilerine mali kaynak sağlanması ve işletme modelleri üzerine inceleme yapmışlardır. Yalçın ve Danışman (2012) yaptıkları çalışma ile kamu kurum ve kuruluşlarına ait 21 adet araştırma gemisinin teknik özellikleri ile ABD ve AB ülkeleri araştırma gemisi filoları incelenmiştir. Elde edilen veriler yardımıyla sahip olduğumuz gemilerin yeterlilikleri ve eksiklikleri ile araştırma gemilerinin sahip olması gereken temel özellikler tartışılmıştır.

Sandıklı ve Kaya (2012) yaptıkları çalışmada Ege sorunlarının tarihsel süreç içinde Türkiye ve Yunanistan tarafından algılanması ve anlamlandırılmasının farklı uluslararası ilişkiler yaklaşımlarının etkisinde kaldığı şeklinde yorumlamışlardır. Buradan hareketle tarafların Ege'deki ikili uyuşmazlıkların çözümüne yönelik olarak değişik dönemlerde çatışma veya diplomasi seçeneklerine başvurdıklarını ifade etmişlerdir.

Katman (2013) Doğu Akdeniz'de enerji kaynaklarının paylaşımı konusunda yaşanan gelişmelerin Kıbrıs meselesi dahil olmak üzere bölgede oynanan satrançta nasıl paradigma değişikliğine yol açtığını irdelenmiştir. Yapılan değerlendirmeler neticesinde Akdeniz'de aslında Yunanistan-Kıbrıs-İsrail-Türkiye eksenli bir satranç tahtasının da ötesinde aktörlerin önemli rol oynadığı değerlendirilmiştir.

Öte yandan Nomak vd. (2013), yakın gelecekte kurulması planlanan Türk Antarktika Bilim Üssü'nün lojistik ihtiyaçlarının milli kaynaklarla karşılanması ve yürütülecek araştırmaların

çeşitliliğinin artırılması amacıyla gerekli fonların hızla ayrılması ve ihtiyaç duyulan araştırma gemisinin tasarım ve fizibilite çalışmalarına başlanması gerektiğini vurgulamıştır.

Akçadağ (2015) yaptığı çalışma ile Deniz Kuvvetlerinin dış politikaya yardımcı ana unsurlardan biri olduğunu ortaya koymuştur. Sürekli olarak varlık göstererek bir etki oluşturan Deniz Kuvvetlerinin uzak mesafelere kadar ulaşabilme imkânı deniz ülkesinin dış politika odaklı en önemli unsuru haline getirmektedir.

Türkiye, GKRY'nin küresel şirketlerle kendi imkânlarını kullanarak yürüttüğü çalışmalara karşılık vermek amacıyla, 2010'lu yıllardan sonra envanterine araştırma ve sondaj gemileri katarak, uluslararası hukuka göre Kıbrıs Türkleri ile Türkiye'ye ait Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarına ilişkin politikalarında denge sağlamaya yönelik adımlar atmıştır (Kökyay, 2019).

Peker vd. (2019) yaptıkları çalışma ile Türk donanmasının Doğu Akdeniz'de bayrak göstermesi, sondaj faaliyetlerine başlanması yanında diğer hukuksuz sondaj çalışmalarının engellenmesi ile taraf devletleri masaya oturmaya zorlayarak AB gibi yanlı olduğuna inanılan bir birliği dengelemek istediğini vurgulamıştır.

Karadağ (2020), 1776-1922 yılları arasında Osmanlı haritacılığının dönüşümünü incelemiştir. Haritacılık alanında teknik bilginin Avrupa'dan transferi, yabancı haritacıların çalışmaları ve Osmanlı askerî kurumlarında verilen haritacılık dersleriyle gerçekleşmiştir. Osmanlı arşivleri ve çeşitli koleksiyonlar incelenerek bu modernleşme sürecini izleyen çalışmada Karadeniz ve Marmara Denizi'nde Rus haritacılar ile yapılan ölçümler yanında Alman, İngiliz ve İtalyan mühendisler tarafından gerçekleştirilen çalışmalar değerlendirilmiştir.

Kökyay (2020) Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin enerji politikasını neorealist yaklaşımla değerlendirerek, uluslararası ilişkiler disiplinine katkı sağlamak amacıyla Türk dış politikasının belirli bir bölümünü teorik açıdan incelemiştir. Bu kapsamda Doğu Akdeniz'de gelişen siyasal olaylar ele alınmış ve Türkiye'nin Doğu Akdeniz enerji politikası analiz edilmiştir.

Kökyay (2021) GKRY'nin 1963 sonrası oluşturmaya çalıştığı hidrokarbon mevzuatı, deniz yetki alanlarının belirlenmesine yönelik çalışmaları, uluslararası şirketlerin bölgeye gelmesine sebep olan petrol ve doğal gaz ihalelerini, Türkiye ile KKTC'nin karşı adımlarına reaksiyonu ve ABD ile AB'nin yaklaşımlarını incelemiştir.

Şen ve Açıkgöz (2022), teori temelli bir dış politika analizi çalışması yürütmüş ve Doğu Akdeniz'de hidrokarbon rezervlerinin keşfedilmesinin ardından 2009-2020 yılları arasında Türkiye'nin bölgeye dair dış politika yaklaşımını incelemişlerdir.

Diğer yandan 2000’li yıllardan sonra enerji keşiflerinin yapılması sonucu Doğu Akdeniz bir cazibe merkezi haline gelmiştir. ABD, AB ve Rusya gibi devletlerin Doğu Akdeniz’deki Enerjiden pay kapma çabalarının sonucu olarak yaptıkları dış politika eksenli faaliyetlerini değerlendiren oldukça fazla çalışma literatürde yer almaktadır (Başkent SAM, 2007; Kesgin, 2018; İnat vd., 2020; Çarık, 2021; İstikbal, 2021; Bulunç, 2022). Bu çalışmalar yanında gerek Ege Denizi’nde gerekse Doğu Akdeniz’de yaşanan sorunun uluslararası Hukuk boyutu da yapılan bir çok çalışmada irdelenmiştir (Eryılmaz, 1975; Ankara Barosu, 2002; Doğru, 2003; Başeren, 2012; Mor, 2016; Cin, 2020; Başeren, 2021a).

Araştırmanın Özgün Değeri

Bu tez çalışması ile Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika alanlarında bir araç olarak kullanılan araştırma ve sondaj gemilerinin başarı ve etkinliklerinin incelenmesi amaçlanmaktadır. Böylece, çevre denizlerde yürütülen araştırma ve sondaj gemisi faaliyetlerinin dış politika perspektifinden değerlendirilmesi yoluyla uluslararası ilişkiler disiplinine bilimsel katkı sunulması hedeflenmektedir.

Literatürde doğrudan araştırma ve sondaj gemilerinin uluslararası ilişkilere ve dış politikaya etkisini inceleyen bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Mevcut çalışmalar ve yapılan yayınlarda araştırma ve sondaj gemilerinin faaliyetleri sadece krizler özelinde değerlendirilmiştir. Özellikle Osmanlı İmparatorluğu dönemi için araştırma gemilerinin dış politika eksenli faaliyetlerine yönelik literatürde boşluk bulunmaktadır. Bu nedenle, araştırma ve sondaj gemilerinin politika yapım sürecine olan etkisi konusunda önerilen bu tez çalışması, mevcut araştırmalardan farklı bir perspektif sunacak olması nedeniyle yenilikçi ve özgün bir çalışmadır.

Diğer yandan hem Osmanlı İmparatorluğu hem de Türkiye Cumhuriyeti dönemleri için araştırma gemilerinin politika yapıcılara veri sunma becerisi de değerlendirileceğinden önerilen tez çalışması ilk defa yapılacak olup özgün bir değere sahiptir.

Araştırmanın Yöntemi

Bu tez çalışmasının gerçekleştirilmesi amacı ile planlı ve sistemli olarak verilerin toplanması, çözümlenmesi, yorumlanarak değerlendirilmesi ve rapor edilmesi süreci olarak adlandırılan nitel araştırma yöntemleri kullanılacaktır. Nitel yöntemler, dış politikanın incelenmesi için sıklıkla kullanılan araştırma yöntemleridir. Bu kapsamda bilgi toplama tekniklerinden literatür taraması ve belge incelemesi kullanılacaktır. Literatür taraması ve belge incelemesi nitel araştırma içerisinde hem kendi başına hem de diğer veri toplama yöntemlerine geçmeden önce çalışmanın yönünü göstermesi açısından kullanılan bilgi elde etme yöntemleridir. Nitel araştırma ile derlenen bilgiler de farklılık göstermektedir. Bu bilgiler resimler, grafik sunumlar, dokümanlar, görüşme kayıtları, gözlem notları ve yayınlar şeklinde olabilmektedir. Yukarıda değinilen bu yöntemlerle elde edilen çeşitli türdeki verilerin sistematik bir yaklaşım içinde analiz ve yorumunun yapılması gerekmektedir.

Literatür taraması: Nitel yöntemlerde en sık kullanılan veri toplama yöntemi literatür taramasıdır. Nitel araştırmalar, konuya ilişkin daha önce yapılmış çalışmaları ve bu çalışmaların sonuçlarını belirlemek için literatür taraması yaparak başlar. Böylece önceden yapılmış araştırmalarda hangi yöntemlerin kullanıldığı, hangi sonuçlara ulaşıldığı, hangi konuların daha önce araştırılmadığı gibi bilgiler elde edilir.

Dış politika, devletlerin uluslararası ilişkiler ve diğer devletlerle olan ilişkilerini şekillendiren politikalarının bir parçasıdır. Dış politika konusunda yapılan literatür taramaları, belirli bir konuya veya politik soruna odaklanarak, politika yapıcılarının niyetleri, stratejileri ve davranışları hakkında bilgi edinmek amacıyla mevcut politika belgeleri, makaleler, kitaplar, gazeteler ve diğer yazılı materyallerin incelenmesini kapsamaktadır.

Belge İncelemesi: Nitel araştırma yöntemleri arasında kullanılan belge incelemesi politik belgelerin, raporların ve diğer yazılı materyallerin içeriğinin sistemli bir şekilde analiz edilmesini kapsar. Böylece araştırmacıların, belirli bir metnin içeriğini derinlemesine analiz ederek, metinlerdeki kalıpları, temaları, kavramları, fikirleri ve diğer öğeleri keşfetmelerine yardımcı olur.

İçerik analizine dayalı nitel araştırma yöntemi, belirli bir soruna veya konuya odaklanarak, analiz edilecek verilerin seçilmesi ve sonrasında bu verilerin sistemli bir şekilde incelenmesi yoluyla nitel bir araştırma yapmayı amaçlar. Bu yöntem, araştırmacıların araştırma konusu hakkında bilgi edinmelerine, anlamalarına ve yorumlamalarına yardımcı olur.

Bu tez çalışması kapsamında toplanan verilerin derinlemesine niteliksel analizleri daha çok dış politika odaklı olarak yapılacaktır. Böylece çalışma sonucunda elde edilen çıktılar ile karar alıcılara bilimsel veri ve değerlendirmelere dayalı politika alternatifleri sunulacaktır. Dış politika belgeleri, bir devletin politika stratejileri, kararları ve eylemleri hakkında bilgi sağlayan önemli kaynaklardır. Bu belgeler, politika yapıcılarının neden belirli kararlar aldıklarını, hangi faktörleri dikkate aldıklarını ve politika uygulamasının sonuçlarını gösteren veriler sağlar.

Resmi politikalar, yasal belgeler, akademik çalışmalar, internet kaynakları, ulusal ve uluslararası haber kaynakları, uluslararası sözleşmeler, Deniz Tarihi Arşivi, Lalahan Arşivi, İstanbul Deniz Ticaret Odası, Liman İşletmeleri, SHOD, Dz.K.K., Harita Genel Müdürlüğü, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) gibi ilgili uluslararası kuruluşlardan elde edilen veriler, rakamlar ve ilgili bilgiler bu tez çalışması kapsamında ayrıntılı bir şekilde değerlendirilecektir. Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi kaynaklarından olan Ceride-i Bahriye, Mecmua-i Seneviye-i Bahriye, Risale-i Mevkute-i Bahriye, Deniz Mecmuası, Donanma Dergisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi başta olmak üzere çok sayıda başka denizcilik dergileri de tez konusu ile ilgili verilerin derlenmesi amacıyla taranacaktır.

Bu yöntemin avantajları arasında veri toplama sürecinin kolay olması, geniş bir veri setine erişebilme imkânı sunması ve verilerin kolayca analiz edilebilmesi bulunmaktadır. Ancak, belirli bir konuda verilerin bulunamaması veya verilerin yanlış kodlanması gibi dezavantajları da vardır. Çalışmanın başarıyla tamamlanması amacıyla, literatür taraması ve belge incelemesi, dış politika analizinde kullanılan diğer nitel yöntemlerle birlikte kullanılarak, daha kapsamlı ve doğru bir analiz yapmak için bir araç olarak kullanılacaktır.

Araştırmanın Yapısı

Bu tez çalışması Giriş bölümü ile birlikte 4 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Araştırma Gemilerinin Karadeniz ve Marmara'daki Faaliyetleri incelenmiştir. Bu kapsamda Mühendishane-i Bahri Hümayun'un Kuruluşu ile Osmanlı'nın denizcilik eğitimi ve teknik bilgi birikimi detaylandırılmıştır. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığının Kuruluşu sonrasında Deniz araştırmaları ve haritacılık faaliyetlerinin sistematik hale getirilmesi ile Osmanlı denizciliğinde bir dönüşüm başlatılmış ve bilimsel altyapının gelişmesine olan katkısı bu kapsamda değerlendirilmiştir. Bu bölümde ayrıca, Marmara Denizi'nin ilk batimetrisinin Gül-i Sefid Gemisi ile yapılması, Marmara Denizi'nin derinlik haritasının çıkarılması, Karadeniz'de Türk kıyılarının Ruslarla ikinci haritasının yapılması, Beyrut Mesaha Gemisinin Kızıldeniz'deki çalışmaları değerlendirilmiştir.

İkinci bölümde, Türkiye Cumhuriyet devletinin 1923 yılında kurulmasından 1980 yılına kadar olan dönemde araştırma gemilerinin Ege karasuları ve kıta sahanlığı sorunları çerçevesinde dış politikaya etkisi incelenmiştir. Bu dönemde TCG Çandarlı gemisinin 1974 Ege Kara Suları ve Kıta Sahanlığı krizindeki etkisi ve araştırma gemilerinin Ege Denizi'nde Türkiye'nin kara suları üzerindeki hak iddialarındaki rolü değerlendirilmiştir. Yine bu bölümde, Sadi Irmak Hükûmeti döneminde Kıta Sahanlığı krizinde karşılaşılan sorunlar değerlendirilmiştir. 1976 yılında yeniden gündeme gelen Türkiye-Yunanistan Ege Kıta Sahanlığı krizinde MTA Sismik I (HORA) gemisinin Ege Denizi'ndeki faaliyetleri dış politika açısından değerlendirilmiştir.

Üçüncü bölüm 1980-2023 yılları arasındaki dönemi kapsamaktadır. Bu dönemde Türk kamu kurum ve kuruluşlarına ait araştırma gemilerinin 1980 sonrası dönemde dış politikadaki rolü, özellikle deniz sınırları ve doğal kaynak araştırmaları çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bu dönemde, 1987 Ege sorunu sırasında MTA Sismik I ve K. Piri Reis gemilerinin oynadığı roller, kriz yönetimi ve diplomatik müzakereler açısından ele alınmıştır. 2002 yılında MTA Sismik I'ın ve Koca Piri Reis gemisinin 2011 yılında Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerinin bölgesel siyasetteki etkinliği değerlendirilmiştir. Diğer yandan, yeni nesil araştırma ve sondaj gemilerinin Karadeniz ve Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerinin dış politikaya etkisi yanında Doğu Akdeniz'de Kıta Sahanlığı ve MEB kapsamında yaptığı faaliyetlerin özellikle enerji politikaları ve dış ilişkiler üzerindeki etkisi değerlendirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE ARAŞTIRMA GEMİLERİNİN KARADENİZ VE MARMARADAKİ FAALİYETLERİ

Osmanlı İmparatorluğu, denizcilik bilimlerinde ilerleme kaydetmek ve denizlerin stratejik önemini artırmak amacıyla çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Bu çerçevede, modern denizcilik eğitiminin temelleri, Mühendishane-i Bahri Hümayun'un kuruluşuyla atılmıştır. Bu kurum, Osmanlı donanmasına nitelikli mühendis ve haritacılar kazandırmış, denizcilik bilimlerinin gelişimine öncülük etmiştir. Devletin denizcilik alanındaki artan ihtiyaçlarını karşılamak üzere daha sonra Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı kurulmuş ve bu kurum, hidrografi ve oşinografi çalışmalarını sistematik hale getirerek denizcilik faaliyetlerine bilimsel bir temel kazandırmıştır. Marmara Denizi'ndeki ilk hidrografi ölçümleri, Osmanlı donanmasının dikkatini bilimsel deniz araştırmalarına yönlendiren önemli bir girişim olmuştur. Gül-i Sefid gemisi bu ölçümlerde kullanılan ilk gemi olmuştur. Bu süreç, sadece Marmara Denizi için değil, Osmanlı coğrafyasının diğer bölgelerindeki denizcilik faaliyetleri için de yol gösterici olmuştur. Aynı dönemde, Karadeniz'de Türk kıyılarının haritalandırılması, Osmanlı-Rus iş birliği ile gerçekleştirilmiş ve bölgenin stratejik ve ticari önemini daha iyi kavrayabilmek için detaylı bir haritanın hazırlanmasına olanak sağlamıştır. Osmanlı araştırma gemilerinin faaliyetleri, Karadeniz ve Marmara ile sınırlı kalmamış, Kızıldeniz gibi daha uzak denizlere de yayılmıştır. Beyrut Mesaha gemisi, Kızıldeniz'de yaptığı çalışmalarla Osmanlı denizcilik bilimlerine uluslararası bir boyut kazandırmıştır. Bu çalışmalar, Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanında sahip olduğu birikimi genişleterek daha uzak coğrafyalarda etkili olmasını sağlamıştır. Hem bilimsel hem de stratejik boyutlarıyla bu girişimler, Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik tarihindeki önemli dönüm noktalarını oluşturmaktadır (Ülkekel, 1998; Gencer, 2001; Bostan, 2007; Ülkekel, 2009).

1.1. Mühendishane-i Bahri Hümayun'un Kuruluşu

Osmanlı imparatorluğunun bulunduğu geniş coğrafyası nedeniyle ülkede oldukça fazla kıyının bulunması güçlü bir donanmaya gereksinim olduğunu göstermiştir. Kanuni Sultan Süleyman'ın ölümünden sonra denizlerde yapılan savaşlardaki ağır yenilgiler yapılan reformlara rağmen artarak devam etmiştir. 1571 yılında İnebahtı'da (Bostan, 2007: 27; Çakır, 2009: 528), 1770 yılında Çeşme'de (Gencer, 2001: 25; Özdemir, 2005: 117; Bostan, 2007: 55), 1827 yılında Navarin'de (Gencer, 2001: 113; Bostan, 2007: 61) ve 1853 yılında Sinop'ta (Gencer, 2001: 230; Özcan, 2007: 13) yapılan Deniz Muharebelerinde donanmasının bozguna uğratılması Osmanlı Devleti'nde denizcilik eğitimi ile denizci subay ve kaptanlarının yetiştirilmesinin gerekli olduğunu ortaya koymuştur. 18.yy'ın ikinci yarısına kadar Bahriyede kaptan yetiştirilmesi babadan oğula, ustadan

çırağa şeklinde gerçekleştirilmiştir. Avrupa’da denizcilik tekniğinin gelişmesine paralel olarak disipline edilmiş savaş ve denizcilik bilgi ve tecrübesi kazandırılmış eğitim kurumlarının da gelişmesine sebep olmuştur. Böylece ordu ve donanmanın subay ihtiyacını karşılamak üzere batı usulünde eğitim sistemine geçilmesi fikri ortaya atılmıştır (Gencer, 2001; Şanal ve Demir, 2012: 168-169).

21 Ekim 1770 tarihinde Kaptan-ı Deryalığa atanan Cezayirli Gazi Hasan Paşa denizci leventlerinin disiplin altına alınması tersanenin güçlendirilmesi yanında deniz kuvvetlerinin ihtiyacını karşılayacak personellerin yetiştirilmesi amacıyla III. Mustafa döneminde 18 Kasım 1773 tarihinde “*Tersane Hendesehanesi*” açılmıştır. Kasımpaşa’da bir kalyonda açılan ve daha ziyade gemi kaptanlarının katıldığı bu kursta “*Düzlem Geometri*” ve “*Seyir*” dersleri verilmiştir. Beydili (1995: 513) tarafından Baron de Tott’un hatıratına ve Mühendishanenin ilk hocalarından Cezayirli Seyyid Hasan Hoca’nın kaleme aldığı bir risale üzerinde yaptığı çalışmalar sonucunda Mühendishane-i Bahrî-i Hümayun’un açılış tarihi 29 Nisan 1775 olarak tespit edilmiştir. Osmanlı İmparatorluğunda ilk defa tersanede bir göz Kadırga çekek yerinde bu mektebin açılmasında Fransız Baron de Todd’un etkisi büyük olmuştur (Şanal ve Demir, 2012: 169). 1776 yılında deniz haritalarını kullanmak ve seyir usullerini öğrenmek yanında topçuluk ve hesap eğitimleri vermek amacıyla karada ilk deniz okulu “*Hendesehane*” yada “*Hendesehane-i Bahri*” ismiyle Kasımpaşa’da Darağacı denilen semtte açılmıştır. Hendesehanenin dar olması ve ihtiyaca yetişememesi sebebiyle tersane alanında 1782-1783 yıllarında yeni bir mühendishane binası inşa edilmiştir. Sadrazam Halil Hamid Paşa ve Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın çabaları sonucu 22 Ekim 1784 tarihinde gemiciliğe dar tüm bilgileri öğretmek üzere üç yıllık eğitim verecek olan “*Mühendishane-i Bahr-i Hümayun*” açılmıştır. Bu yıl içinde gemi seyir subayları için “*İleri Harita*” ve “*Gemi Seyri*” kursları açılmaya başlanmıştır (Şanal ve Demir, 2012: 169; DHO, 2024a).

1791 yılında Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa tarafından III.Selim’e verilen takrir ile Bahriye müessesine bir nizam verilmesi planlanmıştır. Bu takirde Deniz Harita ve Gemi İnşa Mühendisliklerinin Mühendishane-i Bahriyeden ayrılması ve Hasköy’de yapılan binanın bir bölümünde Fransız ve Türk öğretmenlerle birlikte eğitime devam edilmesi teklif edilmiştir (HGM, 1970). 1795 yılında Mühendishane-i Bahri ve Mühendishane-i Berri Hümayun öğrencileri birleştirilmiştir. Bu öğrencileri ayırt etmek için denizci öğrenciler başlarına Kalyoncu Şalı sarmışlardır. Bu esnada Seyir öğrenci sayısı 30, Gemi İnşa öğrenci sayısı ise 25 olarak belirlenmiştir. 1805 yılında okul teşkilatlandırılarak Seyr-ü Sefain ve Harita öğrencilerinin 3 yıllık, Gemi İnşa öğrencilerinin 4 yıllık eğitim almaları kararlaştırılmıştır. 1821 yılında çıkan yangında okul binası tamamen yanmış ve 1822 yılında Tersane’de Parmakkapı civarında yer alan Bıçkı Atölyesi binası onarılıp okul bu binaya taşınmıştır. 9 Aralık 1822 tarihinde Kaptan-ı Derya Koca Hüseyin Paşa Mühendishane-i Bahri Hümayun’un ıslahı için Padişah II.Mahmud’a başvurarak okulun bir kısmının geçici olarak Heybeliada’daki Kalyoncu Kışlasına taşınması sağlanmıştır. Bu dönemde okul “*Harita ve Coğrafya*” ile “*Gemi İnşa*” olmak üzere iki kısımdan oluşmuştur. Harita ve Coğrafya bölümünden

mezun olanlar ileride Kaptan olurken Gemi inşa kısmından mezun olanlar mimar sınıfına dahil edilirdi (Kaçar, 2008 :77; DHO, 2024a).

1825 yılında Mühendishanenin Harita ve Coğrafya ile Gemi inşa olmak üzere iki bölüme ve her bölümün 3 sınıfa ayrılmasına karar verilmiştir. 1828 yılında Heybeliada'ya taşınan okulda 200 civarında öğrenci olduğu görülmektedir. Okulda öğrencilerin harita çizim ve basım derslerinin başlamasıyla yapılan haritalar okul matbaasında basılmıştır. 1833 yılında Meclis-i Bahriye ve Hükûmet tarafında oluşturulan kanunname ile eğitim-öğretim faaliyetleri bir programa göre düzenlenmiştir. 1840 yılında Bahriye Mektebi sınıf mevcutları yeniden düzenlenerek öğretim faaliyetlerine devam edilmiştir. 1840 yılından sonra okul programlarının da gelişmesiyle birlikte deniz subayları harita yapımı yanında Denizcilik kılavuzları gibi yazılı eserler de yayınlamışlardır. Bu durum okullardaki eğitimin yeterli seviyede oluşu ile yetişen bilgili ve yetenekli deniz subaylarının artık Bahriyede görev aldıkları döneme denk düşmektedir. 1841 yılında Bahriye Mektebi öğrencilerine sınıflarını belirten işaretler verilmiştir. Tanzimatın ilanından sonra okul 1842 yılında "*Mekteb-i Bahriye-i Şahane*" adını aldı. 1846 yılında Bahriye okulunda sınav ve sınıf geçme usulleri tespit edilerek bir esasa bağlanmıştır. Kasımpaşa'daki binasında 12 yıl eğitim-öğretim yaptıktan sonra 1850'de son kez Heybeliada'da Bahriye Kışlasına taşınarak Deniz Harp Okulu'nun çekirdeğini oluşturmuştur. Bu dönemde okul Mekteb-i Bahriye-i Şahane, Mekteb-i Fünun-i Bahriye, Mekteb-i Fünun-i Bahriye-i Şahane gibi farklı isimlerle anılmıştır. 1867 yılında Gemi İnşa ve Deniz Harita bölümlerinin Mühendishane-i Bahri Hümayundan ayrı olarak Hasköy'deki yeni yerinde öğretim yapılmaya başlanmıştır (Aygün, 1980; Pala, 1995; DHO, 2024a).

Sultan Abdülaziz döneminde eğitim ve öğretim faaliyetlerinde yapılan değişiklikler ve iyileştirmeler sonucunda öğrenci sayıları artırılarak teknolojik yeniliklere uygun yeni programlar açılmıştır. Bu dönemde Güverte, Gemi İnşa sınıflarına ek olarak Buhar sınıfı açılmıştır. Bu şekilde yeni gelişmelerle birlikte okul 4 yıl idadi, 2 yıl harbiye ve 2 yıl eğitim gemilerinde olmak üzere 8 yıllık bir eğitim kurumu haline gelmiştir. 1880-1908 yılları arasında Nüvid-i Fütuh Talim Sefine-i Hümayun gemisinde 3. ve 4. Sınıf öğrencileri teğmen rütbesiyle talim ve stajlarını yaptıkları esnada Marmara ve Akdeniz'in haritalarını yapmaya başlamışlardır (Aygün, 1980; Pala, 1995; DHO, 2024a).

1890 yılından sonra deniz ölçümleri üzerine Bahriye Mektebinde zaman zaman denizlerde ölçümlerin yapılması amacıyla Heybetnüma Korveti, Mehmet Selim Fırkateyni ve Nüvid-i Fütuh brikindeki subay ve eğitim gören öğrencilerle birlikte görevlendirilmişlerdir. 1900 yılında İsmet Kaptan komutasındaki Heybetnüma korveti ile Aliğa ve İzmir limanlarının hidrografik haritaları ve İzmir'in 1:500 ölçekli kent planı yapılmıştır. 1903 yılında Rahmi Bey tarafından Basra körfezi ile Fao Boğazı'nın batimetri haritaları yapılmıştır. 1906 yılında ise Heybetnüma korveti Sivastopol Akvaryum Müdürü Zernov ve Üsteğmen Ahmet Rasim Bey ile Midyeden Kızılırmak ağzına kadar uzanan alanda deniz canlıları üzerine çalışmalar yapılmıştır (Ülkekul, 1998; Ülkekul, 2009). 1890-

1900 yılları arasında okul gemisi olarak kullanılan Mehmed Selim Fırkateyni, Heybetnüma Korveti ve Nüvid-i Fütuh Briki ile Deniz Harp Okulu öğrencilerine deniz trafiğinin yanı sıra deniz ölçüm ve harita eğitimi yaptırılmıştır. Bu eğitimler belli bölgelerde deniz haritası alımı ağırlıklı sürdürülmüştür.

II. Meşrutiyetin ilanından sonra İngiltere’deki Deniz Harp Okulu örnek alınarak 1909 yılında itibaren yeni eğitim-öğretim programının uygulamasına geçilmiştir. Balkan Savaşı yıllarında bu eğitim-öğretim sisteminde değişiklikler yapılarak 4 yıllık Bahriye Mektebinden mezun olduktan sonra 1 yıl okul gemisinde uygulama yapma zorunluluğu getirilmiştir. Ardından 3 yıl donanmada Mühendis olarak çalıştıktan sonra Üsteğmen rütbesi ile asıl görev yerlerine gitmişlerdir (DHO, 2024a).

Cumhuriyetin kuruluşundan sonra Bahriye mektebine Güverte, Makine ve Kâtip sınıflarına öğrenci ilk kez 1924 yılında alınmıştır. Bir yıl hazırlık ve 3 yıl eğitimden sonra mezun olanlar bir yıl eğitim gemisinde görev yaptıktan sonra Teğmen rütbesi ile donanmada göreve başlamışlardır. 27 Mayıs 1928 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı’nın emri ile “*Heybeliada Bahriye Mektebi*” ve “*Deniz Lisesi*” adlarını almıştır. Bu yılda başlanan eğitim 2 yıl uygulandıktan sonra Deniz Lisesi ve Deniz Çekirdek Okulu birleştirilerek “*Deniz Harp Okulu ve Lisesi*” haline getirilmiştir. Almanların, II. Dünya Savaşında Balkan ülkelerini işgal etmeye başlaması nedeniyle okul 23 Mayıs 1941 tarihinde Mersin Piyade Kışlasına taşınmıştır. 9 Eylül 1946 tarihinde savaşın bitmesinin ardından Heybeliada’ya taşınmıştır (DHO, 2024a).

1.2. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi (SHOD) Başkanlığının Kuruluşu

Türk Bahriyesinde Seyir ve Hidrografiye gereken önemin verilmesi 15. yüzyıla dayanmaktadır. 1531 yılında ünlü Türk amiral ve denizcisi Piri Reis Akdeniz’deki seyir rotalarını gösteren Kitab-ı Bahriye adlı eserini hazırlamıştır. Bu eser Akdeniz sahilleri ile ilgili ve seyir için gerekli çok kıymetli bilgi tanım ve çizimleri içermektedir. Piri Reis’in deniz haritacılığına olan önemli bir katkısı da 16. yüzyılda bilinen tüm seyir rotalarını gösteren ünlü Piri Reis haritasını çizmiş olmasıdır (Algül, 1985: 61; Yılmaz, 2010: 278).

Osmanlı Kalemîye sınıfına mensup bir bürokrat olan Kâtip Çelebi, Osmanlı ilim ve kültür hayatına damga vurmuştur. Tarih, felsefe, coğrafya, biyografi, matematik, astronomi, bibliyografya alanlarında bir çok eserler vermiştir (Deri, 2023). Cihannüma, Keşfü’z-zunûn, Fezleketü’t-tevârîh, Fezleke, Tuhfetü’l-Kibâr fî Esfâri’l-Bihâr, Takvîmü’t-tevârîh, Kanunnâme, Târîh-i Frengî Tercümesi, Târîh-i Kostantîniyye ve Kayâsire, İrşâdü’l-Hıyârâ İlâ Târîhi’l-Yûnân ve’r-Rûm ve’n-Nasârâ, Mîzânü’l-Hak fî İhtiyârî’l-Ehak bu eserlerden bazılarıdır (Gökyay, 2022). Bu eserler içerisinde yer alan Tuhfetü’l-Kibâr fî Esfâri’l-Bihâr adlı eserde deniz altı hakkında bilgi edinme yolu şu şekilde açıklanmıştır: “*Her gemide denizin dibini yoklamağa birer tane vardır. Yetmiş seksen kulaç sırça parmak yoğunu sicim ucuna kantar topu gibi üç okka altı yassı kurşun bağlanır. Lazım*

geldikçe ol yassı yere don yağr¹ sürüp ipin ucunu kıça bağlarlar. Baştan salıverirler. Bir âdem kıçtan kulaçlar, dibe vardığında çıkarıp bakarlar. Taşlık ise yağda gedikler olur. Kum ise yapışır, riştelik² ise ana göre malum olur. Ve her semtin bir alameti vardır. Onunla bilinir”. Yine bu eserde verilen bilgi ve öğütlerde kadırgaların sığ bir yerde demir atabilmesi için o yerde iskandil ile belirlenen deniz derinliğinin en az yirmi otuz kulaç olması gerektiği, reislerin derya ilmini öğrenmek için gereken önemi vermesi, harita ve pusula işlerinden çok iyi anlaması, bu işi bilenlere değer verilmesi gerektiği öğüdü verilmiştir (Çelebi, 1669).

Türk Bahriyesi’nde 17. ve 18. yüzyıllarını kapsayan dönemde hidrografi çalışmalarına ait yazılı dokümana rastlanmamıştır. Marmara Denizi’nin ölçümü 1845-1848 yılları arasında Gül-i Sefid adlı mesaha gemisi ve Rus hidrografyacılarıyla birlikte gerçekleştirilmiştir. Birkaç yıl sonra İngiliz Bahriyesi Karadeniz, Akdeniz, Ege’nin Türk sahilleri ve Marmara Denizi’nde mesaha amaçlı ölçümlere başlamıştır. Bu dönemde gerçekleştirilen çalışmalar Türk denizlerindeki Admiralty Haritalarının ilk örneklerini oluşturmaktadır. Bundan bir süre sonra Neyyir-i Zafer ve Ahter isimli Türk mesaha gemileri Karadeniz’in Türk sahillerinde ölçüm yapmışlardır. Bugün Deniz Müzesi’nde bulunan ilk Modern Türk Deniz Haritasının basımı 1830 yılında Mektebi Bahriye Matbaasında yapılmıştır. Zamanının en mükemmel deniz harita mesahası kitabının yazarı Worfon 1833 yılından itibaren Akdeniz, Ege Denizi, Marmara ve Karadeniz’de ölçümler gerçekleştirmiştir. 1853 yılında Kaptan Ahmet tarafından Boğazdan itibaren Bulgar sahillerine kadar sahil mesahaları tamamlanmıştır. 16 Haziran 1859 tarihinde Karadeniz’in haritasını çıkartacak Rus gemilerine Türk gemilerinin de rekâket etmesi kararı alınmıştır. 3 Mart 1860 tarihinde Karadeniz’de Rus heyeti ile mıknaş alanının araştırılmasına başlanmıştır (Berkay, 1965: 19; HGM, 1970; Algül, 1985: 64).

21 Aralık 1871 tarihinde, Rusya Sefareti Bahr-i Siyah ve Azak Denizi sahillerinde bir harita çalışması yapmak istediğini belirten izin başvurusunda bulunmuştur. 3 Ocak 1872 tarihinde, Rusya Devleti Bahriye Nezaretine Karadeniz ve Azak Denizi’ni kapsayan bir harita tanzimi için izin verilmiştir. Karadeniz ve Azak Denizi’nde harita yapımı için oluşturulan Osmanlı Rus Harita Komisyonu’nda görev yapmak üzere Kolağası Mehmed Kaptan görevlendirilmiş olup durum Rusya Sefareti aracılığıyla Rusya Bahriye Nezareti’ne 11 Mayıs 1872 tarihinde bildirilmiştir (Algül, 1985: 64).

1877-1878 Osmanlı-Rus savaşının Osmanlı İmparatorluğu’nun yenilgisi ile sonuçlanması ve 13 Temmuz 1878 Berlin Anlaşması ile imparatorluğun büyük toprak kayıplarına uğraması üzerine, 1880 yılında, bir dizi önlemler alınmak üzere donanmada yeniden yapılanma konuları bir kez daha gündeme gelmiştir. Yapılan çalışmalar arasında Genelkurmay Başkanlığı’nın yeniden teşkilatlandırılması ile beş ayrı şubenin kuruluşu yer almıştır. Yeni kurulan şubelerden biri de

¹ İç yağından elde edilen yağlar.

² Deniz yosunlarının hareketi engelleyecek biçimde çok olduğu yerler

ordunun harita gereksinimini, yani bugünkü deyimle coğrafya desteğini sağlamakla görevli "*Harita ve Fen Şubesi*" adlı Beşinci Şubedir. Şubat 1883 tarihine değin kuruluş ve ülke haritaları alım ve yapımına ilişkin yöntemin belirlenmesi gibi konularla uğraşan 5. Şube eğitim, personel gibi konuları düzene koyduktan sonra 1895 yılında bir kez daha teşkilatlandırılmıştır. Yeni teşkilatlanmada 5. Şube'nin içinde bir de ülke haritalarının üretimi ile doğrudan görevli bir "*Harita Komisyonu*" oluşturulmuştur (Algül, 1985: 64).

1887 yılında Karadeniz'in her iki tarafındaki sahilin haritasını çıkarmak amacıyla Binbaşı Mehmed Efendi'nin komutasında Utarid korveti yerli mühendisler eşliğinde hareket etmiştir. Diğer yandan, Kale-i Sultaniden başlayarak Ege ve Yunan kıyıları ile Taşöz, Semadirek, İmroz adaları ile İzmir körfezinin ölçümünü yapmak üzere 1886 yılında İngilizlerin yaptığı başvuru askeri nedenlerle kabul edilmemiştir. 1896 tarihinde "*Rusya Coğrafya Cemiyeti*"nin Marmara'da yapacağı mesaha çalışması için Osmanlı Devleti'nin tahsis ettiği Yenikapı Vapuru küçük ve gayri muntazam olmasından dolayı başka bir geminin tahsis edilerek heyete refakatle de Bahriye Kolağalarından İhsan Efendi görevlendirilmiştir. Fakat heyetin daha önce İngilizlere uygulandığı gibi Adalar Denizi'ne girişi yasaklanmış ve durum İhsan Efendi'ye telgrafla bildirilmiştir. Burada Osmanlı Devleti için hassasiyet taşıyan yerlere ilmi heyetlerin ilk müracaatlarda olduğu gibi kolayca müsaade alamadıkları, alanlara da araştırma sahasının mahdud tutulduğunu görmekteyiz. Bunda devletin 50 yılı aşkındır devam eden mesaha çalışmalarının neticesinde teknik eleman ve teçhizat olarak kendi kendine yeter hale gelmesinin de etkisi vardır (HGM, 1970).

21 Eylül 1894 tarihinde Ruslar Marmara Denizi'nde oşinografik çalışma yapmak için izin istemişlerdir (Işın, 2004). Rus bilim insanlarının "*Selanik*" gemisi ile Marmara Denizi'nde gerçekleştirdikleri araştırma seferinin sonuçlarının yayınlandığı referans bir rapor hazırlanmıştır. İlgili raporda daha önce Kaptan Manganari ve İngilizler tarafından daha önce gerçekleştirilen ölçümler değerlendirilmiştir. Bu araştırma 1894 Büyük Marmara Depremi hakkında ilk bilimsel araştırma sonuçlarını içermesi açısından da önemlidir. 1900 ve 1901 yıllarında Muhittin Bey, Ziya, Mahir, Zekeriya ve Hüsnü gibi bahriye subayları bakır klişe yöntemini öğrenmek üzere İngiltere Admiralty Hidrografi Dairesi'ne gönderilmiştir. Bu subayların yurda dönüşlerinden bir yıl kadar sonra bakır klişe haritaları Türk Bahriyesi Basımevlerinde yapılmaya başlanmıştır. Bu yıllarda Türk Hidrografi araştırmaları Bahriye Nezareti Erkanı Harbiye Dairesi bünyesinde yer alan 5. Şube subaylarınca yürütülmüştür (HGM, 1970).

1908 yılında Meşrutiyet'in ilanına kadar haritacılık çalışmalarında duraklama dönemi yaşanmıştır. Meşrutiyet'in ilanından sonra yapılan yeni teşkilatlanmada harita alım görevi 5. Şube'den alınarak 7. Şube'ye verilmesiyle deniz haritacılığındaki teşkilatlanmanın da yolu açılmıştır. 1909 yılında bu hizmetlerin kara haritacılığından ayrı bir şube tarafından yerine getirilmesinin zorunlu olduğu anlaşılmıştır. Bu tarihte Genelkurmay Başkanlığı'ndaki eski 5. Şube kaldırılmamış ancak bu şubenin görevi ve ismi "*Mesaha-i Bahriye ve Seyrisefain Şubesi*" (Deniz Haritaları ve

Deniz Trafiği Hizmetleri) şeklinde değiştirilerek bugünkü SHOD Başkanlığının temeli atılmıştır. Donanmaya ait harita depoları ve seyir aletleri de bu şube emrine verilmiştir. 1909 yılında Bahriye Nezaretine bağlı olarak kurulan 5. Şube'nin yapmakla görevli olduğu hizmetler şunlardır:

1. **Deniz Trafik İşleri (Umuru Seyriye):** Denizlerdeki çatışma ve olaylar incelemek; Asker ve sivil güverte memurlarının sınavlarını yapmak.
2. **Fenerler İdaresi:** Deniz fenerleri ile ilgili yasal yayın ve düzenlemeleri yapmak, denizcilik bildirilerini yayınlamak ve fenerlerin genel durumlarını izlemek.
3. **Harita İşleri:** Denizlerde ölçümler yapmak, bu ölçümlerin olduğu deniz haritalarının basımını yapmak, şamandıralara ilişkin işlerle uğraşmak. Harita İşleri Kısımında bir "seyir aletleri ve depo" kuruluşu vardı ki görevi seyir aletleri ile kitapların saymanlık ve sorumlusu idi.

Böylece Türk SHODB'u gerçek kimliğine kavuşmuş ve bağımsız bir kuruluş olarak hizmet vermeye başlamıştır. 1909 yılında deniz haritalarının yapılması için kurulan 5.Şube 1911 yılında yeniden organize edilerek “*Deniz Matbaası ve Yayınevi İdaresi*” ile zaman tayini görevlerini de üstlenerek Genelkurmay Başkanlığı’na bağlanmıştır. 8. Şube olarak ismi değiştirilen “*Seyir ve Deniz Haritaları Bürosu*” adı ile nispeten daha bağımsız bir statüye kavuşmuştur (HGM, 1970). Bu kurumun ilk başkanı olarak Deniz Binbaşı Sezai görevlendirilmiştir. 1911-1914 yılları arasında ilk olarak Karadeniz’de çekek yerlerinin haritalarının yapımına başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşının başlamasına kadar Zonguldak Limanı Planı (1911), Gideros Limanı Planı (1913), Rumeli Karaburun batı limanı planı (1913), Boğaziçi akıntıları (1914), Asar-ı Tevfik gemisinin Karadeniz’de karaya oturduğu yerin iskandili (1914), Kızıldeniz’de İskandil çalışmaları (1914) gerçekleştirilmiştir. 1914 yılında bazı subaylarla takviye edilen bu şubeye Beyrut ve Galata yatları ölçüm gemisi olarak verilmiş ve Kızıldeniz’de hidrografik ölçümler yapılmıştır. 1914 yılında Beyrut Yatının Urla limanında batması sonucu 8. Şube emrine Zühaf korveti verilmiştir. Savaş çıkması nedeniyle 1915 yılında Deniz Şubesince çok az çalışma yapılabilmektedir. Bu nedenle şubede görevli personelin Halep bölgesinde kara haritaları üretimine destek vermesi planlanmıştır. 1915-1925 yılları arasında genel olarak savaş bölgelerinden uzak olan Yeşilköy, Çekmece civarında derinlikler, İstanbul, Trabzon ve Samsun limanlarının haritaları Zühaf korveti ile yapılmıştır. İstanbul Boğazının nirengisi ve İstanbul Limanı haritası 1916 yılında, Trabzon Limanı iskandilleri 1917 yılında sonuçlandırılmıştır. 10 Ekim 1917 tarihinde İstanbul Boğazının akıntı ölçümleri Ahmet Rasim Barkınay ve Oşinograf Dr. Alfred Mertes tarafından gerçekleştirilmiştir. 1921 yılında Samsun Limanı haritası işi tamamlanmıştır (Ülkekel, 1998: 76-78; Pultar, 2004).

Cumhuriyetin ilanından sonra bir süre Genelkurmay Başkanlığına bağlı olarak çalışan “*Deniz Harita Şubesi*”, 14 Ocak 1925 tarih ve 82 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak kurulan Bahriye Nezareti’ne bağlı olarak çalışmıştır. Bu durumda şube silahlı kuvvetlerden uzaklaşmış, Genelkurmay Başkanlığı ile ilişkileri zayıflamış ve beklenen gelişmeleri gösterememiştir. Denizcilik Bakanlığı’nın

lağvedilmesi üzerine Bahriye Harita Şubesi 14 Mayıs 1928 tarihinde Harita Genel Müdürlüğü emrinde “7. Deniz Şubesi” olarak faaliyetlerine 10 deniz harita subayı ile devam etmiştir. Şube Müdürü olarak Yarbay Ahmet Rasim atanmış, şube emrine Galata Yatı tahsis edilmiştir. Bu dönemde değişik ölçeklerde 29 adet harita yapımı gerçekleştirilmiştir (Algül, 1985: 65).

İsmi 1943 yılında "*Hidrografi Şubesi*" olarak değiştirilen şube, Millî Savunma Bakanlığının 04.02.1950 tarihli onayı ile Dz.K.K.'na bağlanarak (Millet Meclisi, 1973:1) "*Hidrografi Dairesi*" olarak yeniden düzenlenmiş ve İzmit'te faaliyete geçmiştir. Ancak kurumun varlığına dair bir kanuni dayanaktan yoksun kalmıştır. 1950 yılında Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binasının bir kısmı ayrılarak Kasımpaşa/Haliç'e nakledilmiştir. Bu dönemde hidrografi çalışmaları geliştirilerek, modern deniz harbi ile ilgili konulara daha çok önem verilmeye başlanmasıyla ismi "*Seyir ve Hidrografi Dairesi Başkanlığı*" olarak değiştirilmiştir. 1953 yılında daire faaliyet alanları genişletilerek daireye “*Oşinografi Şubesi*” eklenmiştir. 21 Mayıs 1957 tarihinde Çubuklu'daki yeni yerine taşınan dairenin adı 30 Mayıs 1973 tarih ve 1738 sayılı “*Seyir ve Hidrografi Hizmetleri*” kanun ile “*Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı*” olarak değiştirilmiştir (HGM, 1970; Ülkekel, 2009; Şanal ve Demir, 2012). Seyir ve Hidrografi hizmetleri için ilk kanun tasarısı Millî Savunma Bakanlığınca hazırlanarak 11 Nisan 1970 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından TBMM'ne arzına karar verilmiştir. Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanunun 30 Mayıs 1973 tarihinde TBMM'nde kabul edilerek 07 Haziran 1973 tarih ve 14557 sayılı Resmî Gazetede yürürlüğe girmiştir (Seyir ve Hidrografi, 1973). Aradan geçen yüz yıl boyunca gittikçe gelişen kuruluş, bugünkü güçlü bilimsel ve üretim düzeyine erişmiş ve Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı adı altında ulusal ve uluslar arası bütün ihtiyaçları karşılayacak biçimde hizmetini sürdürmektedir (Algül, 1985: 65; Ülkekel, 1998: 192).

1.3. Marmara Denizi'nde İlk Hidrografi Ölçümlerinin Gül-i Sefid Gemisi ile Yapılması

Marmara Denizi'nin ölçümü 1784-1788 yılları arasında Amiral Teuge, 1820 yılında Albay Gotye ve 1830-1832 yılları arasında Albay Layons, Grey ve Midilton tarafından İngilizler tarafından yapılmıştır. Ancak, Türk denizcilerinin ölçüm yapmaya başladıkları tarih kesin olarak bilinmemektedir. Karadeniz'in Anadolu sahillerinin deniz haritası ölçümleri 1829-1837 yılları arasında Ygor Manganari tarafından Galupka adlı gemi ile gerçekleştirilmiştir (Ekim, 2019: 335; Karadağ, 2020: 75). 1827 yılında Mora Yarımadasındaki Navarin limanında yatmakta olan Osmanlı-Mısır birleşik donanmasına Rus-Fransız-İngiliz birleşik donanmasının baskın şeklinde saldırımları ve ardından 1828-1829 Osmanlı Rus Savaşı nedeniyle bu ölçümler kesintiye uğramıştır. O yıllarda yapılan ölçümler sonrası oluşturulan Karadeniz Haritasını Ruslar ancak 1835 yılında bastırabilmiştir (Algül, 1985). 12 Ağustos 1845 tarihinde Marmara Denizi'nin derinlik haritasının oluşturulması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Türk subaylarınca 1845-1848 yılları arasında üç yıl süren Marmara Denizi'nin yüzölçümü yanında batimetri haritası Ruslar ile gerçekleştirilmiştir. 6 Kasım 1845 tarihinde başlayan çalışma ile Marmara Denizi'nin batimetri değerlerini bulmak için bir çok iskandil ölçümü yapılmıştır. Dokuz yerde en derin iskandil ölçümü alınarak deniz dibinin yapısı çıkarılmıştır.

Bu çalışmayı rahatça yapabilmek için Ruslar Osmanlı İmparatorluğu'ndan izin istemişlerdir. Yapılan izin başvurusu Babiali tarafından değerlendirilerek olumlu bulunmuştur. Çalışma esnasında Ruslar içtenlikle kurallara uygun hareket etmişlerdir. Bu çalışma için 1831 yılında inşa edilen Gül-i Sefid isimli korvet ile Mistik isimli iki direkli yat hazırlanmıştır. Bu çalışmanın amacı Marmara Denizi'nin ayrıntılı ve güvenilir seyir kılavuzunun çıkarılması olduğu M.P. Manganariye verilen talimatla belirtilmiştir. Bu çalışma sonucunda elde edilen bilgilerden Marmara Denizi'nin haritası ve atlası da yayınlanmıştır. 1845 yılının Kasım ayında Ruslar ölçüm aletleriyle birlikte İstanbul'a gelmişlerdir. Olumsuz hava şartları nedeniyle denizde ölçüm yapılamaması nedeniyle karada topoğrafya çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Nihayet havaların düzelmesiyle çalışmalara Mart 1846'da başlanmış ve 1848 yılında tamamlanmıştır (Kemaloğlu, 2023). Marmara Denizi haritasının çıkarılması için yapılan bu ölçümlere 1848 yılında Cay-ı Ferah Briki Ruslara tahsis edilmiştir. Böylece Ruslarla birlikte yapılan üç yıllık çalışma sonucunda bir çok bilimsel çalışmalar yapılmıştır (Algül, 1985).

Çalışmalara eşlik etmek üzere Tersane-i Amire kaptanlarından Kaptan Ahmet Hoca, Mekteb-i Bahriye'den Yüzbaşı Çuhadarzade Mehmet Efendi, Hasan Kaptanzade Ali Efendi ve Bahriye Mektebi son sınıf öğrencilerinden 10 kişi ile birlikte toplamda 180 gemi eratinın bu çalışmaya katılması Bahriye Meclisi tarafından karara bağlandığı 4 Kasım 1845 tarihli emirle bildirilmiştir. Yeni kıyafet almaları için her bir öğrenciye 500 kuruş verilmiştir. Okulda aldıkları 80 kuruş aylıkları da 250 kuruşa çıkarılmıştır. O yıllarda Rusların gemisinin Marmara Denizi'ne girmemesi için böyle bir gemi donatarak 10 öğrenci ile Rusların karşısına çıkmak kolay bir iş olmamıştır. Çalışmaya katılan subay ve öğrenciler Rusların takdirini toplamıştır (Safvet, 1329; Ülkekul, 1998: 71). Gül-i Sefid gemisinde Marmara Denizi'nin batimetri haritasını çıkarmak üzere görevlendirilen son sınıf öğrencilerin isimleri ve memleketleri Tablo 3'te verilmiştir.

Bu çalışma esnasında Astronomi gözlemleri, topografik planlar, 50 deniz manzarası çekilmiş, 22 dağ zirvesinin yüksekliği tespit edilmiştir. Sahil boyunca tüm limanlarda ölçümler alınmış, 12 noktada derin su ölçümü gerçekleştirilmiş ve "*Marmara Denizi Seyir Kılavuzu*" için gerekli veriler ile yerel isimlerin listesi oluşturulmuştur. Yerel coğrafi isimlerin doğru olarak belirlenmesine oldukça fazla özen gösterilmiştir. Çalışmalar sonucunda Rus subaylar ve görevliler Sivastopol limanına dönmüşlerdir. Elde edilen veriler ve ölçümler değerlendirilerek "*İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Haritası*", "*Marmara Denizi Haritası*" ve "*Marmara Denizi'nin Seyir Kılavuzu*" yayınlanmış ve güncelliğini yitirmeden yıllarca kullanılmıştır. Bu çalışmaları nedeniyle 1854 yılında Rusya Coğrafya Cemiyeti tarafından Manganari ödüllendirilmiştir (Kemaloğlu, 2023).

Tablo 3: Gül-i Sefid Gemisinde Bulunan ve Osmanlı İmparatorluğu’nda Marmara Denizi’nin Derinlik Ölçümlerini Yapan Bahriye Mektebi Son Sınıf Öğrencileri

Adı	Memleketi	Adı	Memleketi
Hüseyin Efendi	Uzunyol	Hasan Efendi	Trabzon
Hüseyin Efendi	Eyüp	Mustafa Efendi	Trabzon
Ali Efendi	Asitane (İstanbul)	Ömer Efendi	Rize
Halil Efendi	Birgi	Osman Efendi	Canık
Hasan Efendi	Of	İsmail Efendi	Kasımpaşa

Kaynak : Safvet, 1329: 49

Karadeniz ve Marmara Denizi’nde Ruslarla birlikte yapılan deniz haritası çalışmaları, Osmanlı İmparatorluğu’nun o dönemdeki jeopolitik konumunu ve Türk dış politikasında yürüttüğü denge politikasını ortaya koymaktadır. Rusya ile denizcilik alanında yapılan işbirliği, Osmanlı’nın büyük devletlerle olan ilişkilerinde dikkatli bir diplomasi izlediğini ve kendi denizcilik kapasitesini artırmaya yönelik adımlar attığını göstermektedir. Bu süreç, Osmanlı’nın jeopolitik çıkarlarını koruma ve denizlerdeki hakimiyetini sürdürme çabalarının bir yansımasıdır. 1823 yılında Karadeniz’de başlayan Rusların harita yapma girişimi, o dönemde Osmanlı İmparatorluğu’nun denizcilik kabiliyetlerinin ve denizlerdeki hakimiyetinin sorgulanmasına neden olmuştur. Özellikle 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı’nın bu çalışmaları kesintiye uğratması, Rusların bölgedeki stratejik üstünlüğünü artırma çabalarını da göstermektedir.

Diğer yandan, Mora Yarımadası’ndaki Navarin baskını sırasında aldığı ağır darbe ve ardından gelen savaşlar, Osmanlı İmparatorluğu’nun denizlerdeki etkinliğini büyük ölçüde zayıflatmıştır. Ancak bu süreçte deniz haritacılığına dair atılan adımlara karşı Osmanlı İmparatorluğu’nun haritacılık çalışmalarına yönelmesi, Türk dış politikasında denizcilik alanında bağımsızlık ve egemenlik vurgusunun ön plana çıktığını göstermektedir.

Marmara Denizi’nin haritalandırılması sürecinde, Osmanlı subaylarının aktif rol alması ve Ruslarla işbirliği yapmaları, bir yandan Osmanlı’nın bu alanda kendi kapasitesini geliştirmeye yönelik çabalarını gösterirken, diğer yandan da Rusya ile olan ilişkilerinde denge politikası gütmeye yönelik adımları koymaktadır. Osmanlı İmparatorluğu, bu süreçte kendi çıkarlarını koruma amacını güderken, aynı zamanda büyük devletlerle olan ilişkilerinde dikkatli bir diplomasi yürütme ihtiyacı duymuştur.

Bu dönemde Rusya ile yapılan işbirliği, Osmanlı'nın denizcilik alanındaki teknik bilgi birikimini artırmasına katkı sağlarken, diğer yandan da büyük devletlerin Osmanlı toprakları üzerindeki etkisini sınırlama çabasını yansıtmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu, Ruslarla işbirliği yaparak hem kendi denizcilik kapasitesini geliştirmeye çalışmış hem de bu işbirliği aracılığıyla Rusya'nın bölgedeki faaliyetlerini yakından izleme ve kontrol etme imkanına sahip olmuştur.

1.4. Karadeniz’de Türk Kıyılarının Ruslarla İkinci Haritasının Yapılması

Karadeniz’in Ruslar tarafından ilk ölçümleri 1824-1836 yılları arasında yapılmışsa da bazı eksikliklerin bulunması ve özellikle Türk kıyılarının çalışılmamış olması üzerine ikinci bir çalışma için Ruslar Osmanlı hükûmetine başvurarak izin istemişlerdir. Marmara iskandil çalışmasının başarılı sonuçlanması dikkate alınarak yapılan ikinci başvuru özellikle dönemin Mühendishane-i Bahri Hümayun Komutanı Mustafa Paşa tarafından oldukça değerli bulunduğu hükûmet ve Padişah tarafından da uygun bulunmuştur. 14 Haziran 1849 tarihinde Karadeniz Filosu Subayları G.İ. Butakov ve A.İ. Şestakov adlı subayları eşliğinde Karadeniz sahillerinin haritasının çıkarılması amacıyla keşif çalışmaları başlatılmıştır. Çalışmalar 1849 yılında Karadeniz’in Anadolu kıyılarında, 1850 yılında Rumeli ve Bulgaristan kıyılarından Tuna ağzına kadar devam ettirilmiştir. Bu çalışmada Rusya tarafından yollanacak gemilere Türk donanmasından Ahter ve Neyyir-i Zafer isimli iki geminin eşlik etmesi ve Binbaşı Edhem Bey’in komutan tayin edilmesi kararlaştırılmıştır. Çalışmalar 1853 yılında bitirilmiştir (Safvet, 1329; Aygün, 1980).

Bu çalışma esnasında gemilerde görev yapacak subay ve eratin yönetmelik uyarınca hareket edecekleri hususu Kaptan-ı Derya Rafet Süleyman tarafından 31 Temmuz 1849 tarihli emirle bildirilmiştir. Bu yönetmeliğe göre gemi komutanı Binbaşı Edhem, Ahter gemisiyle Karadeniz’e açılarak Rus gemileriyle buluşacak ve çalışmaya başlanılacaktır. Rusların bu çalışmadaki görevleri Karadeniz’in Türk kıyılarında bulunan liman ve demir atılan yerlerdeki suyu ölçmek ve haritasını almak olarak belirlenmiştir. Bu çalışmaların gerçekleşmesi esnasında Ruslara gerekli kolaylığın gösterilmesi ve bu hususlara kaptanın özellikle dikkat etmesi emredilmiştir. Rus subay ve memurlarına nezaketle yaklaşılması ve saygı gösterilmesine ve aynı rütbede bulunan deniz subaylarıyla işlerin en iyi şekilde bitirilmesinde gereken işbirliğine özen gösterilmesi en önemli husus olarak belirlenmiştir (Safvet, 1329; Aygün, 1980).

Harita çizimi için alınacak ölçümlerde Rus mühendislerinin çalışma yöntemlerine mühendisler tarafından dikkat edilmesi, ölçümlerin birlikte alınması, kayıtlarının ayrıca tutulması ve ilerde haritanın ayrıca oluşturulması için gereken dikkatin gösterilmesi sağlanmıştır. Herhangi bir limanda demirlendiğinde Rusların Türk subaylarla birlikte karaya çıkması, subay ve memurların karadaki hareketlerine ve davranışlarına gizlice dikkat edilmesi özellikle istenen işlerdendir. Ancak bu izleme faaliyetinin karşı tarafa belli ettirilmemesi ve herhangi bir ipucu dahi verilmemesi oldukça önemli bulunmuştur. Gerekliğinde görüşülmek üzere Rus gemilerine gidildiğinde yada Türk gemilerine Rus

subay ve memurları geldiğinde saygıda herhangi bir kusur edilmeyip oldukça kibar davranılması yine anılan yönetmelikte yer almıştır (Safvet, 1329).

Ruslar bir yerin Valisini ziyaret ettiklerinde ve yanlarında deniz subaylarının da bulunmasını istediklerinde, o subayların üniforma ile gezdikleri yerlerde terbiyeli davranmaları hatırlatılmıştır. Bu gemilerdeki subay ve erlerin seçilerek belirlenmiş olmalarına, her zaman ve her yerde emir ve talimatlara uygun hareket etmeleri, her yönüyle çok temiz, tertip ve düzenli olmalarına, eğitimde patırtı, gürültü ve benzeri terbiyeye aykırı davranışta bulunmamalarına, padişahın şanına bir söz getirmemelerine, yabancılar gözünde ayıplanacak herhangi bir iş ve davranış içinde bulunmamalarına dikkat edilmesi emredilmiştir (Safvet, 1329; Aygün, 1980).

Rus subayları gezi için karaya çıktıklarında Rus subayları üniforma giymişse Türk subayların da üniformalarını giymeleri ve yalnız elbiseyle çıkarlarsa onların da öyle davranmaları hususuna dikkat etmeleri ve kesinlikle elbiselerinin çok temiz olması konularına dikkat edilmesi ilgili yönetmelik gereğidir. Komutan Ahter gemisinde olacağından Neyyir-i Zafer süvarisi gerek işaret ve gerek öteki konular da komutanının emirlerine uymakla yükümlü olacak ve görevinde asla ilgisizlik göstermeyip her yer ve zamanda anılan gemi komutanının emirlerini yapmakla yükümlü olacaktır. Ahter ve Neyyir-i Zafer isimli gemiler 1914 yılına kadar denizlerde bu türden çalışmalarda kullanılmıştır (Safvet, 1329; Aygün, 1980; Ülkeul, 2009).

Bu talimatnameye göre davranan Türk subay ve erleri Ruslarla çok güzel bir iş çıkarmışlardır. Ruslar da Türklerin teknik bilgi ve becerisi yanında çaba ve özverili davranışlarını övmüşlerdir. Ancak bu durumun en önemli mimarları olan Moralı Ali Efendi ve İngiliz Mustafa Paşa'nın üstün gayret ve çalışmalarının ürünü olarak değerlendirilmelidir. Bu süreçte hazırlanan talimatnamelerdeki titizlik, Osmanlı'nın önceki Türk-Rus savaşlarından dersler çıkardığını ve herhangi bir olumsuz durumun yaşanmaması için gerekli özeni gösterdiğini ortaya koymaktadır. Bu, Osmanlı'nın dış politikasında tecrübe ve bilgiye dayalı bir yaklaşım geliştirdiğini ve potansiyel riskleri önlemek için proaktif tedbirler aldığını göstermektedir.

19. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun hem iç hem de dış politikada önemli zorluklarla karşı karşıya olduğu bir dönem olmuştur. Bu dönemde Osmanlı'nın denizcilik faaliyetleri ve uluslararası ilişkileri, özellikle Karadeniz gibi stratejik bölgelerde büyük önem taşımaktadır. 14 Haziran 1849 tarihinde Ruslarla birlikte başlatılan Karadeniz sahillerinin haritalandırılması çalışması, Osmanlı İmparatorluğu'nun dış politikası üzerinde önemli etkiler bırakan bir girişim olarak öne çıkmaktadır.

Bu haritalandırma çalışması Osmanlı İmparatorluğu'nun jeopolitik hassasiyetlerini yansıtan bir adım olarak değerlendirilebilir. Karadeniz, Osmanlı için hem ticaret hem de savunma açısından kritik bir deniz olmuştur. Bu nedenle, bölgenin haritalandırılması Osmanlı'nın denizlerdeki hakimiyetini koruma ve geliştirme çabalarının bir parçası olarak önem taşımaktadır. Rusların

Osmanlı hükûmetinden haritalandırma çalışması için izin istemesi, Osmanlı'nın bölgedeki kontrolünü ve egemenlik haklarını uluslararası düzeyde teyit eden bir gelişme olmuştur.

Bununla birlikte, bu çalışma Osmanlı İmparatorluğu'nun diplomatik ilişkilerini de şekillendirmiştir. Osmanlı, Rusların önerisini kabul ederek hem kendi stratejik çıkarlarını gözetmiş hem de dönemin uluslararası dengeleri dikkate alarak Rusya ile iş birliği yapmaya yönelmiştir. Rusya ile yapılan bu ortak çalışma, Osmanlı'nın pragmatik dış politika anlayışını yansıtmaktadır. Zira Osmanlı, bu tür diplomatik girişimlerle hem Karadeniz'deki stratejik çıkarlarını korumayı hem de büyük güçler arasında denge politikası izlemeyi başarmıştır.

Çalışmanın icrası sırasında belirlenen protokoller, Osmanlı'nın diplomasi anlayışına dair önemli ipuçları vermektedir. Özellikle Türk subaylarının Rus subaylarına gösterilmesi gereken nezaket, iş birliği sırasında uyulması gereken kurallar ve her iki tarafın da itibarını korumak için yapılan düzenlemeler, Osmanlı'nın uluslararası arenada saygın bir aktör olarak çabalarını göstermektedir. Ayrıca, Rus mühendislerinin çalışmalarının yakından izlenmesi ve kayıt altına alınması, Osmanlı'nın bilgi birikimini artırma ve kendi haritalandırma kapasitesini geliştirme amacı güttüğünü göstermektedir.

Ruslarla yapılan bu deniz haritalandırma çalışması, Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik alanındaki yetkinliğini ve uluslararası iş birliğine olan açıklığını da sergilemiştir. Ahter ve Neyyir-i Zafer isimli gemilerin bu tür çalışmalarda kullanılması ve uzun yıllar hizmet vermesi, Osmanlı'nın denizcilik gücünü pekiştirmiştir. Dolayısıyla, bu haritalandırma faaliyeti, Osmanlı'nın denizlerdeki varlığını güçlendiren ve uluslararası ilişkilerinde dengeyi sağlayan bir dış politika aracı olarak değerlendirilebilir. Karadeniz'de yapılan deniz haritalandırma çalışmaları, Osmanlı İmparatorluğu'nun dış politikasına önemli katkılar sağlamış hem stratejik hem de diplomatik açılardan Osmanlı'nın çıkarlarını koruma ve geliştirme amacına hizmet etmiştir.

Bunun yanında, Osmanlı'nın kendi denizlerinde, ticari ve askeri gemilerin güvenli seyri için gerekli haritaların hazırlanmasında yabancı ülkelerden gelen haritalara bağımlılığı azaltma çabası, Osmanlı'nın kendi teknik ve askeri kapasitesini artırma politikasının bir parçası olarak düşünülmelidir. Yabancı haritaların dil ve içerik açısından Osmanlı'nın ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz kalması, Osmanlı'nın kendi haritalandırma çalışmalarını yapmasını zorunlu kılmıştır. Bu durum, Osmanlı'nın dış politikasında bağımsızlık ve kendi kendine yeterlilik ilkelerini vurguladığını göstermektedir.

1.5. Beyrut Mesaha Gemisinin Kızıldeniz'deki Çalışmaları

I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde bir Alman Ticaret gemisi, Kızıldeniz'de Kamaran adaları civarındaki mercan resiflerine çarparak batmıştır. Alman Hükûmet'i, ticari kayıpları nedeniyle Osmanlı devletine sert bir nota vererek *“bu bölgenin deniz haritası tarafınızdan gerçekleştirilmediği*

takdirde, Alman mesahacılar tarafından yapılacağını” bildirmiştir. Osmanlı hükûmeti, bu ultimatomu bir dereceye kadar egemenlik haklarına müdahale olarak değerlendirmiştir. Genelkurmay’ın 8. Şubesine Kızıldeniz haritalarının acilen hazırlanması için emir verilmiştir. Osmanlı donanması, Kızıldeniz’de mesaha ve deniz haritası işleri için bir komisyonun kurulması ve bu komisyonun başkanlığına ve komisyona tahsis edilecek gemi kumandanlığına emekli İngiliz Binbaşı Arthur Truscott’un tayin edilmesi uygun bulunmuştur (Karadoğan, 2008; Ülkekel, 1998: 76).

18 Nisan 1914 tarihinde Binbaşı Arthur Truscott ile bir mukavele imzalanmış ve ölçümlerin Binbaşı Arthur Truscott gözetiminde Türk subaylarınca alınması karara bağlanmıştır. Binbaşı Arthur Truscott ölçüm aletleri ve malzemeleri ile beraber emrine ayrılan Port Tevfik’te bulunan Beyrut Mesaha yatı ölçüm almak için görevlendirilmiştir. Binbaşı Arthur Truscott Port Tevfik’te karşılanarak ölçümlere katılacak subaylara eğitim yaptırılmıştır. Kızıldeniz sahillerinde mesaha yapmak üzere 1914’ün Haziran ayında Beyrut mesaha gemisi Kamaran’a hareket eder. Beyrut yatıyla yapılan ölçümler planlandığı şekilde devam ederken I. Dünya Savaşı’nın çıkması üzerine Osmanlı Hükûmet’inin verdiği çekilme emri üzerine Kızıldeniz’deki bütün gemiler Ağustos ve Eylül aylarında Kızıldeniz’den İstanbul’a hareket ederler. Binbaşı Arthur Truscott görevini tamamlayamadan ülkesi İngiltere’ye dönerken 26 Temmuz 1914 tarihinde Kamaran’dan hareketle 3 Ağustos 1914’te Süveyş’e ulaşan Beyrut Yatı’nın mürettebatıyla birlikte derhal İstanbul’a dönmesi için 27 Ağustos 1914’te emir verilmiştir (Korkmaz, 2012). Beyrut yatı ile Kızıldeniz’de Binbaşı Arthur Truscott gözetiminde ölçümlere katılan deniz subayları Tablo 4’te verilmiştir.

Tablo 4: Kızıldeniz’de Kamaran Adaları Civarında Beyrut Yatı ile Ölçüm Yapan Türk Deniz Subayları

Adı	Görevi
Binbaşı Sezai	VIII. Şube Müdürü, Kaptan Yardımcısı, Ölçme Subayı
Yüzbaşı Ahmet Rasim	Ölçme Subayı
Yüzbaşı Burhanettin	Ölçme Subayı
Yüzbaşı Mustafa	İkinci Kaptan
Tekirdağlı Şevki	Baş Çarkçı
Yüzbaşı Sadık	İkinci Çarkçı
Yüzbaşı İbrahim	Makine Subayı

Kaynak: Ülkekel, 1998

I. Dünya Savaşının resmi olarak ilan edilmediği bu tarihte yabancı gemiler de İzmir körfezi civarında görülmeye başlamıştır. Amiral Carden’in Scorpion ve Wolverine muhripleri 31 Ekim 1914 tarihinde saat 17.30’da Urla sularına giriş yapmıştır. Urla Tabur Komutanlığı, bu gemilere

“Karasularımızdan çıkmalarını, çıkmazlarsa üzerlerine ateş açılacağını” bildirmiştir. Bu uyarı üzerine gemiler Kösten ve Narlıdere yönünde uzaklaşmışlardır (Alpagut, 1937).

Beyrut mesaha gemisi, dönüş yolculuğunda İzmir Körfezinde, mayın geçitleri kapatıldığı için limana giremez. İzmir ve Havalisi Komutanlığı, Beyrut mesaha yatının limana girmesini, bu mümkün değilse toplarıyla birlikte tüm taşınabilen araç ve gereçlerin karaya çıkarılmasını, olumsuz bir durum olması halinde geminin batırılmak için top menziline bir yere demirlenmesini, müstahkem mevki komutanlığına emreder. Urla önüne Kınalıada posta vapuru gibi demir atar. 1 Kasım 1914 tarihinde iki İngiliz muhribi tekrar İzmir körfezinde görülmüştür. Wolverine muhribinin kaldırdığı işaretin okunmaması nedeniyle muhribe İngilizce bilen mesaha subayı Yüzbaşı Ahmet Rasim gönderilmiştir. 20 dakika süren görüşme sonunda İngilizler küçük vapur ile yatın sancaklarını indirmek suretiyle kendilerini takip etmeleri için on dakikalık süre verir. İngiltere ile ilan edilmiş bir savaş hali bulunmamaktadır. Yine de İngilizlerin gemilere el koyma teşebbüsüne karşı çıkılmış ve tahrip edilmeleri dışında başka çare bulunamamıştır. Kendini koruyamayacak durumdaki Beyrut yatı kumandanı Bnb. Sezai gemideki iki küçük top ile diğer önemli aletleri ve top kamalarını karaya çıkarır. Mürettebatı da filikalar ile kıyıya çıkarır ve gemiye gaz dökerek yakar (Ülkekel, 1998: 76; Öcal, 2018: 53). Kınalıada süvarisi de gemiyi yakmaya başlar. İngilizler Beyrut mesaha gemisi ile mürettebatın olduğu filikalara doğru ateş ederler. Gemilerin batması sonucu, İngilizler çok kolay bir zafer kazanmış olurlar (Büyüktuğrul, 1974: 412; Ülkekel, 1998: 76).

Bu olay “*Bir İngiliz filosunun İzmir Limanını bombardımanı*” şeklinde kayıtlara geçmiştir. İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu’na 1 Kasım 1914 günü savaş ilan etmeden İzmir de yaptığı tecavüzü, aynı gün Akabe’yi (Kızıldeniz) de topa tutarak tekrarlar. Bu olaylara kadar çıkacak olan savaşta tarafsız kalma düşüncesinde olan Osmanlı Hükûmeti, artık tarafsız kalamayacağını anlar. İngiltere ve Fransa 5 Kasım 1914’te Türkiye’ye savaş ilan etmişlerdir (Büyüktuğrul, 1974: 412; Pultar, 2004; Altun, 2021: 75).

İngilizler tarafından 1914 yılında batırılan Beyrut korvetinin yerine 8. Şubenin emrine 1927 yılına kadar hizmet edecek olan 1894 yılında inşa edilmiş olan Zühaf korveti tahsis edilmiştir. 1914-1932 yılları boyunca Beyrut yatı, Zuhaf korveti, Aydın Reis gambotu ve Galata yatı mesaha icra etmişlerdir. Ayrıca, Mehmet Selim fırkateyni, Heybetnûma korveti, Nüveyd-i Fütuh briki, Feth-i Bülend korveti, A’sâr- ı Tevfik, Muin-i Zafer korveti, Tir-i Müjgan, İclâliye korveti, Preveze gambotu, Peyk-i Şevket torpido kruvazörü okul gemisi iken ölçüm işlerinde kullanılmışlardır (Ülkekel, 1998: 75-78: Tablo 5).

Kızıldeniz krizi ve ardından gelen İzmir Körfezi olayları, Osmanlı’nın dış politikasında derin etkiler yaratmış, büyük güçlerin baskısı karşısında denge politikası izleme çabasının zorluklarını ortaya koymuş ve Osmanlı’nın Birinci Dünya Savaşı’na dahil olma sürecini hızlandırmıştır. Bu gelişmeler, Osmanlı’nın dış politikadaki kırılganlığını ve savaş dönemindeki stratejik kararlarını

şekillendiren önemli etkenler arasında yer almıştır. Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı İmparatorluğu'nun Kızıldeniz'deki ölçüm faaliyetleri hem Almanya hem de İngiltere ile olan ilişkilerinde büyük önem taşımaktadır. Bu süreç, Osmanlı'nın denizlerdeki egemenlik haklarını koruma çabalarının yanı sıra büyük güçlerle dengeli bir dış politika izleme girişimlerini ifade etmektedir.

Kızıldeniz'de ticaret gemisinin bir mercan resifine çarparak batması Alman Hükûmeti'nin Osmanlı Devleti'ne verdiği ültimatomla sonuçlanmıştır. Almanya, Kızıldeniz'in haritalarının yapılmaması durumunda bu işi kendisinin üstleneceğini belirterek, Osmanlı'nın egemenlik haklarına müdahale edebileceğini ima etmiştir. Bu durum, Osmanlı'nın denizcilik alanındaki zayıflıklarını ortaya koyarken, aynı zamanda uluslararası ilişkilerde büyük güçlerin baskısına karşı ne kadar hassas bir denge kurmak zorunda olduğunu da göstermektedir.

Osmanlı Devleti, Almanya'nın bu tehdidi karşısında İngiliz Binbaşı Arthur Truscott'ı Kızıldeniz'de yapılacak çalışmalarda görevlendirerek Almanya'ya karşı bir denge oluşturmayı hedeflemiştir. Bu adım, Osmanlı'nın dış politikasında İngiltere ile iş birliğini ön plana çıkaran bir hamle olarak değerlendirilebilir. Ancak, Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi, bu çalışmaların tamamlanmasını engellemiş ve Osmanlı'nın denizcilik faaliyetlerinde yeni zorluklarla karşılaşmasına neden olmuştur.

Osmanlı'nın Kızıldeniz'deki haritalama faaliyetleri ve ardından gelen İzmir Körfezi'ndeki olaylar, Osmanlı'nın tarafsız kalma politikasını sürdürmekte ne kadar zorlandığını gözler önüne sermiştir. İngiltere'nin İzmir Körfezi'nde Osmanlı gemilerine el koyma girişimi Osmanlı'nın büyük güçler arasında sıkışmış bir durumda olduğunu ve denizlerdeki egemenliğini koruma konusunda ciddi zorluklar yaşadığını göstermiştir.

İzmir Körfezi'ndeki bu olay, Osmanlı'nın tarafsız kalma politikasını terk etmesine neden olmuştur. İngiltere ve Fransa'nın 5 Kasım 1914'te Osmanlı'ya harp ilan etmesi, Osmanlı'nın Birinci Dünya Savaşı'na dahil olmasının kaçınılmaz olduğunu göstermiştir. Bu gelişmeler, Osmanlı'nın dış politikasında dramatik bir değişikliğe yol açmış, tarafsız kalma çabaları yerini savaşın içinde aktif bir rol üstlenme zorunluluğuna bırakmıştır.

Osmanlı'nın Kızıldeniz ve İzmir Körfezi'ndeki bu deneyimleri, büyük güçler karşısında denge politikası izleme çabasının ne kadar kırılgan olduğunu ve savaş öncesi dönemde Osmanlı'nın uluslararası arenada karşılaştığı zorlukları gözler önüne sermiştir. Bu süreç, Osmanlı'nın denizlerdeki egemenliğini koruma, büyük güçlerle dengeli ilişkiler kurma ve dış politikasında pragmatik bir yaklaşım benimseme çabalarını bir kez daha vurgulamıştır.

Tablo 5: Osmanlı İmparatorluğu'nda Kullanılan Mesaha ve Eğitim Gemileri

İsmi	Yapım Yılı	Donanmaya Katılışı	Hizmetten Ayrılışı	Cinsi	Özellikleri	Açıklama
Gül-i Sefid	1831			Korvet		Mesaha (1841-1848)
Mistik				Yat		Mesaha (1848)
Cay-ı Ferah				Brik		Mesaha (1848)
Ahter			1914	Korvet		Mesaha (1849-1853)
Neyyir-i Zafer			1914	Korvet		Mesaha (1849-1853)
Peyk-i Zafer				Kalyon		Eğitim (1851)
Muhbir-i Sürur						Eğitim (1874)
Utarid				Korvet		Mesaha (1878)
Yenikapı Vapuru						Mesaha (1896)
Ertuğrul	1861	1865	1890	Fırkateyn	İnşa Yeri: Tersane-i Amire, Hız: 10 kts, Tonaj: 2344 ton	Eğitim (1888-1890)
Asar-ı Tevfik	1867	1870	1913	Korvet	İnşa Yeri: SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee, La Seyne, Hız: 15 kts, Tonaj: 4687 ton	Eğitim (1908-1912)
Feth-i Bülend	1868	1870	1913	Korvet	İnşa Yeri: Thames Iron Works Blackwall, Londra, Hız: 13 kts, Tonaj: 2762 ton	Eğitim (1910)
İclaliye	1868	1871	1928	Korvet	İnşa Yeri: SA Stabilimento Tecnico Triestino San Rocco, İtalya, Hız: 12 mil, Tonaj: 2228 ton	Eğitim (1915-1918)
Avnillah	1869	1870	1934	Korvet	İnşa Yeri: Thames Iron, Londra, Hız: 8 mil, Tonaj: 2362 ton	Eğitim (1909)
Nüvid-i Fütuh	1869	1890	1908	Brik	İki direkli yelkenli tam donanımlıdır. Son Yelkenli Eğitim gemisidir.	Eğitim (1890-1908)
Muin-i Zafer	1868	1870	1946	Korvet	İnşa Yeri: Londra, İngiltere, Hız: 15.5 mil, Tonaj: 2362 ton	Eğitim (1913-1920)
Mehmet Selim	1879	1880	1907	Fırkateyn	İnşa Yeri: Tersane-i Amire, Hız: 12 kts, Tonaj: 120 ton	Eğitim (1886-1897)
Tir-i Müjgan	1883	1906	1920		İnşa Yeri: Barrow Shipbuilding Co., Barrow, Tonaj: 2541 ton	Eğitim (1915-1917)
Heybetnüma	1889	1890	1909	Korvet	İnşa Yeri: Tersane-i Amire, Hız: 13 mil, Tonaj: 1960 ton	Eğitim/Mesaha (1897-1908)

İsmi	Yapım Yılı	Donanmaya Katılışı	Hizmetten Ayrılış	Cinsi	Özellikleri	Açıklama
Turgut Reis	1890	1910	1933	Zırhlı	İnşa Yeri: Kaiserliche Marne Weissenburg, Hız: 10 kts, Tonaj: 10.013 ton	Eğitim (1924-1933)
Zuhaf	1892	1896	1932	Korvet	İnşa Yeri: Tersane-i Amire, Tonaj: 650 ton, Sürat: 12 mil.	Mesaha (1915-1927)
Mecidiye	1902	1903	1952	Kruvazör	İnşa Yeri: Philedelphia, ABD, Tonaj: 3967 ton	Eğitim
Alpagot	1902	1904	1911	Torpidobot	İnşa Yeri: Ansaldo Armstrong and CIE Sestri Ponente, İtalya, Hız: 14 mil, Tonaj: 165 ton	Eğitim (1910)
Hamidiye	1885	1905	1957	Fırkateyn	İnşa Yeri: W.G. Armstrong, Withworth and Co. Newcastle, Hız: 22 mil, Tonaj: 3904 ton	Eğitim (1918-1938)
Berk-i Satvet	1906	1907	1945	Kruvazör	İnşa Yeri: Germania AG Kiel, Hız: 22 kts, Tonaj: 775 ton	Eğitim (1914)
Peyk-i Şevket	1906	1907	1954	Kruvazör	İnşa Yeri: Kiel, Almanya, Hız: 22 mil, Tonaj: 775 ton	Eğitim (1917-1918)
Preveze	1912	1914	1926	Gambot	İnşa Yeri: Chantiers Saint Nazaire, Fransa, Hız: 14 kts, Tonaj: 502 ton	Eğitim (1915-1917)
İsa Reis	1911	1914	1955	Gambot	İnşa Yeri: Granville, Fransa, Tonaj: 413 ton	Mesaha
Kemal Reis	1911	1914	1954	Gambot	İnşa Yeri: Granville, Fransa, Tonaj: 413 ton	Mesaha
Aydın Reis	1912	1914	1949	Gambot	İnşa Yeri: Chantiers Saint Nazaire, Fransa, Tonaj: 502 ton	Eğitim, Mesaha (1925-1930)
Burak Reis	1912	1914	1955	Gambot	İnşa Yeri: Chantiers Saint Nazaire, Fransa, Tonaj: 502 ton, Hız: 10 mil	Mesaha, Eğitim (1932)
Selanik	1878	1911	1927		Tonaj: 270 ton, Hız: 12 mil	Mesaha
Beyrut	1859		1914	Yat	Tonaj: 609 ton, Hız: 11 mil	Mesaha (1914)
Galata				Yat		Mesaha (1925-1930)
Hüdavendigâr	1861					Eğitim

Kaynak: Algül, 1985; Tunaboğlu, 2008; Tok, 2014; Muhtar, 2018, Eker ve Bahtiyar, 2019: 17-18; Songar, 2023; DHO, 2024b; Deniz, 1933: 103-109

İKİNCİ BÖLÜM

2. 1923-1980 DÖNEMİNDE ARAŞTIRMA GEMİLERİNİN EGE KARASULARI VE KİTA SAHANLIĞI SORUNLARI ÇERÇEVESİNDE DIŞ POLİTİKAYA ETKİSİ

1923-1980 dönemi, Türkiye'nin denizcilik ve araştırma gemileriyle yürüttüğü faaliyetlerin dış politika üzerinde belirgin bir etki yarattığı önemli bir süreçtir. Cumhuriyetin ilk yıllarında, denizlerdeki faaliyetler ekonomik ve stratejik hedeflerle şekillenirken, özellikle Ege Denizi'ndeki sorunlar ve kıta sahanlığı tartışmaları zamanla dış politikanın temel konuları arasında yer almıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında Türk denizlerindeki faaliyetler, denizcilik altyapısının güçlendirilmesi ve bölgesel hâkimiyetin sağlanmasına yönelik atılımlar içerirken, ilerleyen yıllarda Ege Denizi'ndeki sorunlar bu faaliyetlerin yönünü büyük ölçüde etkilemiştir.

1974 yılı, Ege Denizi'nde kara suları ve kıta sahanlığı krizlerinin en önemli noktalarından biri olmuştur. Bu dönemde, TCG Çandarlı gemisi, Türkiye'nin haklarını koruma çabalarının bir simgesi olarak öne çıkmış ve deniz araştırmalarının stratejik önemini bir kez daha vurgulamıştır. Türkiye, bu gemi aracılığıyla deniz yetki alanlarını belirlemeye yönelik çalışmalarda bulunmuş ve Ege'deki hak iddialarını uluslararası düzeyde savunmuştur. Bu gelişmeler, Türkiye ile Yunanistan arasındaki ilişkilerin gerginleşmesine ve kıta sahanlığı konusunun uluslararası bir kriz haline gelmesine neden olmuştur.

1974'te başlayan karasuları ve kıta sahanlığı gerilimi Sadi Irmak Hükûmeti döneminde de devam etmiştir. Bu süreçte, Türkiye ve Yunanistan arasındaki diplomatik görüşmeler sonuçsuz kalmış ve deniz yetki alanları üzerindeki anlaşmazlıklar giderek büyümüştür. Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki haklarını koruma çabaları, yalnızca ulusal güvenlik açısından değil, ekonomik ve enerji kaynaklarına erişim açısından da hayati önem taşımıştır. Bu dönemdeki politikalar hem Türk dış politikasını hem de denizcilik araştırmalarının boyutunu stratejik olarak şekillendirmiştir.

1976 yılında ise, MTA Sismik I (HORA) gemisi, Ege kıta sahanlığı krizinde Türkiye'nin kararlılığını göstermek için önemli bir rol üstlenmiştir. Bu gemi, bölgede gerçekleştirdiği sismik araştırmalarla Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki hak iddialarını güçlendirmiş ve uluslararası arenada dikkat çekmiştir. MTA Sismik I'ın faaliyetleri, Türkiye'nin deniz yetki alanlarındaki çıkarlarını savunma çabasını bir kez daha ortaya koymuş ve denizcilik araştırmalarının dış politikaya etkisini gözler önüne sermiştir. Bu süreç, Türkiye'nin deniz haklarını koruma ve enerji kaynaklarına erişim stratejileri açısından dönüm noktalarından biri olmuştur.

2.1. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Denizlerindeki Faaliyetler

20. yüzyıl uluslararası ticaretin deniz ve okyanuslarda hızla gelişmesi, denizaltı doğal kaynaklarının araştırılması ve işletilmesi için hidrografik haritalara olan ihtiyaç artmıştır. 14 Ocak 1925 tarih ve 82 sayılı Resmî gazetede yayınlanan 539 sayılı kanun ile Bahriye Vekaletinin kurulması üzerine hidrografi işleri yeniden hızlanmış, Zuhaf gemisi yerine Galata yatı bu işlerde kullanılmıştır. 21 Ocak 1928 tarih ve 793 sayılı Resmî gazetede yayınlanan 1198 sayılı kanunla Bahriye Vekaleti'nin Millî Savunma Bakanlığı'na bağlanması üzerine Bahriye “*Seyir ve Harita Şubesi*” Harita Genel Müdürlüğü'ne bağlanmıştır (Ülkekul, 1998: 76-78).

Bu dönemde 1923 yılında başlanan Meriç Nehri hudutları, 1924 yılında Haydarpaşa Mendireği, Haliç planı, 1925 yılında Büyükdere koyu planı, İzmir Yenikale Boğazı planı hizmetleri gerçekleştirilmiştir. 1926 yılında gerçekleştirilen hudut belirleme çalışmaları kapsamında Karadeniz'de Türkiye Cumhuriyeti ile SSCB Hükûmeti arasında Türk-Sovyet deniz hudut hattının geçişine ait protokol ile deniz hududunu belirten ön ve arka istikamet işaretleri ve işaret şamandırasının kontrol, bakım, onarım ve ihyası hakkında talimatlar yayımlanmıştır. Yunanistan hariç diğer ülkelerle deniz hudut hattını belirleyen bir anlaşma yapılmadığından zaman zaman bu ülkelerle anlaşmazlıklar gündeme gelmiş ve istenmeyen durumlar oluşmuştur. Yunanistan arasında Ege Denizi'nde deniz yan hududunun tanımlanmış ve haritalar üzerinde gösterilmesine dair tanımlamalar yapılmıştır. Bu yılda ayrıca Türkiye ile Yunanistan arasında karasularının 3 mil olduğu tespiti yapılmıştır (Ülkekul, 1998: 145-162).

Bahriye Nezareti'nin kaldırılması üzerine 1928 yılında tüm personel, alet, harita ve Galata mesaha gemisi ile birlikte Harita Genel Müdürlüğü emrine verilen Deniz Harita Şubesi ismi 7. Şube olarak değiştirilmiş olup 14 Mayıs 1928 tarihinde görevine başlamıştır. Şube Müdürü olarak Yarbay Ahmet Rasim atanmıştır. Harita Genel Müdürlüğü'ne bağlı 7. Şube'nin emrindeki subay ve personelin isimleri Tablo 6'da verilmiştir. 1928 yılında İzmit Körfezi'nde deniz topuğunun iskandil haritası ölçümlerine 1929 yılı başında da devam edilerek haritalara işlenmesi sağlanmıştır. Galata gemisine bu yılda ölçme işlemleri verilmemiştir (Ülkekul, 1998: 195).

1929 yılında yapılan hazırlık çalışmalarının ardından yabancı yayın ve haritalar incelenerek Türkçeye çevrilmiştir. İngiltere Hidrografi Dairesi'ne ait bir yayında Bodrum, İncirli ve Mersin limanlarına ait deniz ölçümlerinin hatalı olduğunun bildirilmesi üzerine bu limanlara ait ölçümlere Galata yatı ile başlanmıştır. Önce İzmir, ardından Bodrum ve Mersin limanlarına ait ölçümler gerçekleştirilerek oluşturulan farklı ölçekteki haritaların olduğu kılavuz 1929 yılında basılmıştır. Bu yılda Türk karasularına 1.5 mil uzaklıkta bulunan ada ve adacıkların haritalarına ait birer kopya Genelkurmay Başkanlığı emrine sunulmuştur (Ülkekul, 1998).

Bu yılda liman haritalarının basımı, denizcilik bildirilerinin yayınlanması yanında eski İngiliz deniz haritaları tümüyle yenilenmiştir. Şube emrinde görev yapmakta olan Galata yatı çok eskimiş

olduğundan ve mesaha çalışmaları için gerekli ihtiyacı sağlayamadığından 1910 yılında inşa edilmiş olan Aydın Reis gambotu ile değiştirilmiştir. Bodrum ve Orak adalarına ait çalışmalar bu gemi ile yapılmıştır. Ancak kısa bir süre sonra Deniz Kuvvetleri bu gemiyi geri almıştır. Ancak Harita Genel Müdürlüğü'nün ısrarlı başvuruları üzerine 1930 yılında Aydın Reis gambotu yeniden şube emrine verilmiştir (Aygün, 2002: 60).

Tablo 6: 1928 yılında Harita Genel Müdürlüğü'ne Bağlanan Deniz Şubesinin (7. Şube) Subay ve Personelleri

Sıra No	İsmi	Rütbesi, Görevi
1	Ahmet Rasim	Yarbay, Şube Müdürü
2	Muammer	Binbaşı
3	Hayrettin	Binbaşı
4	Selahattin	Kıdemli Yüzbaşı
5	Halit	Kıdemli Yüzbaşı
6	Nuri	Makine Kıdemli Yüzbaşı
7	Hüseyin	Makine Kıdemli Yüzbaşı
8	Alaattin	Makine Yüzbaşı
9	Yadigâr	Teğmen (Fransa'da Eğitimde)
10	Sırrı	Teğmen
11	Arif	Binbaşı, Galata Mesaha Gemisi Süvarisi ve İskandil Posta Komutanı
12	Ahmet Ali	Yüzbaşı, İkinci Süvari
13	Cemal	Yüzbaşı, İskandil Memuru
14	Mazhar	Yüzbaşı, Baş Çarkçı
15	İhsan	Yüzbaşı, İkinci Çarkçı

Kaynak: Ülkeul, 1998

25 Temmuz 1930 tarihinde Aydın Reis gambotunun Haliç Tersanesi'nde ikmal ve bakım hizmetlerinin tamamlanmasından sonra İzmit Körfezi'nde, Hereke ile Yarımca arasında Temmuz-Ağustos aylarında deniz ölçüm çalışmaları yapılmıştır. Aydın Reis gambotunun sık sık arıza vermesi nedeniyle bu yılda istenilen seviyede hizmet alınamamıştır. Bu yılda ayrıca İzmir'e hareket edilerek Yeni Kale kıyılarının hidrografik çalışmaları tamamlanmıştır. Ardından Gökçeada-Aydıncık Körfezi arasındaki kıyı çizgisinin derinlik ölçümleri kontrol edilerek yeniden haritası hazırlanmıştır (Aygün, 2002: 71).

1931 yılında İzmir Körfezindeki hidrografi çalışmalarına devam edilerek Çakal Burnu ile Eski Gediz arasındaki bölgenin deniz haritaları bitirilmiştir. Bu esnada toplamda 90 km² tutan bir sahada

320 adet iskandil ölçümleri alınmıştır. Karadeniz’de Ruslarla birlikte İstanbul Boğazı ile Rumeli Kara Burnu’na kadar bölgede uzun süreli hidrografik ölçümler yapılmıştır. Bu çalışmalar sonucunda elde edilen çalışmalara göre pek çok kroki, manzara ve resimleri kapsayan “*Askeri Coğrafya ve Hidrografi*” adlı bir kılavuz eser hazırlanmıştır. Türkiye ile İtalya arasındaki anlaşmazlık konusu olan Meis-Kastello Rizo adası ile bunlar arasındaki karasularının belirlenmesi amacıyla Ankara’da oluşturulan komisyon çalışmalarına başlamıştır. Harita basım çalışmalarını öğrenmek amacıyla Reşit Hilmi Almanyaya’ya, Mehmet İbrahim Fransa’ya olmak üzere yurt dışına iki öğrenci gönderilmiştir (Aygün, 2002: 82). 1932 yılında İzmir Körfezi deniz ölçümlerine devam edilmiştir. Ayvalık Sığlık ile Güneş Adası fenerlerinin yerleri belirlenmiştir. Uzunada ile Tuzla arasında yeni ölçümler gerçekleştirilmiştir. 1929 yılından bu yana deniz ölçüm işlerinde çalışmakta olan Aydın Reis gambotu kıslamak üzere Haliç tersanesine demirlemiştir (Ülkekel, 1998: 261; Aygün, 2002: 87).

1933 yılında İzmir Limanı, Yenikale ile Pelikan Feneri arasındaki bölgenin eskiden yapılmış iskandil ölçümleri gözden geçirilerek yeniden ölçümler yapılmıştır. Bu ölçümlerde kullanılan Aydın Reis gambotu Haliç tersanesinde bakıma alınmıştır. Kullanılan yönetmelikler, denizcilere ilanların basım ve yayım çalışmaları ile çevirilere devam edilmiştir. 1933 yılında İzmir körfezindeki Uzunada civarında ve Gülbahçe Körfezi’nde yaklaşık üç bin iskandil ölçümü ile kıyı çizgisi belirleme çalışmaları yapılmıştır (Ülkekel, 1998; Aygün, 2002: 98).

1934 yılında İzmir Körfezi’nde Uzunada-Menteş kanalı haritası düzenlenmiş olup İzmir Körfezi’nin birinci iskandil paftası tamamlanmıştır. Gölcük’te yabancı uzmanlar tarafından ölçümü gerçekleştirilen liman iskandil haritaları gözden geçirilmiştir. Saipler Limanı’nın haritası Deniz Harp Okulu öğrencileri tarafından yapılmak üzere ölçümler gerçekleştirilmiştir. Zonguldak Limanı’nın iskandil haritası ölçümleri incelenmiştir (Aygün, 2002: 127). 2 Mart 1935 tarihinde Norveç Savunma Bakanlığı’ndan görevli olarak gelen Kjaer yaptığı incelemeler sonucunda Aydın Reis gambotunun yerine yeni bir ölçüm gemisi alınmasının uygun olacağına ve yeni yöntem iskandil ölçüm aletlerinin alınması gerektiği yönünde Harita Genel Müdürlüğü’ne raporlar vermiştir. Yeni bir geminin hazırlanması uzun zaman aldığından Norveçli Uzman Karadeniz’de Midye ve İğneada civarında ölçümler esnasında hastalanmıştır. Daha sonra ülkemizden haber vermeden ayrılmıştır. Eski İstanbul-Tuzla Çayı kıyısı arasında 112 km²’lik alanda 1537 adet ölçüm yapılmıştır. Bozcaada Limanı planı ve mendirek için ölçümler gerçekleştirilmiştir. Karabiga-Erdek arasında 162 km²’lik alanın iskandillerinin yapım işi bu yılda bitirilmiştir (Aygün, 2002: 140).

3 Eylül 1936 tarihinde HGM komutanı General Sedat Doğruer Akçay Limanı’nda Aydın Reis deniz mesaha ölçüm gambotunu denetlemiştir. Sivrice Limanı’ndan Akçay İskelesi ve ilerisindeki Kumburnu’na kadar olan deniz sahasında kıyı önlerinin iskandilleri denetlenmiş ve 1/10.000 ölçekli planları yapılmıştır. Bademli Limanı’nın 1/10.000 ölçekli ayrıntılı bir planı yapılmıştır (Aygün, 2002: 155). Diğer yandan, 8 Ekim 1936 tarihinde Yunanistan, karasularını tek taraflı olarak 6 mil olarak belirlemiştir. Bu yıllarda karasuları ve kıta sahanlığı konularının öneminin yeterince

anlaşılamaması ve iki ülke arasındaki barış ortamı sebebiyle buna herhangi bir tepki gösterilmemiştir. Ancak, 1964 yılında Kıbrıs Cumhuriyeti'nde Türk ve Rumlar arasında yaşanan gerginlikler ve cumhuriyetin dağılmaya doğru gittiği görüldüğünden Türkiye de karasularını 15 Mayıs 1964 tarihinde kabul ettiği ve 25 Mayıs 1964 tarih ve 11711 sayılı Resmî Gazete'de yayımladığı “*Karasuları Kanunu*” ile 6 mile çıkarmıştır³ (Kara Suları Kanunu, 1964). Lozan antlaşmasına aykırı olarak 1936 yılında önce Yunanistan'ın daha sonra 1964 yılında Türkiye'nin karşılıklı olarak 6 mile çıkarmaları iki ülke arasında en uzun süreli krizlerin esasını oluşturmuştur (Bölükbaşı, 2004: 1).

1936 yılında HGM'ne bağlı olarak çalışan Albay Ahmet Rasim Hidrografi Şubesi'nin Müdürü ve Yarbay Muammer Bey Müdür Vekili olarak görev yapmışlardır. İngiltere'de Oşinografi öğrenimi yapan Yarbay Fehmi Bey bu yıl yurda dönmüştür. Şube emrinde görev yapan ölçüm gemisinde Gemi Kaptanı olarak Binbaşı Kenan Bey ve yardımcısı Ön Yüzbaşı Hüsnü Tevfik Bey görev yapmışlardır. 1936 yılı itibariyle HGM'ne bağlı olarak çalışan Hidrografi Şubesi ve ölçüm gemisinde toplam 13 personel görev yapmıştır (Aygün, 2002: 184). Bu yılda Hidrografi Şubesi Müdürü Albay Ahmet Rasim ve Uzman Rolf Kjaer Saray, Vize ve Ezine kazaları sahillerinde gerçekleştirilen görevleri denetlemişlerdir (TBMM Kararı, 1936: 6421).

1937 yılında Deniz Şubesi'ne iki teğmen görevlendirilmiştir. Bu yılda “*Deniz Subaylarının Yetiştirilmesi Hakkında Yönerge*” çıkarılmıştır. Çanakkale Boğazında, Çanakkale'den Arıburnu'na kadar Rumeli ve Anadolu kıyılarının sığ ve derin sularındaki gemi enkazlarının yerleri belirlenmiştir. Morto Limanı ve Sarısığlar Koyu'nun planlarının yapımı gerçekleştirilmiştir. İstanbul Boğazı'nda Anadolu Kavağı Feneri'nden Umuryeri'ne kadar olan bölgenin 1/20.000 ölçeğinde ayrıntılı planı hazırlanmıştır. Bu yılda Aydın Reis ölçüm gemisinin sık sık arızalanması nedeniyle işlerin zamanında yapılabilmesi için HGM'nden başka bir gemi istenmiştir. Aydın Reis mesaha gemisinin tamiratına kadar İsa Reis gambotu HGM emrine verilerek bu yılda yapılması gereken işler gerçekleştirilmiştir. Eylül ayı içerisinde İsa Reis gambotu donanmaya katılmış ve Aydın Reis gambotunun da tamirinin uzaması sebebiyle geri kalan işler 1938 yılına bırakılmıştır. Bu yılda Deniz Şubesi Müdürü Albay Ahmet Rasim emekli olmuş ve yerine Albay Fehmi Bey atanmıştır (Aygün, 2002: 190-192). Ölçüm gemisinin bakım ve onarımı nedeniyle ancak 1938 yılı Haziran ortalarında yeniden ölçüm işlerine başlanabilmiştir. 1938 yılı yaz döneminde Çanakkale'de 11 nolu paftaya rastlayan kıyı şeridinde derinlik belirlemek üzere iskandil ölçümleri gerçekleştirilmiştir. Bu yılda ayrıca Morto Limanı'nın 1/10.000 ölçekli haritasının basımı gerçekleştirilmiştir (Aygün, 2002: 202).

1939 yılında Kınalıada açığında denizaltılar için tehlikeli görülen yerler incelenmiş ve Kınalı-Burgaz-Hayırsız adalarının çevresinin planları yapılmıştır. İzmit Körfezi'nde denizaltı gemileri için

³ **MADDE 1.** Türk karasuları Türkiye ülkesine dahildir. Türk karasularının genişliği altı deniz milidir. Bu kanunun tatbikinde bir deniz mili 1852 metredir.

tehlikeli görülen yerler tespit edilmiş ve denizcilere duyurulmuştur. Diliskelesi ve Topçular kıyısında batık gemi yerleri saptanmıştır. İzmir’de Yenikale bölgesinde bilinmeyen gemi batıklarının yerleri saptanmıştır. Bodrum Limanı ve Nara-Akbaş bölgesinin haritaları yapılmıştır. İstanbul, Çanakkale Boğazları ile İzmir, İzmit Limanlarında iskandil işleri gerçekleştirilmiştir. Bu yılda Hidrografi Şubesi’nin işlerinin iyileştirilmesi için Millî Savunma Bakanlığı’nda gerçekleştirilen toplantıdan bir sonuç alınamamıştır (Aygün, 2002: 222-223, 229).

1940 yılında İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile İzmir’de kurulacak olan “*Engelleme Ağları*” bölgelerinde pist alanları iskandil işleri gerçekleştirilmiştir. Karadeniz’de Zonguldak Limanı’ndan başlayarak doğu ve batı yönlerinde 37 km uzunluğundaki kıyı çizgisine sahip 148 km² alanın deniz haritası yapılmıştır. Zonguldak ve Kozlu’da iki istasyonda doğal sapma gözlemleri gerçekleştirilmiştir. İzmir, Yenikale yöresinde bir İngiliz uzman ile birlikte iskandil işleri yapılmıştır. İstanbul Boğazı’nda Anadolu Kavağı’nın kuzeyinde bir denizaltı kayasının yeri tespit edilmiştir. Bu yılda 12 paftanın haritaları bastırılmıştır. Hidrografi ölçümlerinde kullanılmak üzere 36.500 liraya 29 m boyunda, 5 m genişliğinde, su kesimi 1.45 m olan ve saatteki hızı 9 mil olan ahşap bir motor İstanbul’da yaptırılmıştır. 1941 yılında hizmete girmiş olan gemide 6 subay ile birlikte 10 kişilik personel için yatacak yer bulunacak şekilde tasarlanmıştır. Deniz mesaha işlerinde kullanılacak geminin ismi Hidrografi-2 olarak belirlenmiştir (Aygün, 2002: 243-246).

Deniz Şubesinin ilk Müdürü olan Yarbay Ahmet Rasim emekli olduktan sonra 1941 yılında bir dönem Genelkurmay emrinde ve 1947 yılında ise İzmit Ana Üssü’nde Harita Revizyoneri olarak çalışmıştır. 1914 yılında Urla Limanı’nda İngilizleri oyalayan ve bu sırada Beyrut yatındaki aletlerin kurtarılmasını sağlayan Ahmet Rasim, Cumhuriyet’in ilanı ile birlikte kurulan Deniz Şubesi’nin teşkilatlanmasında önemli görevler yapmıştır. Şubede görevli olduğu dönemde Zühaf, Berk-i Satvet, Aydın Reis, Sakız ve Galata gemilerinde çalışma imkânı bulmuştur (Pultar, 2004).

Deniz seviyesini izleme çalışmaları için Türkiye’de ilk olarak 1936 yılında İzmir Karşıyaka’da HGM’nce bir istasyon kurulmuştur. 1937 yılında 3127 sayılı kanun gereğince Türkiye kıyılarında deniz seviyesi belirlemek amacıyla istasyon kurma ve işletme görevi Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğüne (MGM) verilmiştir. 1941 yılında İstanbul’da yeni bir tersane kurulması için çalışmalara başlanır. Bu tersanenin kurulmasında Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye’de gemi yapılamaz anlayışını yıkan Binbaşı Ata Nutku’nun çok önemli hizmetleri olmuştur (Timur, 2024). MGM, 1948 yılında Karadeniz Ereğlisi, 1952 yılında İskenderun, 1956 yılında Trabzon, 1961 yılında Samsun, 1967 yılında Bodrum ve 1979 yılında Gölcük’te deniz seviyesi izleme istasyonları kurmuştur (Özağaç, 2006: 108).

1949 yılında Dz.K.K.’na bağlı olarak teşkilatlandırılan “*Hidrografi Şubesi*” emrinde gerekli personel yetiştirilmesi, gerekli araç, gereç ile gemilerin tedarik edilmesi amacıyla planlamalar

yapılmıştır. Bu yılda şube eski Bahriye Nezareti'nin⁴ Kasımpaşa'daki binasına taşınmıştır. Böylece, 1950 yılından itibaren hidrografi ve oşinografi konularında yetiştirilmek üzere subaylar gönderilmiş ve kurslar düzenlenmiştir. Kurumun görev alanı genişletilerek “*Seyir ve Hidrografi Dairesi Başkanlığı*” adını almıştır. 1955 yılında kuruma Oşinografi Şubesi de eklenerek modern yöntemlerle harita yapım ve basımına geçilmiştir. 30 Mayıs 1973 tarihinde çıkarılan 1738 sayılı “*Seyir ve Hidrografi Hizmetleri*” kanunu⁵ ile akarsu, göl, deniz ve kıyılardaki seyir, hidrografi ve oşinografi hizmetleri “*Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı*” emrine verilmiştir (Seyir ve Hidrografi, 1973; Algül, 1985: 65; Ülkekel, 1998: 192).

2.2. TCG Çandarlı Gemisinin 1974 Ege Kara Suları ve Kıta Sahanlığı Krizindeki Etkisi

Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi'nde karasuları Lozan Antlaşması ile 3 mil olarak belirlenmiştir. 1930'lu yılların dostluk havası içinde Yunanistan karasuları sınırını 1936 yılında tek taraflı olarak 6 mile çıkardığını ilan etmiştir. Türkiye, Yunanistan tarafından alınan bu karar ancak 1964 yılında Kıbrıs olayları nedeniyle iki ülke arasındaki ilişkilerin gerginleştiği ortamda 15 Mayıs 1964 tarihinde 476 sayılı kabul edilen ve 25 Mayıs 1964 tarihinde 11711 sayılı Resmî gazetede yayımlanan “*Kara Suları Kanunu*” ile karasuları sınırı 6 mil olarak kabul etmiştir (Kara Suları, 1964; Fırat, 2009a: 750).

Yunanistan Ege Denizi'nde ulaşım yolları, kıta sahanlığı ve hava hattı üzerinde 1952 yılından beri çalışmalar yapmalarına rağmen üç tarafı denizle çevrili Türkiye'de hukukçular ve yöneticiler bu konularla hiç ilgilenmemişlerdir (Kayra, 2012: 404). 1960'lı yıllardan sonra enerji kaynaklarının gelişen teknoloji ile denizde araştırma ve çıkarılmasının yaygınlaşma ile maddi olarak dünyanın bütün denizleri önem kazanmışlardır. 1968 yılında bir keşif çalışması ardından 1970 yılında İzmir Körfezi'nde küçük bir araştırma yapılmıştır. Yunanistan ise Ege Denizi'nde ilk petrol arama faaliyetlerine 1961 yılında yaptığı Jeofizik çalışmalarla başlatmıştır. 1963-1972 yılları arasında Texaco (1968 ve 1970), ADA Oil (1970), Oceanic Exploration Company (1970), Chevron Oil (1971) ve Anschutz Overseas (1971, 1972) gibi uluslararası şirketlere Ege Denizi'nde petrol aramak amacıyla araştırma izinleri vermiştir (Doğru, 2003: 69). Verdiği izinler nedeniyle Ege Denizi'nin sadece Yunanistan'ın kıta sahanlığı olarak algılanmasına sebep olmuştur. Türkiye'nin bu durum karşısında herhangi bir önlem almaması halinde Ege'de bir örf-adet kuralı olarak yaygınlaşması olasılığı ortaya çıkacaktı. Bugün kendi kıta sahanlığı olarak gördüğünü ileri süren Yunanistan, Ege'de petrol arama çalışmalarına 1959 yılında Resmî Gazete ile petrol araştırma izinleri veren kanun ile başlamıştır. 1972 yılında Yunanistan'ın Ege Denizi'nin kuzeyinde Taşöz adası etrafında petrol olma olasılığının yüksek olduğunu deklare etmesi karşısında Türkiye de harekete geçmiştir. Yunanistan, karasularını 12 mile çıkarmak suretiyle Ege Denizi'ni bir Yunan Denizi haline getirmek

⁴ Günümüzde, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binası olarak kullanılmaktadır.

⁵ Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanunu, 07.06.1973 tarih ve 14557 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

için yoğun çalışmalar yapmışlardır (Kayra, 2012: 407). Böylece Yunanistan, Ege Denizi'nde karasularını 12 mile çıkararak bu deniz üzerinde neredeyse tam bir hakimiyet sağlamayı amaçlamaktadır (Gürel, 1993:76).

Dünyada, Deniz hukukuna yönelik çalışmaların artması ile Türkiye'nin aleyhine olabilecek bu soruna mâni olmak için 1 Kasım 1973 tarihinde Petrol İşleri Genel Müdürlüğü (PİGM) eliyle TPAO'na 14699 sayılı Resmî gazete⁶ ile Ege Denizi'nde (PİGM, 1973; Harita 1) Türkiye 27 sahada petrol arama ve işletme izinleri verdiğini ilan etmiştir. Bu sebeple Yunanistan 7 Şubat 1974 tarihinde, T.C. Atina büyükelçiliği aracılığıyla Türkiye'ye bir nota vermiştir: *"1 Kasım 1973 tarihli Türk Resmî gazetesindeki ilana göre Türk Hükûmeti 18 Ekim 1973 tarihinden itibaren Türk Petrol şirketlerine Ege Denizi'nde petrol arama izni vermiştir. Aramaların yapılabileceği bölge Yunan adalarının batısındaki deniz yataklarıdır. Bu adaların deniz yatağı ve deniz altında Yunan Hükûmetinin hükûmranlık hakları vardır"*. Notada devamla, Yunanistan'ın iddialarına gerekçeler göstererek Ege Denizi'nde Türkiye'nin petrol arama faaliyetlerinde bulunmasına Atina'nın göz yummayacağı bildiriliyordu (Diplomasiden, 1974: 1). Aslında, bu nota ile Yunanistan, Ege Denizi'ndeki adalar ile ana karasının coğrafi olarak bir bütünlük oluşturduğunu ve bütünlük içinde *"yabancı unsurların"* olamayacağını, adaların da kendine özgü birer kıta sahanlıklarının bulunmasının zorunlu olduğunu iddia etmiştir. Ayrıca Yunanistan bu nota ile 1961 yılından bu yana petrol arama ruhsatları verdiği sahalarda Türkiye'nin petrol araştırma ruhsatı verdiğini bildirmiştir. Böylece Yunanistan, kendisini bir *"takimada devleti"* olarak kabul ettirmeyi ve Ege'de Türkiye kıyılarına çok yakın adaları birleştiren hattın içerisinde kalan suları ülke toprağı statüsüne sokarak Ege Denizi'ni *"iç su"* olarak ilan etmeyi amaçlamıştır (Fırat, 2009: 758; Hayta, 2020).

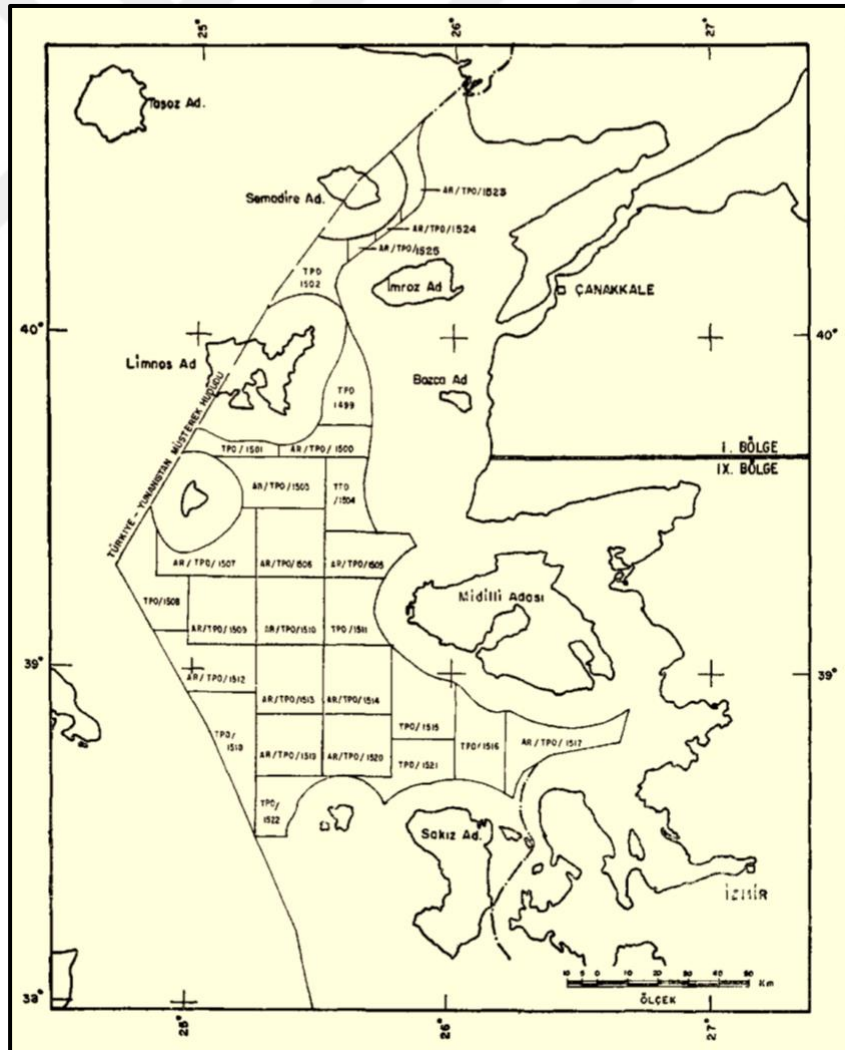
Türkiye, 27 Şubat 1974 tarihli karşı notasında *"bu kıyıların Anadolu'nun tarihi ve doğal uzantısı olduğundan Türk kıta sahanlığına ait olduklarını"* ifade etmiştir. Türkiye bu nota ile TPAO'ya petrol araştırma ruhsatı vermeden önce uluslararası hukuk kuralları ve mevcut hukuki durumların göz önünde bulundurulduğunu, 1958 Cenevre Sözleşmesi hükümlerine göre Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı sorunda UAD'nın almış olduğu kararların da dikkatlice incelendiğini açıklamıştır. Türkiye, ayrıca yarı kapalı bir deniz özelliğindeki Ege'nin kendine has bir durumu olduğunu, kıta sahanlığında temel ölçüt olarak doğal uzantının alınması gerekeceğini bildirmiştir. Dolayısıyla, Anadolu'nun doğal uzantısı olan Ege Denizi'nin kıyıdan itibaren deniz altındaki devamının da Türkiye'ye ait olacağını ifade etmiştir. Diğer yandan Türkiye'nin önemli hukukçularından Ord. Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu Ege'deki adaların tamamının altının hukuksal açıdan Türkiye'ye ait olduğunu şu şekilde ifade etmiştir: *"Koskoca Anadolu'nun kıta sahanlığı yok olacak da adaların mı var olacak? Olmaz öyle şey. Adalar uzun yıllar önce Yunanlılara*

⁶ Petrol İşleri Genel Müdürlüğünden: I No. lu Marmara ve IX No. lu Ege petrol bölgelerinin batısında, Ege Denizinde Türk Karasuları dışında ve kıta sahanlığında bulunan ve bu ilan ile birlikte neşredilen haritada hudutları tespit olunan sahalara şamil olmak üzere 18/10/1973 tarihinde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığına 27 adet petrol arama ruhsatnamesi verildiği Petrol Kanunu'nun 38/1 inci maddesinin (h) fıkrası mucibince ilân olunur.

verilmiş, onlar almış fakat kıta sahanlığımız baki kalmıştır. Adalar altından geçen yerler Türküdür.” (Diplomasiden, 1974: 1).

Konu 1974 Mart ayında Milli Güvenlik Kurulu’nda (MGK) tartışıldı. Olası bir çatışma durumunda nasıl bir stratejik tutum takınılacağı konusunda kararlar alındı. Ardından yapılan Bakanlar Kurulu toplantısında görev ETKB’na verildi. Bakanlık da Dz.K.K. ile işbirliği yapacaktı. Böylece Ege sorunu petrol arama sorunundan siyasi bir kriz haline evrilmiştir. ETKB Cahit Kayra ve Dz.K.K. Oramiral Kemal Kayacan ile TPAO Genel Müdürü Selahattin Özkan ve bakanlık Müsteşarı’nın da katıldığı 2 Mayıs 1974 tarihli toplantıda Bakanlar Kuruluna sunulmak üzere TPAO’nun fiilen araştırma yapması kararlaştırıldı. Ancak, TPAO’nun elinde petrol aramak üzere bir sismik araştırma gemisi yoktu. Dz.K.K.’na bağlı SHODB’ya ait TCG Çandarlı manyetik araştırma gemisinin TPAO emrine verilmesi kararlaştırılmıştır (Kayra, 2012: 408-409).

Harita 1: 1 Kasım 1973 Tarihli ve 14699 Sayılı Resmî Gazete’de TPAO’na Ege Denizi’nde Petrol Arama İçin Tahsis Edilen Ruhsat Sahalarını Gösteren Harita



Kaynak: PİGM, 1973

Türkiye ile Yunanistan arasında verilen karşılıklı nota değişimlerinin ardından her iki devlet de karşılıklı olarak Ege Denizi'ndeki krizlere dair bakış açılarını öğrenmiş oldular. Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki Türk haklarının istismarını da daha fazla kabul etmeyeceğini kanıtlamak için Dz.K.K, SHOD başkanlığına bağlı TCG Çandarlı gemisini Ege Denizi'ne petrol arama yapmak üzere Bakanlar Kurulu kararı alınmıştır. Alınan bu Bakanlar Kurulu kararının sakıncaları olabileceği konusunda Milli Savunma Bakanı Hasan Esat Işık oldukça fazla eleştirilerde bulunmuştur (Kayra, 2012:409). Yunanistan ile Türkiye arasında olan ilişkilerin tırmandığı sırada bir Yunanistan gemisinin Ege Deniz'inde 29-30 Mayıs 1974 gecesı battığı yönündeki asılsız haberler de sorunun daha da gerginleşmesine sebep olmuştur. Yunan silahlı kuvvetleri teyakkuz durumuna geçmesine karşılık Türk Silahlı Kuvvetlerinin üçte biri Trakya bölgesine konuşlandırılmıştır. TCG Çandarlı gemisi 30 Mayıs 1974 tarihinde Türk savaş gemileri korumasında Ege Denizi'nde Türk kıta sahanlığında petrol araştırmak amacıyla çalışmalara başlamıştır (Kayra, 2012: 410; Maden vd., 2023: 47). Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanı Cahit Kayra bu duruma ile ilgili olarak *“Ege Denizi'nde Türk kıta sahanlığında Türkiye Cumhuriyeti Hükûmeti tarafından TPAO'na verilmiş bulunan petrol arama iznine dayanılarak araştırmalara başlanmıştır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, SHOD Başkanlığına bağlı bir araştırma gemisi Beykoz limanından hareket ederek manyetik çalışmalara başlayacaktır. Bu çalışma ile deniz tabanından belirli bir derinliğe kadar olan katmanların manyetik şiddetleri ölçülerek yeraltı yapıları hakkında genel bilgiler toplanacaktır”* demiştir. Bu araştırmaların Ege Denizi'nde petrol araştırma çalışmasının ilk basamağı olacağını ifade eden ETKB Bakanı Cahit Kayra, sismik araştırmaların Haziran ayının ikinci yarısından itibaren tekrar Geophysical Survey Inc. firmasına ait başka bir araştırma gemisi ile başlayacağını bildirmiştir. Her iki araştırmanın değerlendirilmesinin ardından sondaj faaliyetlerine başlanacağını ifade etmiştir (Karar, 1974: 1).

Ege Denizi'nde Kıta Sahanlığına Türkiye'nin bir sismik arama gemisi göndermesi üzerine Yunanistan Silahlı Kuvvetleri'nin teyakkuz durumunda bulunduğuna dair haberlere Dış İşleri Bakanı Turan Güneş *“Türkiye'nin başka ülkelere ve tabiatıyla Yunanistan'ın ülke bütünlüğüne taarruz niyeti olamaz. Bu nedenle böyle bir hareketi, Türkiye açısından yorumlamaya gerek görmüyorum. Eğer bu haber doğru ise Yunanistan'ın bu hareketi, Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki yer altı yapıları hakkında genel bilgiler toplamak çalışmalarına engel olmak için bir teşebbüs niyetiyle yapıyorsa, temenni ediyorum ki Türkiye'nin en doğal haklarına böyle bir müdahale vaki olmasın”* demiştir (Savaş Doğu, 1974: 1).

Sorunun ilk saatlerinde, Yunanistan Ege Denizi'ndeki Lespos adası çevresinde petrol araştırma faaliyetlerini normal seyrinde sürdüren TCG Çandarlı gemisinin Ege Denizi'nde arama yapmasına asla müsaade etmeyeceğini bildirmiştir. Bununla birlikte, Türk tarafının kararlı ve soğuk kanlı tutumu karşısında ilk önce Ege'de böyle bir arama gemisinin olmadığına dair yalan haberler yayan Rum ve Yunan basını daha sonra Ege Denizi'nde TCG Çandarlı gemisinin varlığına rıza göstermek zorunda kalmıştır. Yunan hükûmeti Ege'de hükûmranlık haklarının ihlal edilmesi olasılığına karşı

TCG Çandarlı gemisinin izlendiğini bildirmiştir (Yunanlılar, 1974: 1). Diğer taraftan, Yunanistan Ege Denizi'nde Türkiye'ye göz dağı vermek için bir de tatbikat başlatmıştır (Yunanistan, 1974: 1).

Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan karasuları ötesinde kendisine verilen rota ve iş programı doğrultusunda Girit adası açıklarına kadar ilerleyerek araştırma faaliyetlerinde bulunan TCG Çandarlı gemisinin Ege'deki arama çalışmaları 4 Haziran 1974 günü saat 12:00'de bitmiştir. Dz.K.K, SHODB'na bağlı olan TCG Çandarlı arama gemisi savaş gemileriyle birlikte saat 14:00'te Çanakkale'ye dönmüş ve müteakiben İstanbul'a hareket etmiştir. Türk Dışişleri Bakanlığı resmi sözcüsü Semih Akbil, konu ile ilgili olarak yaptığı açıklamada, 27 Mayıs 1974 tarihli Rum notasının yakın gelecekte ele alınacağını belirtti. Semih Akbil bu konuda *“Biz sorunlarımızı müzakere yolu ile ve karşılıklı anlayış içinde, milletlerarası hukuk kuralları çerçevesinde halletmeyi isteyen bir ülkeyiz. Ancak haklarımızı da sonuna kadar savunacağız. Bundan böyle Ege'deki petrol araştırmalarını sivil gemiler yürütecektir”* şeklinde açıklama yapmıştır. Türkiye'nin 5 Haziran 1974 tarihinde Yunanistan'a verdiği notada bir yandan Yunanistan'ın yaptığı açıklamanın olumlu karşılandığı belirtilmiştir. Diğer yandan, Türkiye'nin Lefkoşa Büyükelçiliği Maslahatgüzarı Büyükelçi Asaf İnhan'ın, Dışişleri Bakanı Turan Güneş ile Yunanistan Dışişleri Bakanı Tetenes arasında 20 Haziran'da Ottawa'da iki ülke arasındaki sorunların çözüme kavuşturulması amacıyla yapılan görüşmelere katılmıştır. Öte taraftan, Büyükelçi Namık Yolga başkanlığındaki heyet karasuları ve kıta sahanlığı konusunda Türk görüşünü 16 Haziran 1974 tarihli Deniz Hukuku toplantısında uluslararası toplumla paylaşma fırsatı bulmuştur: *“Türkiye Ege'nin bir barış gölü olmasını istemektedir. Ege Denizi'nin özel durumu nedeniyle adalara kıta sahanlığı tanımamak gereklidir. Coğrafyanın gösterdiği yapısal özellikler ortadadır. Ege'deki adalar Türkiye'nin doğal uzantısıdır. Bu adalar Türk Kıta Eşiği üzerinde bulunmaktadır”* (Çandarlı, 1974: 1).

15 Haziran 1974 tarihinde Yunanistan Dışişleri Bakanı Tetenes ile görüşecek olan Turan Güneş, Ankara Esenboğa Havalimanı'nda kıta sahanlığı ile ilgili Türkiye'nin görüşlerini basın mensupları ile paylaşmıştır: *“NATO Bakanlar toplantısında kıta sahanlığı konuşulmayacaktır. Mesele, Türkiye ile Yunanistan arasındaki hukuki bir ihtilaftır. Kıta sahanlığı konusunu Yunan Dış İşleri Bakanı Tetenes ile görüşeceğiz”*. Bir gazetecinin *“Yunanistan TCG Çandarlı gemisinin Ege Denizi'ndeki araştırması ile ilgili Türkiye'ye nota verdi mi”* sorusunu şu şekilde cevaplandırmıştır: *“Yunanistan bu konuda bize neden nota versin? Nota filan yok”*. Yapılan açıklama sırasında yanında bulunan Dışişleri Genel Sekreteri İsmail Erez de *“Yunanistan'ın TCG Çandarlı gemisi ile ilgili bir notası yok”* demiştir. Diğer yandan Dışişleri Bakanlığı'ndan diğer bir yetkili ise 1958 Cenevre Sözleşmesine göre TCG Çandarlı gemisinin arama yaptığı sahada Türkiye'nin petrol aramaya hakkı olduğunu şu şekilde bildirmiştir: *“Yunanlılar o bölgeyi kendi kıta sahanlığı sayıyorlar. Böyle bir şey varit olamaz. İddianın dayanağı yok. 1958 sözleşmesinin 6.maddesine göre, Ege Denizi için özel anlaşma ile özel hat çizilmiş değil. Yunanlılar bu konudaki müzakere teklifimize cevap vermedi. Hat çizilmediği için de Yunanlılar bu bölgeyi kıta sahanlığı ilan edemezler. Biz böyle bir iddiayı kabul etmeyeceğiz”* (Güneşin, 1974: 7).

Türk-Yunan ilişkilerinin geleceğini belirleyecek olan Ottawa'da yapılacak müzakerelerde Türk Hükûmeti, Yunanistan'ın 12 millik kıta sahanlığı talebinin kabul edilmesini beklemediğini belirtmiştir. Ayrıca BM tarafından Caracas'ta düzenlenecek olan Deniz Hukuku Konferansı'nda da aynı görüşler ifade edilmiştir. Türkiye esasında karasularının 12 mile çıkarılması yönündeki genel eğilime karşı çıkmamaktadır. Türkiye, Karadeniz'de 12 mil ilkesini halihazırda uygulamaktadır. Ancak Ege Denizi'nin kendine özgü koşulları göz önüne alındığında, Türkiye'nin halen 6 mil olan karasularının 12 mile çıkarılmasını kabul etmesi pek olası değildir. Yunanistan'ın ise karasularını 12 mile çıkarma eğiliminde olduğu görülmektedir. Caracas'ta bu yönde bir öneri sunulması beklenmektedir. Aksi takdirde, Ege Denizi'nin Yunanistan'ın daha yoğun etkisi altına girmesi mümkündür. Böyle bir senaryoda, Türk gemileri Türk limanları arasında seyreden Yunan karasularından geçmesi kaçınılmazdır. Türkiye'nin Ege karasularının 12 mile çıkarılması konusunda askeri, stratejik, ekonomik ve siyasi mülahazalar da dahil olmak üzere bir dizi sebepten dolayı çekinceleri bulunmaktadır. Yunanistan tarafından tek taraflı olarak ilan edilmesi halinde Türkiye'nin bu kararı tanımaması muhtemeldir (Ege'de 12 Mil, 1974: 1).

Türkiye, kıta sahanlığı sorununun 1958 Cenevre Sözleşmesi'nin 6. maddesinde belirtilen hükümlere uygun olarak müzakereler yoluyla çözülmesini arzu ettiğini ifade etmiştir. Bu durum Caracas'a da yansıtılmıştır. Lahey UAD'nın kararları, Ege gibi kendine has şartları olan denizler söz konusu olduğunda, adalardan önce büyük kara parçalarının kıta sahanlığına dahil edilebileceğini gösteriyor gibi görünmektedir. Anadolu'nun Ege kıyıları 6 milyon kişiye ev sahipliği yaparken, Yunan adalarının nüfusunun sadece 350.000 olduğunu belirtmek gerekir. Ege'deki adaların büyük çoğunluğunun Türkiye'ye 1-10 mil arasında bir mesafede yer alırken, Yunanistan'a 60 ila 300 mil arasında bir mesafede bulunması dikkat çekicidir. Adaların, uluslararası belgelerde kıta sahanlığının temelini oluşturan Anadolu'nun doğal bir uzantısı olduğu da gözlemlenebilir. Anadolu'nun adaların doğal uzantısı olmadığı söylenebilir. Ayrıca, “*kıta sahanlığı*” teriminin de bu bağlamda kullanıldığını belirtmek gerekir. “*Ada sahanlığı*” teriminin şu anda kullanımda olmadığı görülmektedir (Ege'de, 1974: 1).

Ege'de yaşanan bu olaylar Megalo İdea'nın 150 yıl sonra yaşadığı ilk gerilemeyi temsil ettiği şeklinde anlaşılmıştır. Ege'de tatmin edici bir kıta sahanlığı sınırı oluşturabilirse, bunun Megalo İdea'nın gerileyişinin başlangıcı olacağı umulmaktadır. Türkiye'nin Ege'de kıta sahanlığı sorununa kendi çıkarları açısından uygun bir çözüm bulma konusunda kararlı olduğunu belirtmek gerekir. Yunan Hükûmet'i 31 Mayıs 1974 tarihine kadar Ege'nin tamamının bir Yunan gölü olduğu iddiasını sürdürebilmiştir. Türkiye'nin tutumu karşısında Yunan Hükûmet'i başlangıçta, TCG Çandarlı'nın uluslararası sularda yer aldığı ve faaliyetlerinin sondajla değil keşifle sınırlı olduğu iddiası da dahil olmak üzere bir dizi açıklama sunmuştur.

Son gelişmeler, Türkiye'nin Yunanistan ile potansiyel olarak zorlu bir karşılaşmaya hazırlanıyor olabileceğini ve şu anda önemli tavizler verme eğiliminde olmayabileceğini

göstermektedir. Türkiye'nin haklarını savunmaya yönelik sarsılmaz kararlılığı göz önüne alındığında, Yunanistan'da bir endişe duygusu ortaya çıkmıştır. Buna karşılık, kıta sahanlığı konusunda karşılıklı olarak kabul edilebilir bir çözüm bulmayı amaçlayan görüşmelere katılmaya istekli olduklarını ifade etmişlerdir. Yunanistan'ın son zamanlarda eşi benzeri görülmemiş bir şekilde silahlanması, belli bir derecedeki endişenin göstergesi gibi görünmektedir. Bazı siyasi gözlemciler Ege Denizi'ndeki durumun Küba Füze Krizi ile benzerlik taşıdığını öne sürmüşlerdir. Görünen o ki her iki ülke de pozisyonunu net bir şekilde ifade etmiştir. Yunanistan'ın *"Ege'de petrol aramaya gelersen vururum"* tehdidine TCG Çandarlı gemisi ile karşılık veren Türkiye *"işte geliyor, erkeksen vur"* demiştir (Karar, 1974: 1).

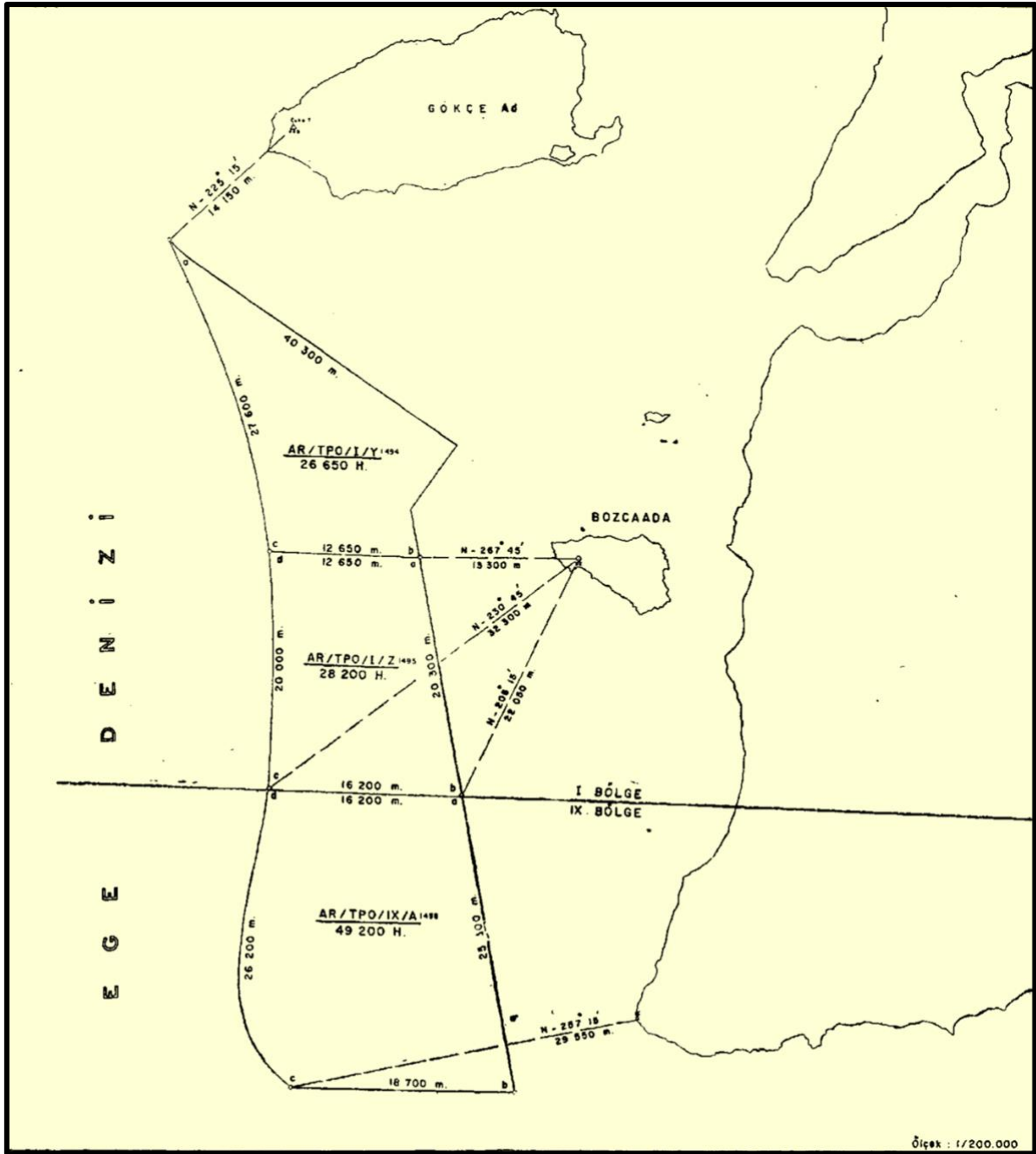
Yunanistan'ın, iki Amerikan şirketinin Türk Hükûmet'inden aldıkları ruhsatla Ege Denizi'ndeki Türk Kıta Sahanlığında petrol araması yapmasına itiraz etmemiştir. Conoco ve LVO adlı iki Amerikan şirketi, Türkiye ile Yunanistan arasında yaşanan siyasi sorun yaşanmadan önce Türk kıta sahanlığında arama faaliyetlerini sürdürmüştür. Conoco Şirketi, Bozcaada ve Gökçeada'nın batısında yer alan ve Limni adası civarında yaklaşık 600 hektarlık bir alanda arama faaliyetlerini yürütmüşlerdir. LVO şirketi Ege Denizi'nde Midilli adası açıklarında ve Türk kıta sahanlığı içinde 500 hektarlık bir alanda petrol araması yapmıştır. Bu aramalar birkaç gün sürmesine karşın Yunanistan Hükûmet'i herhangi bir itiraz yapmamıştır. Ancak TCG Çandarlı arama gemisi bu bölgelerde faaliyet göstermeye başlayınca Türkiye'ye nota verilmiştir (Atina, 1974: 7).

TCG Çandarlı gemisinin Ege Denizi'ndeki petrol araştırma faaliyetlerinin ardından Ankara ve Atina karşılıklı protesto notaları vermiştir (Arı, 1992). Yunanistan'ın tek taraflı olarak kendisine ait olduğunu iddia ettiği kıta sahanlığında Türkiye, TPAO'ya 6 Haziran 1974 ve 18 Temmuz 1974 tarihlerinde yeni ruhsatlar vermiştir. 7/8308 (T.C. Bakanlar Kurulu Kararı, 06.06.1974, 7/8308; Harita 2) ve 7/8594 (T.C. Bakanlar Kurulu Kararı, 18.07.1974; Harita 3) sayılı bu kararlar sırasıyla 14907⁷ ve 14949⁸ sayılı Resmî Gazetelerde yayımlanmıştır.

⁷ I ve IX numaralı Petrol Bölgelerinin batısında Ege Denizinde Türk Karasuları dışında ve Türkiye'ye ait kıta sahanlıkları üzerinde bulunan ve ilişik 1/200.000 ölçekli haritada hudutları tespit olunan sahalarda Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı tarafından (29 Nisan 1958 tarihinde Cenevre'de imzalanarak 10/6/1964 tarihinde yürürlüğe girmiş, bulunan Kıt'a Sahanlığı hakkındaki Milletlerarası Sözleşme hükümlerine ve özellikle bu Sözleşmenin 3üncü maddesinde derpiş edildiği üzere Kıt'a Sahanlığındaki sular ile hava statüsüne ve sözleşmenin 5/1. maddesindeki balıkçılık ve ilmî araştırmalar hususundaki kaidelere riayet etmek şartıyla) ve Petrol Kanununun ruhsatname adedinin tahdidi ile ilgili hükmü dışında kalan hükümleri uygulanmak üzere, 6326 sayılı Petrol Kanununun 3üncü maddesinin 8 inci fıkrasının (b) bendi ile 5/4/1973 tarihli ve 1702 sayılı Petrol Reformu Kanunu ile değişik aynı maddenin (a) bendinde yanlı tarife uygun petrol ameliyatı yapılmasına izin verilmesi; Dışişleri Bakanlığının, Genelkurmay Başkanlığının uygun görüşlerine dayanan Enerji ve Tabii Kasnaklar Bakanlığının 13/2/1974 tarihli ve 37-494/01079 sayılı yazıları üzerine, sözü edilen Kanunun 45 inci maddesinin 1702 sayılı Kanunun 20. maddesiyle değişik 2nci fıkrasına göre, Bakanlar Kurulunca 2/5/1974 tarihinde kararlaştırılmıştır.

⁸ Ege Denizi'nde ve Akdeniz'de I ve IX numaralı petrol bölgelerinin ve karasularımızın dışında ve Türk Kıt'a Sahanlığında bulunan ve ekli haritalarda hudutları tespit olunan sahalarda (Acık deniz suları ve bu suların üstündeki hava sahası ile balıkçılık ve ilmî araştırmalar hususundaki devletlerarası hukuk kurallarına riayet etmek şartıyla) 1702 sayılı Petrol Reformu Kanunu ile değişik 6326 sayılı Petrol Kanununun arama ruhsatları ile ilgili miktar, genişlik ve sekile ait hükümleri dışındaki diğer hükümleri uygulanmak üzere Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'na bloklar halinde 4 adet petrol arama ruhsatnamesi verilmesi, 24/9/1973 tarihli ve 7/7217 sayılı

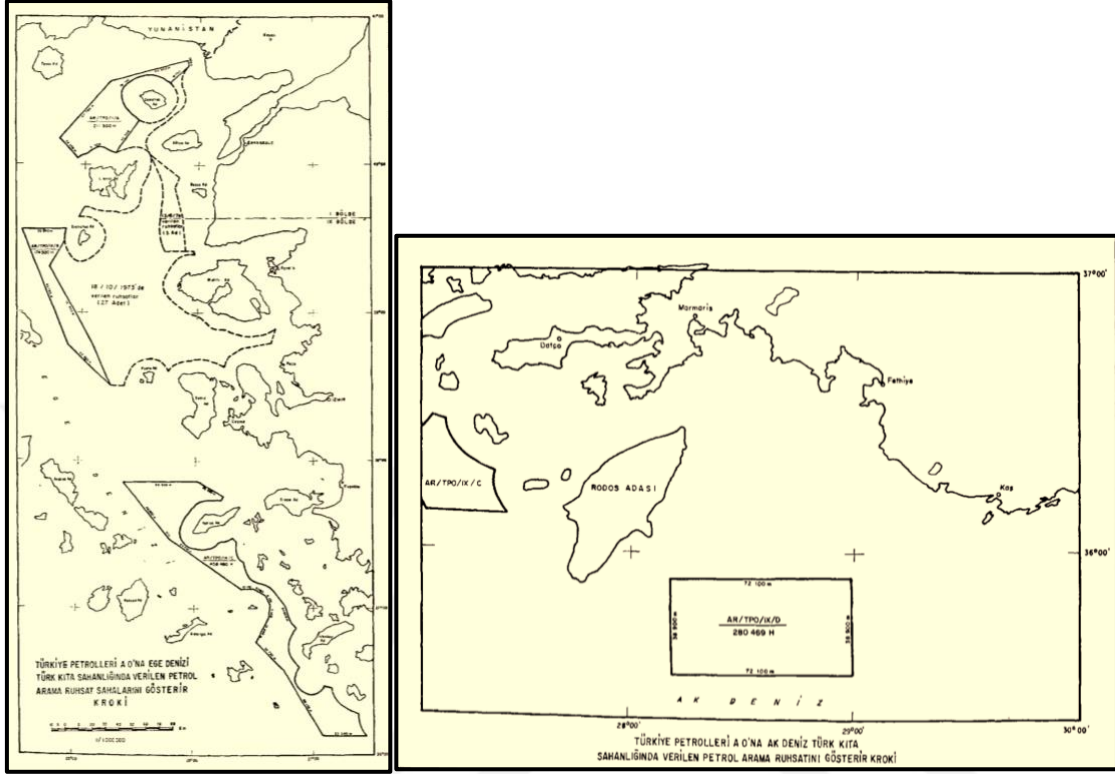
Harita 2: 06 Haziran 1974 Tarihli ve 14907 Sayılı Resmî Gazetede ki 7/8303 Sayılı Kararla TPAO'na Ege Denizi'nde Petrol Araştırma Ruhsatı Verilen Sahaları Gösterir Harita



Kaynak: T.C. Bakanlar Kurulu Kararı, 06.06.1974, 7/8308

Kararnameye dayanılarak 1 Kasım 1973 tarihli Resmî Gazete’de neşredilen harita hudutlarının ve hudutlar üzerinde yazılı ibarenin ekli haritada olduğu şekilde değiştirilmesi; Dışişleri Bakanlığının ve Genelkurmay Başkanlığının uygun görüşlerine dayanan Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının 1/7/1974 tarihli ve 37-628/05260 sayılı yazıları üzerine, sözü edilen Kanunun 45. maddesinin 1702 sayılı Kanunun 20 maddesi ile değişik 2. fıkrasına göre, Bakanlar Kurulunca 2/7/1974 tarihinde kararlaştırılmıştır.

Harita 3: 18 Temmuz 1974 Tarihli ve 14949 Sayılı Resmî Gazetede Alınan 7/8594 Nolu Kararıyla TPAO'na Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'nde Petrol Araştırma Ruhsatı Verilen Sahaları Gösterir Harita



Kaynak: T.C. Bakanlar Kurulu Kararı, 18.07.1974, 7/8594

TPAO'ya verilen direktif ile Ege'de araştırma yapmak üzere 1974 yılı Mart ayı sonunda Geophysical Survey Inc. (Dallas) firmasına ait Carriabean Sea adlı araştırma gemisi kiralanmıştır. Diğer yandan, Yunanistan adına Ege Denizi'nde çalışan yabancı şirketlere ait gemiler de çalışmalarını durdurmuşlardır. 19 Haziran 1974 tarihinde Financial Times Dergisi'nde yayınlanan bir haberde Amerikan Hükûmeti'nin Geophysical Survey Inc'e, TPAO adına arama yapacağı sahanın Yunanistan ve Türkiye arasında ihtilaflı olduğunu bildirmiş ve aramaya girmemesini resmen ihtar ettiğini yayınlanmıştır. Aynı haberde ayrıca, Amerikan Hükûmet'inin ilgili bütün firmalara bölgedeki faaliyetlerinde anlaşmazlıkla ilgili gelişmeleri dikkatle takip etmelerini istenmiştir. 11 Temmuz 1974 tarihinde uzun zamandan beri geleceği bildirilen Geophysical Survey Inc. şirketine ait Carriabean Sea araştırma gemisi İstanbul Limanı'nda demirlemiştir. Geminin Ege Denizi yerine, muhtemelen Marmara'da veya Kara Deniz'de mi çalıştırılacağına karar verilememiştir (Franz ve Demirsoy, 1975: 18-20). 2 Mayıs 1974 tarihinde 7/8303 sayılı bir kararname imzalanmasına rağmen Geophysical Survey Inc. şirketine ait Carriabean Sea araştırma gemisi Ege Denizi'nde çalışmayı reddetmiştir (Kayra, 2012: 409). İki ülke arasındaki durum giderek gerginleşirken, Yunanistan'da cunta yönetimi devrilmiş ve Kıbrıs sorunu nedeniyle Ege Krizi ikinci plana düşmüştür (Sönmezoğlu, 2000: 180-182).

22 Ağustos 1974 tarihinde daha önceki notalarla ifade edilen görüşlerin korunduğu şeklindeki Yunanistan'ın notasını 16 Eylül 1974 tarihinde reddeden Türkiye Ege Denizi'nde TPAO'nun arama yapacağı sahaların Türk kıta sahanlığı olduğunu belirtmiştir. Türkiye ayrıca bu notada Ege Denizi'nde Türkiye ile Yunanistan arasında kıta sahanlığı sınırlarının saptanmasının doğrudan görüşmeler yoluyla saptanması gerektiğini tekrarlamıştır (Doğru, 2003: 73; Hayta, 2020: 201).

2.3. Sadi Irmak Hükûmet'i Döneminde Kıta Sahanlığı Krizi

Kasım 1974 seçimlerinin ardından Yunanistan'da Karamanlis Yeni Demokrasi Hükûmet'inde Başbakanlık görevini üstlenmiştir. Eski cunta üyelerini yargılayarak mecliste çoğunluğu elde ederek tam anlamıyla siyasete egemen olmuştur. Bu dönemde karşılaştığı tek sorun Türkiye'nin Ege üzerindeki talepleridir. Ne var ki uluslararası ortam Türkiye'nin 2. Kıbrıs Barış Harekâtı nedeniyle Yunanistan lehine değişmiştir. Kıbrıs, anavatandan uzak olmasına rağmen Ege Denizi hemen yanı başında bulunmaktadır. Bu nedenle Ege Denizi'nde herhangi bir ödün vermek hiçbir Yunanlının istemeyeceği bir durumdur. Bu nedenle, Başbakan Karamanlis tüm dış politika stratejisini Ege üzerine kurgulamıştır. Böylece, Yunanistan'ı Türkiye'nin tehditlerinden korumak, yeni bir darbe girişimini engellemek, AET'ye tam üye olarak girebilmek hedefini gerçekleştirmeye muvaffak olabilecektir (Birand, 1980:96).

1974 Kıbrıs hareketinin ardından Türkiye yoğun bir uluslararası baskı dönemi yaşamıştır. Ecevit'in istifasının ardından halk desteğini sürdürmekte zorluklarla karşılaşan Sadi Irmak'ın başbakanlığında kurulan teknokratlar Hükûmet'i tarafından yönetilmiştir (İşyar, 2013: 618). 17 Kasım 1974 tarihinde kurulan Sadi Irmak Hükûmet'inin programı 24 Kasım 1974 tarihinde Başbakan tarafından okunmuştur. Hükûmet Programı'nın Türkiye Yunanistan arasında anlaşmazlığa konu olan kıta sahanlığı ile ilgili olarak *"Ege kıta sahanlığı ile ilgili anlaşmazlık da öneminden bir şey kaybetmemiştir. Yunanistan ile birçok sorunun ve anlaşmazlığın halledilmemiş bulunmasında Cumhuriyet Hükûmetlerinin kusurları olmamıştır. Gayet iyi bildiğiniz gibi, Türkiye bu sorunların çözümlenmesi için her vesile ile müzakereyi önermişse de bu konudaki telkin ve istekleri akis bulmamış ve karşılıksız kalmıştır."* ifade edilmiştir (Cumhuriyet Senatosu, 1974: 158).

Yunanistan'da ise Karamanlis hem yurtiçinde hem de yurtdışında giderek güç ve nüfuz kazanmıştır. Böyle bir ortamda, Ecevit'in 12 Ocak 1975 tarihli *"Hükûmet Ege'yi ihmal ediyor"* demeciyle kıta sahanlığı konusu yeniden gündeme gelmiştir. Ertesi gün Sadi Irmak bir açıklama yaparak önceki koalisyon hükûmeti döneminde Norveç'ten kiralanan Longva sismik araştırma gemisinin Saroz Körfezi'nde ve İzmir kıyı şeridinde petrol aramaya başlayacağını duyurmuştur. Ayrıca, herhangi bir dış müdahale durumunda Türk çıkarlarının korunacağını ileri sürmüştür (Birand, 1980: 98).

Esasında Longva gemisi, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtının diplomatik alana geçmesinden sonra gündeme gelmiştir. Amerikan Geophysical Survey Inc. şirketine ait Carribean Sea adlı geminin Ege

Denizi'ndeki çalışmadan vazgeçmesi üzerine 18 Eylül 1974 tarihinde TPAO temsilcileri ile bazı üniversite öğretim üyeleri Norveç ve Danimarka bandıralı gemilerin Ege Denizi'nde araştırma yapacaklarını bildirmişlerdir. TPAO Genel Müdürü Raşit Ceylan ile Geoteam-Computers Ltd. isimli Norveç firması arasında bu konuda sözleşme imzalanmıştır. Antlaşma yapıldıktan sonra Ege Denizi'nde yabancı gemi ile araştırma yapılması konusunda bakanlıklar farklı görüşler bildirmişlerdir. Dış İşleri Bakanlığı olumlu görüş bildirirken MSB görüş bildirmek yerine konunun MGK'da görüşülmesini istemiştir. TPAO ve ETKB Longva gemisiyle Ege Denizi'nde araştırma yapma başvurusunu yinelemiştir. Geminin hazır olmasına rağmen MSB'nın itirazı nedeniyle harekete geçilememiştir. Bu duruma konunun Kıbrıs sorununun çözüme kavuşturulması ile ilişkilendirilmesinin de etkisi görülmüştür. 5 Kasım 1974 tarihinde Başbakanlıktan gelen “*Ege Denizi'nde araştırma yapılması konusunda 30 Mayıs 1974 tarihli 7/8343 sayılı kararnamenin yürürlükte*” şeklindeki direktifine dayanarak 11 Kasım 1974 tarihinde TPAO'ya emir verilmiştir. Konu ile ilgili olarak Dışişlerine ve MSB'na bilgi verilmiştir. Ancak, 13 Kasım 1974 tarihinde koalisyon hükûmeti bakanları makamlarından ayrılmışlar ve Sadi Irmak Hükûmet'i görevi devralmıştır (Kayra, 2012: 430-431).

Sadi Irmak Hükûmet'inde ETKB Bakanı olarak Erhan Işıl görevlendirilmiştir. 22 Kasım 1974 tarihinde Genelkurmay, MSB, ETKB ve Dz.K.K. arasında deniz hukuku üzerinde gerçekleştirilen toplantıda Ege Denizi'ndeki araştırmaların erteleme olmaksızın Aralık ayında yapılması kararlaştırılmıştır. Ancak, 25 Kasım 1974 tarihli Dışişleri Bakanlığı ETKB'ya yazdığı yazı ile araştırmaların ertelenmesini istemiştir. Erteleme kararı 26 Kasım'da ilgililere bildirilmiştir. Bu durum üzerine TPAO, Dışişleri Bakanlığı'nın uyarısı üzerine Longva gemisine talimat göndererek rotasını değiştirerek İskenderun'a gitmesini bildirmiştir (Kayra, 2012: 431; Norveç Gemisi, 1975: 11).

Bülent Ecevit'in, 12 Ocak 1975 tarihinde Ege Denizi'nde kıta sahanlığında petrol arama konusunda hükûmetin görevini ihmal etmekle suçlaması ve Ege'de Türkiye'nin meşru hakları aleyhine hiç bir oldu bitti eylemine izin verilmeyeceği şeklindeki yazılı demeci (Ecevit Hükûmet'i, 1975: 1) üzerine Başbakan Sadi Irmak, “*yakında Ege'de petrol armaya başlayacağını, müdahale olursa çıkarlarımızın koruyacağız*” şeklinde yaptığı açıklamada (Hürriyet 1976, 1976:23) şöyle demiştir: “*Biz Ege Denizi'nin iki millet arasında bir barış ve işbirliği alanı olmasını istemekle beraber, Türk milletinin haklarını da her vasıta ile korumaya kesin kararlıyız. Anadolu'nun kıta sahanlığı olan bölgede petrol arama hakkımız üzerinde bir tereddüt söz konusu olamaz. Bu hakkımızı en elverişli şekilde kullanmak üzere hazırlıklarımız tamamlanmak üzeredir. Böyle bir görevde ihmal hiçbir suretle akla gelmez*” demiştir (Ege'deki Hakkımız, 1975: 1). Diğer yandan Bülent Ecevit'in Ege Denizi'ndeki petrol sondajları konusunda Irmak Hükûmet'ini eleştirici demeci Yunan ve Rum gazetelerinde önemli yer tutmuştur. Yunan ve Rum gazeteleri kullandıkları başlıklarda “*Ecevit'in yine tahrik ve tehdit edici bir dille konuştuğunu ve Türkiye'yi savaşa itmeye çalıştığını*” öne sürmüştür. Rum AGON gazetesi haberi tam manşet olarak yayınlamış ve “*Ecevit'in yeni savaş*

kundakçılığı, Savaş İsterisi, Ege üzerinde Savaş Bulutları” Fileleftheros gazetesi ise “Ecevit, Ege konusunda Saldırgan” başlığını kullanmıştır (Ege Üzerinde, 1975: 1).

Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Büyükelçi Semih Akbil, Türkiye’nin Ege Denizi kıta sahanlığı üzerindeki haklarının korunması ve Ege’nin bir Yunan gölü durumuna gelmemesi için Türkiye’nin yararlarına uygun bir politika izlediğini bildirmiştir. Semih Akbil yaptığı bir açıklamada “*Anadolu ve Yunan Yarımadaı tarafından çevrelenen Ege’nin bu iki ülke arasında bir dostluk ve işbirliği denizi haline dönüştürülmesi İçin Türkiye’nin kendine düşeni yapmaktan geri kalmadığını*” söylemiştir. Türk Hükûmet’inin Ege’deki haklarını tam bir kararlılık ve cesaretle savunma azminde olduğunu anlatan Akbil, “*Longva isimli Norveç bandıralı sismik araştırma gemisinin arızalanması yüzünden Ege Denizi’ndeki sismik araştırmalara ara verildiğini, gemideki arıza giderilir giderilmez araştırmalara devam edileceğini*” açıklamıştır. Dışişleri Bakanlığı sözcüsü Büyükelçi Semih Akbil bu araştırmaların ilgili makamların saptadıkları program uyarınca yapılmasının beklenilmesi gerektiğini sözlerine eklemiştir (Ege Denizi’ndeki, 1975: 1). Öte yandan Ege Denizi’nde petrol aramak için kiralanan Norveç’e ait Longva gemisinin günde 10.000 dolar kira ile 50 günden beri boş gezdiği ortaya çıkmıştır (Hürriyet 1976, 1976: 23).

TPAO tarafından kiralanan Longva isimli gemi 22 Ocak 1975 tarihinde Ege Denizi’nde kıta sahanlığı üzerinde petrol aramaları yapmak üzere Mersin Limanı’ndan hareket etmesine rağmen arızalandığını öne sürerek limana geri dönmüştür (Hürriyet 1976, 1976: 24; Milliyet 75, 1976: 5). İzmir Limanı açıklarında demirledikten sonra donanmanın eşliğinde sismik araştırmalar yapacak olan Longva gemisinde 30 Norveçli ve 3 Türk yer bilimcisi bulunuyor (Çakın, 1975: 1; Hürriyet 1976, 1976: 24). 1 Aralık 1974 tarihinden itibaren 3 ay süre ile 1 Mart 1975 tarihine kadar sismik aramalar yapmak üzere kiralanan Norveç bayraklı Longva sismik araştırma gemisinin Irmak Hükûmet’inin verdiği talimatlara rağmen Yunanistan’ın baskıları sonucu Ege Denizi’nde araştırmalara başlamadığı kesinlik kazanmıştır. Ege Denizi’nde araştırma yapmak üzere 4 Şubat 1975 tarihinde Başbakan Sadi Irmak ve 5 Şubat 1975 tarihinde ETKB Erhan Işıl tarafından iki kez verilen talimat Longva gemisi yedek parçasının olmadığını ileri sürülerek yerine getirmemiştir. Geminin bağlı bulunduğu şirketle ilişkileri yürütmekte yetersiz kalması nedeniyle TPAO Genel Müdürü Raşit Ceylan görevinden istifa etmek zorunda kalmıştır (Irmak Hükûmet’inin, 1975): 1). 12 Şubat 1975 tarihinde Norveç arama gemisi Longva Ege Denizi’nin tartışmalı sularında sismik araştırma yapmayacağını ETKB ve Türk Hükûmet’ine bildirmesi üzerine sözleşmesi iptal edilmiştir (Hürriyet 1976, 1976: 27). Sözleşmenin iptal edilmesi nedeniyle Başbakan Sadi Irmak gazetecilere yaptığı açıklamada “*Yakın bir tarihte ya satın alarak veya başka bir şirketin gemisi ile anlaşarak Ege’de bu araştırmaları mutlaka yapacağız*” demiştir (Ege’de Araştırma, 1975: 1).

Longva gemisinin Ege Denizi’nde araştırma yapmamasının sebepleri arasında Sadi Irmak Hükûmet’inin Amerikan yardımının kesilmesine karşılık pazarlık konusu gelmektedir. Diğer yandan, Yunanistan Başbakanı Karamanlis’in Norveç Hükûmet’ine bir mektupla Ege Denizi’nde

kıta sahanlığı üzerine sismik araştırmalar yapacak Longva gemisinin engellenmesi konusunda yardımcı olmasını istemiştir. Nitekim, Norveç'in Ankara Büyükelçisi Dışişleri Bakanlığına gelerek Longva gemisinin Ege'de tartışmalı bölgelerde araştırma yapması konusundaki endişelerini dile getirmiştir. Ayrıca, geminin sahibi şirketin esasında paravan bir şirket olduğu ve Yönetim Kurulu'nda yer alan 22 kişiden 14'ünün Rum asıllı Amerikalılardan oluştuğu ortaya çıkmıştır (Ege'de Araştırma, 1975: 9). Longva gemisinin Ege Denizi'nde araştırma yapmayı istememesi üzerine alternatif olarak anlaşılan Danimarka gemisinin de sözleşmesi aynı durumun yaşanacağı düşüncesiyle iptal edilmiştir. Böylece, Türkiye'nin Ege Denizi'nde kıta sahanlığı üzerinde araştırma yapma meşru hakkını gemi bulamadığı için yerine getiremeyerek çaresiz kalmıştır (Irmak Hükûmet'inin, 1975: 7).

Öte yandan, Karamanlis 26 Ocak 1975 tarihinde Ege kıta sahanlığı sorununu iki ülkenin birlikte UAD'na götürüp çözüm aramaları önerisini yapmıştır (Ön Görüşme, 1975: 1). Bu öneri üzerine liderlerle bir toplantı yapan Başbakan Sadi Irmak, Ecevit'in uluslararası yargıya gitmeye karşı olunmadığını ancak önce konunun çözümü için ikili görüşmelerin yapılması gerektiği uyarısına rağmen, "*Divana gitmekten kaçınamayız, zira haklıyız.*" şeklinde bir karar verdi. ABD, Sadi Irmak Hükûmet'i tarafından alınan bu kararı olumlu bulmuştur. Türkiye, Ege kıta sahanlığı konusunda Yunanistan Hükûmet'inin talebini kabul etmiştir (Milliyet 75, 1976: 5; İşyar, 2013: 618; Mor, 2016: 188). Sadi Irmak Hükûmet'inin UAD'na gitmeyi kabul etmesinin en önde gelen nedenleri arasında Amerikan Hükûmet'ini kızdırmamak anlayışı gelmiştir. Yunanistan Hükûmet'i bu açıklama ile mevcut statüyü korumanın sevincini yaşamıştır (Birand, 1980: 98-99). Öte yandan, Dış İşleri Bakanlığı sözcüsü Semih Akbil'in "*Lahey Adalet Divanına başvurma prosedürünün gerektirdiği belirli koşulların yerine getirilmesi yoluyla gidilebileceği*" şeklindeki açıklaması bu konuda bakanlık görüşünün farklı olduğunu göstermiştir. Bu prosedür, sorunun çözümüne yönelik iki ülkenin başbaşa çalışmalarını gerektirmiştir. Böylece uzun süreden beri Türkiye ile ikili görüşmelerden kaçan Yunanistan'ın ister istemez UAD'na götürülecek sorunların çerçevesini belirlemek için Türkiye ile yüz yüze görüşmelere katılmak zorunda kalmıştır (Ön Görüşme, 1975: 7; Hayta, 2020: 201).

ABD'nin Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasında bir yakınlaşmayı kolaylaştırmaya yönelik diplomatik çabaları, Türk Hükûmet'inin tutumunu etkileyerek somut sonuçlar vermeye başlamıştır. Sadi Irmak'ın Karamanlis'in önerisini muhalefete rağmen kabul etmesi, Dışişleri Bakanlığı'nda dış politika açısından büyük bir hata olarak görülmüştür (Birand, 1980: 99). 31 Mart 1975 tarihinde yıkılan Sadi Irmak Hükûmet'i yerine kurulmuş olan Süleyman Demirel Hükûmet'i sorunun yeniden görüşüleceğini ve konunun iki devlet arasında çözülmesi gerektiğini belirtmiştir. Siyasi istikrarsızlık dönemlerinde olduğu gibi, Dışişleri Bakanlığı aceleyle önerilen çözüm konusunda daha ölçülü bir yaklaşım sergilemiştir. Dışişleri Bakanlığı 6 Şubat'ta verdiği resmi yanıtta önerinin prensipte kabul edildiğini ancak uygulama yönteminin belirlenmesi için bir bakanlar toplantısına ihtiyaç duyulduğunu belirtmiştir. Irmak Hükûmet'inin güvenoyu alamaması nedeniyle

Demirel Başbakanlığında kurulan yeni hükûmet sorunun siyasal çözümünden yana olduklarını açıklamışlardır (Fırat, 2009a: 754).

2.1. 1976 Türkiye-Yunanistan Ege Kıta Sahanlığı Krizinde MTA Sismik I (HORA) Gemisinin Faaliyetleri

Sadi Irmak Hükûmet'inin güven oyu alamaması nedeniyle kurulan yeni hükûmet Ege Denizi kıta sahanlığı krizinin çözümünün siyasal olduğunu ilan etmiştir. 6 Nisan 1975 tarihinde TBMM Cumhuriyet Senatosunda Başbakan Süleyman Demirel tarafından okunan Hükûmet Program'ında Kıta Sahanlığı konusunda “...Türk-Yunan ilişkilerini olumsuz yönde etkileyen diğer bir konu, Ege Denizi sorunlarıdır. Ege Denizi'nde mevcut karasuları rejiminin komşumuz tarafından tek taraflı ve sorumsuz bir kararla değiştirilmesine kalkışıldığı takdirde, bu davranışının kesinlikle karşısında yer almak zorunluluğu doğar. ...Ege Kıta sahanlığı üzerindeki haklardan Türkiye'nin feragat etmesi hiçbir şekilde düşünülemez. Ancak, Hükûmet'imizin Ege'deki kıta sahanlığı sınırının Türkiye ile Yunanistan arasında müzakereler yoluyla ve hakkaniyet esasına dayanarak, anlaşma yoluyla tespiti gerekliliğine inanmaktadır.” denilmektedir (Cumhuriyet Senatosu, 1975: 395). Hükûmetin bu yöndeki tutumları 17-19 Mayıs 1975 tarihlerinde Roma ve 31 Mayıs 1975 tarihinde Brüksel'de Bakan ve Başbakanlar seviyesinde görüşüldükten sonra sorunun UAD tarafından çözüme kavuşturulması konusunda çözülmesi gerektiği görüşüne varmışlardır. Brüksel bildirisinin iki taraf arasında uzun süreli bir yumuşama ortamı sağlaması beklentisi uzun sürmemiş bildiri iki ülke tarafından farklı şekillerde değerlendirildiğinden krize neden olmuştur (Karadeli, 2014a:147).

Esasında, Türkiye ile Yunanistan'ın Ege Denizi'ne yönelik bakış açılarının tamamen farklı olduğu 30 Nisan 1975 tarihinde Cenevre'de teknisyenler düzeyinde yapılan Ege Denizi'nin paylaşılmasına yönelik ilk görüşmede ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, Yunanistan Ege kıta sahanlığı konusunda Türklerle baş başa kalmamak için UAD'na gitmeyi amaçlamış, kurnaz hamlelerle Ege Denizi'ni Türklere kapatmak amacını gütmüşlerdir. Ayrıca, uluslararası kuruluşların desteğini alarak Türkiye ile sorunun çözümüne yönelik müzakerelerden devamlı kaçınmıştır. Türkiye ise çözüme ulaşmanın yolunu yüz yüze görüşmelerde aramıştır (Birand 1980: 118).

Sadi Irmak Hükûmet'i döneminde başlayan Ege Denizi'ndeki gerilimi azaltmak amacıyla 17 Mayıs 1975 tarihinde Yunanistan ve Türkiye Dışişleri Bakanları Dimitrios Bitsios ve İhsan Sabri Çağlayangil Roma'da bir araya geldiler (Hürriyet 1976 Yıllığı, 1976: 43). Bu toplantı krizin aşılmasında önemli bir adım olmuş ABD ve iki ülke kamuoyu tarafından olumlu karşılanmıştır. Yunan tarafı sorunu UAD'na götürmek üzere bir tahkimname yazmak için toplantıya dört uzman ile katılırken, Türk tarafı ise sorunun öncelikle görüşmeler yoluyla çözüme kavuşturulması gerektiğini, tahkimname hazırlamanın mümkün olamayacağını belirtmiştir. Üç gün süren Dışişleri bakanları arasındaki görüşmelerde anlaşma sağlanamayınca konu Karamanlis-Demirel görüşmesine bırakılmıştır (Birand, 1980: 122; Fırat, 2009a: 755).

31 Mayıs 1975 tarihinde Yunan ve Türk Başbakanları Karamanlis ve Demirel, iki devlet arasındaki Ege sorunlarını görüşmek için ABD Başkanı Ford'un isteği doğrultusunda Brüksel'de gerçekleştirilen NATO Devlet ve Hükûmet Başkanları zirvesinde bir araya gelmişlerdir. Türkiye'ye ambargo koyan ABD, Ankara'ya Kıbrıs konusunda olumlu bir adım atması için baskı yapıyordu. Üç saat süren görüşmenin ardından basına yayınlanan ortak bildiride, Dışişleri Bakanı Çağlayangil ve Türk diplomatların itirazlarına rağmen “İki Başbakan ülkeleri arasındaki sorunları gözden geçirme olanağı bulmuşlardır. Bu sorunların barışçı görüşmeler yoluyla ve Ege kıta sahanlığının da UAD tarafından çözümlenmesini kararlaştırmışlardır.” cümleleri yer almıştır (Birand, 1980: 130; Fırat 2009a: 755).

Karamanlis, Süleyman Demirel'i UAD'nın müdahil olmasını kabul etmeye ikna etme girişimi kamuoyunda güçlü bir tepkiye yol açmıştır. Benzer şekilde Süleyman Demirel de Sadi Irmak gibi Ege sorununu ele almakta etkisiz kaldığı yönünde eleştirilere maruz kalmıştır. Eleştirilerin başını çeken Bülent Ecevit, daha önce Sadi Irmak Hükûmet'ine yönelttiği gibi, Süleyman Demirel'i de yaşanan dış politika olayları karşısında tepkisiz kalmakla suçlamıştır. Diğer yandan Demirel, toplantıda ikili görüşmelerden de söz ettiğini, “Divana gideceğiz diye söz vermedim” demiştir. Bu durum üzerine 30 Eylül 1975 tarihinde Yunanistan'a verilen nota ile “Ege'de kıta sahanlığı sorununun ikili görüşmelere ağırlık verilerek çözümlenebilir, gerekirse Divana gidilebilir” şeklinde açıklama yapılmıştır. Verilen bu nota, Türk Başbakanı'na karşı bir güvensizlik oluşturmuş ve 2 Ekim 1975 tarihli cevabı nota ile Yunanistan Türkiye'yi Başbakanlar arasında gerçekleştirilen antlaşmayı bozmakla suçlamıştır (Birand 1980: 131; Fırat, 2009a: 755).

Mart 1975'te Yunanistan'ın Ege Denizi'nde Taşöz adası civarında günde 100 bin varilden fazla petrol çıkarma işlemine başlanacağını açıklaması üzerine Ege Denizi'nde kıta sahanlığı konusunda tartışmalar yeniden alevlenmiştir. 7 Mart 1976 tarihinde Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Selahattin Kılıç Ege Denizi'nde petrol aranacağına yönelik açıklamalarda bulunmuştur (Birand, 1980:201). 15 Mart 1976 tarihinde New York'ta başlayan Deniz Hukuk Konferansı uyarınca Yunanistan'ın Ege Denizi'nde kara sularının 6 milden 12 mile çıkarması halinde bunun “casus belli” sayılacağı bir nota ile bildirilmiştir (Hürriyet 1977 Yıllığı, 1977: 20). Bu açıklamalar Yunanistan'ın dünya kamuoyunda “Türkiye, kıta sahanlığı sorunlarını adaları ele geçirmek için gündeme getiriyor. Yunan topraklarında gözü var” şeklindeki propagandalarını etkili şekilde yürütmelerini sağlamıştır. Bu propagandalar sayesinde Yunanistan antlaşmalar imzalıyor ve hibe kredileri kazanıyordu. Yunan Dışişleri Bakanı Bitsois, Ege'de ABD güvencesini ABD Dışişleri Bakanı Kissinger'e yazdığı mektupla kolayca alabilmiştir (Birand, 1980: 202).

İki ülke heyetleri arasında yapılan görüşmelerden bir sonuç çıkmaması ve anlaşma sağlanamaması üzerine Türkiye bizzat Ege Denizi'nde araştırma yapmak üzere girişimlerde bulunmuştur (Ege Kıta, 1976:1). Ege'de gerginliğin tırmandığı ve Yunan Başbakanı Karamanlis'in Mecliste Saldırmazlık Paketi önerdiği konuşmasını yaparken Türkiye de Ege Denizi'nde araştırma

yapmak üzere Ulaştırma Bakanlığı tarafından hizmet dışı bırakılan HORA adlı geminin ismini Sismik I olarak değiştirmiş ve petrol aramak için gereken donanımları yerleştirmeye başlamıştır. Çift gövde kaplamalı HORA gemisi 1942 yılında Almanya’da yapılmış, II. Dünya Savaşında Alman denizaltı gemilerine ikmal yapmış, savaş sonrası 1949 yılında İngiltere’ye savaş tazminatı olarak verilmiştir. İngiltere’de ismi Hercules olarak değiştirilmiş olup deniz kurtarma römorku olarak kullanılmasına karar verilmiştir. 1954 yılında Türkiye gemiyi satın almış ve ismi yeniden HORA olarak değiştirilmiştir. 1968 yılında görevden çekilinceye kadar römorkör olarak görev yapmıştır. Ulaştırma Bakanlığı ile Enerji Bakanlığı arasında yapılan satış protokolü ile HORA gemisi MTA tarafından İstinye Limanı’nda yenilenmiş ve ismi Sismik I olarak değiştirilmiştir (Birand, 1980: 205-211; Kavukçu, 2015: 10; MTA, 2023).

Sismik I gemisinin tadilatının yapılmasının ardından jeofizik cihazlarla donatılması sırasında Karamanlis bir yandan Saldırmazlık Paktı önerisi yaparken diğer yandan Ege hava sahasını Türk sivil ve askeri uçaklara kapattığını ilan etmiştir (Hürriyet 1977 Yıllığı, 1977: 24). Saldırmazlık Paktı önerisine cevap veren Demirel Lozan dengesini Yunanistan’ın bozduğunu bildirmiştir. Demirel açıklamasında devamla *“Türkiye aynı savunma paktındaki iki devletin saldırmazlık paktı yapması hususunda tereddütler taşımaktadır. Yunanistan’ın adalarla ilgili Milletlerarası anlaşmaları fütursuzca ihlal etmesini Türkiye’nin kabul etmeyeceğini önemle kaydedirim”* demiştir. Karamanlis, Demirel’in bu cevabından hiç memnun olmamış ve Türk Hükûmet’ini suçlamıştır. Hükûmet’in iki ülke arasındaki bunalımları uzatmak ve körüklemek istediğini, Ege Denizi’nde 50 yıldan bu yana mevcut olan statükoyu tek taraflı olarak değiştirmeyi hedeflediğini, hükûmetin yapıcı bir diyalog kurmaktan kaçındığını iddia etmiştir (Hürriyet 1977 Yıllığı, 1977: 30).

Sismik I gemisine gerekli cihazlar yerleştirildikten sonra Ege’ye açılacağı haberi üzerine Yunanistan, Sismik I’ın Ege Denizi’ne çıkarak araştırma yapmasını *“kötü niyetli, kışkırtıcı ve keyfi”* olarak değerlendirerek endişeye kapılmış, Yunan Deniz Kuvvetleri tarafından geminin engelleneceğini ABD ve SSCB’ye resmen bildirmiş ve Yunan Silahlı Kuvvetlerine *“alarm”* vermiştir (Atina, 1976:1; Yunan Ordusu, 1976: 1, 7; Hürriyet 1977 Yıllığı, 1977: 38). Yunan Hükûmet’inin, Türkiye’yi Ege Denizi’nde jeolojik araştırma yapmaması için uyardığı, böyle bir durumun yol açacağı gelişmelerden Türkiye’nin sorumlu olacağını bildirmiştir. Ayrıca, Ege Denizi’ndeki hak iddialarının UAD tarafından tarafsız bir inceleme ile karar verilmesi yönündeki Yunanistan tezini yenilemiş ve Türkiye’nin Ege Denizi’nde hakkı olmadığı sınırlar içinde sismik araştırmalar yapmaması istenmiştir (Atina: Horayı, 1976: 1). Çanakkale Boğazı’na en yakın adalara 12 mil mesafede şamandıralar çekerek bu sınırların geçilmesinin ülke sınırlarının ihlali anlamına geleceğini ve araştırma gemisinin batırılarak engelleneceğini duyurmuştur (Kavukçu, 2015). Bülent Ecevit’in, yaşanan gerginlik üzerine *“MC Hükûmet’inin Ege tutumu kuşku vericidir”* (Hürriyet 1977 Yıllığı, 1977: 37) demecine karşılık Başbakan Süleyman Demirel önce *“HORA, Egeye açılacaktır”* ve ardından *“HORA, gemisi her halükârda kendisine verilen görevi yapacaktır. Kara sularımızın dışındaki deniz Yunanistan gölü değildir. Biz bir mesele çıkarmaya çalışmıyoruz, karşı taraf mesele*

çıkarmadığı sürece her şey makul ölçüler içerisinde yürür” demiştir (Hora Verilen, 1976, 1; Demirel Hora, 1976: 1).

Karamanlis, 1974 yılında Ecevit Hükûmet’inin Ege Denizi’ne yolladığı TCG Çandarlı olayının benzerini yaşamak istemiyordu. Yunanistan’ın kıta sahanlığı olarak gördüğü bölgelerde Türkiye’nin petrol araştırmaları yapması engellenmezse zamanla alışkanlık oluşturarak bir hukuk kuralı haline gelerek hak doğmasına sebep oluşturabilirdi. Kıbrıs Barış Harekâtı nedeniyle uluslararası baskı altına alınan Türkiye’yi 1975 yılında Sadi Irmak Hükûmet’i döneminde Longva araştırma gemisi nasıl engellenmişse Sismik I gemisinin de engellenmesi kaçınılmazdı. Yunanistan Ege’deki statükoyu ne olursa olsun korumalıydı (Birand, 1980: 205).

Ege Denizi’nde yaşanan bu gelişmeler Kıbrıs’ta Rum basını aynı nokta etrafında birleştirmiştir. Rum basını tamamen Yunanistan basınının ağızıyla Türklere karşı bir *“kutsal ittifak”* oluşturmuştur. Makarios yanlısı Fileleftheros (Liberal) gazetesi *“Türkiye’nin Egeyi istediğini, savaş tehdidi savurduğunu”*, Klerides yanlısı Agon (Mücadele) gazetesi *“Ege’deki tahriklerin kontrolden çıkabilecek bir bunalıma yol açabileceğini”* yazmışlardır. Böylece, Rum toplumunda büyük ve güçlü bir Yunanistan algısı oluşturmak için *“Türklerin herhangi bir tahrikine karşı koymak için tüm tedbirlerin alındığını”* duyurmuşlardır. Türklerin Ege Denizi’ndeki bu tehditkâr tutumunun ana hedefinin Kıbrıs olduğunu, ancak Yunanistan’ın buna karşı gerekli tüm önlemleri aldığını ve batılı ülkelere bunun diplomatik yollarla bildirildiğini ifade etmişlerdir (Yalın, 1976: 10).

MTA Sismik I gemisinin Ege Denizi’ne açılarak Yunanistan’ın kendi kara suları olarak gördüğü alanlarda araştırma yapacağını kesinleşmesi üzerine Türk Silahlı Kuvvetlerine ait Ege Ordusu teyakkuz durumuna geçmiş ve SHODB Ege’nin bazı bölgelerini yasak bölge ilan etmiştir (Hora Açılıyor, 1976: 1). Yunanistan Başbakanı Karamanlis, Türkiye’nin Ege’de silahlı saldırı olasılığına karşı bir güvence olarak gördüğü ABD Dışişleri Bakanı tarafından yollanan mektupta *“Ege’de silahlı bir çatışmaya karşı olduklarını, Kıbrıs’ta toprak değişikliğinin gerekliliğini”* bildirilmiştir (Birand, 1980: 206). Diğer yandan, Yunan donanması Sismik I’ın araştırma yapacağı bölgelerde demirlemiştir. Böylece, Türk-Yunan ilişkileri son iki yılın en gergin dönemine girmiştir. İki taraf arasında bir çatışma olasılığının her zamankinden fazla olduğu değerlendirilmiştir (Hora Açılıyor, 1976: 11). Yunanistan, 1965 yılında Ege Denizi’nde sondaj için izinler verirken herhangi bir tepki göstermeyen Başbakan Demirel Sismik I gemisinin Ege’de yapacağı araştırma ile ilgili olarak verdiği demeçte *“Horanın açık denizde araştırma yapması ile kıta sahanlığının ilgisi yoktur. Atina’nın tutumu mantık dışıdır. Hora Ege’de açık denize çıkacaktır. Yunanlılar ona saldırırsa bu korsanlık olur”* demiştir (Hürriyet 1977 Yıllığı, 1977: 39).

7 Mart 1976 tarihinden bu yana Sismik I gemisinin Ege Denizi’ne çıkacağını sürekli beyan eden Türk Hükûmet’i Haziran sonu geldiğinde dahi sismik araştırma cihazları geminin üzerine monte edilmemişti. Sismik I konusunda Türk bürokrasisi geminin hazırlanmasında hem isteksiz hem de

yetersiz kalmıştı. Her kafadan bir ses çıkıyordu. Bazı bürokratlar “*platform alsak daha iyi olur*” derken diğer bir grup “*Ege’de petrol yok*” demişlerdir. Bu karmaşıklığın arkasında Bakanlar arasındaki uyumsuzluk da sebep olmuştur (Birand, 1980: 212). Ancak, özellikle Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Selahattin Kılıç’ın ve diğer bakanların basına sürekli bilgi vermesi sonucunda dış politika konusu Ege Kıta sahanlığı sorunu iç siyasete alet edilmiştir. Çıkan bu kriz Türk kamuoyunun da yakın ilgisini çekmiştir (Hora Konusundaki, 1976: 11). Demirel, yaptığı açıklama ile “*Ege Fatih*” haline dönüşürken Ecevit, Hükûmet’i “*Horanın Egeye çıkışını bir balıkçı teknesine benzetmek akıl almaz bir çelişkidir*” sözleri ile köşeye sıkıştırmaya çalışmıştır (Ecevit: Demirel, 1976:11; Ecevit Ege’de, 1976:1). Ancak, Ecevit’in “*balıkçı teknesi*” benzetmesine Dışişleri Bakanlığı sert bir yanıt vererek Ecevit’i “*milli yararlar taalluk eden böyle nazik bir konuda meseleyi sulandırmak, Hükûmet’in kararlarına gölge düşürmek dış ilişkilerimiz bakımından kışkırtıcı olmak ve ulusal yararlarımıza ters düşmekle*” suçlamıştır (Sirmen, 1976: 3).

Sismik I gemisi, 23 Temmuz 1976 tarihinde Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Selahattin Kılıç ile Ulaştırma Bakanı Nahit Menteşe arasında İstanbul’da gerçekleştirilen törenle MTA’ya devredilmiştir. Ulaştırma Bakanı Nahit Menteşe yaptığı konuşmadan sonra Hora gemisini Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Selahattin Kılıç’a teslim etmiştir (Hora Denize, 1976:1). Törende bir konuşma yapan Selahattin Kılıç “*Hora, Türkiye’nin bir parçasıdır. Arkasında 40 milyon Türk’ün bulunduğunu kimse unutmamalı. Türkiye Ege’de petrol aramaya karardır*” demiştir (Hürriyet 1977 Yıllığı, 1977: 39; Hora Araştırma, 1976: 1). Sismik I’nin görev yapacağı rotanın gizli tutulacağı, yeri ve zamanı geldiğinde kamuoyu ile paylaşılacağı, araştırma sırasında her türlü imkân ile korunacağı bildirilmiştir. Törenin ardından MTA Sismik I gemisi İstinye Tersanesinden 1.Kaptan Metin Nişancı yönetiminde Ege Denizi’ndeki görevi için yola çıkmıştır (Hora Bugün, 1976: 4). İstinye Tersanesi’nde yapılan törenle Hora gemisinin denize açılması nedeniyle Başbakan Süleyman Demirel “*Ege’de sismik araştırma yapılacaktır*” demiştir. Diğer yandan, Genelkurmay Başkanı Orgeneral Semih Sancar kuruluş yıldönümü sebebiyle Ege Ordu Komutanı Orgeneral Turgut Sunalp’e gönderdiği mesajda “*Ege’deki hak ve menfaatlerimizin her geçene gün biraz daha öneminin arttığını, savunmamız ve milli menfaatlerimiz in her ne pahasına olursa olsun yerine getirileceğinden kimsenin kuşkusu olmasın*” demiştir (Sancar, 1976: 11).

Sismik I gemisinin Ege Denizi’ne araştırma yapmak üzere gönderilmesi üzerine Yunan basını Karamanlis Hükûmet’ini kapalı siyaset yapmakla suçlamıştır. Diğer yandan Yunan Hükûmet’inin Basın Sözcüsü yaptığı basın açıklamasında Hora’nın, Yunan kıta sahanlığında araştırma yapması için izin almasını şart koşan Atina’nın, Hora sismik araştırma gemisinin petrol aramaması ve sondaj yapmaması halinde müdahale etmeyeceğini bildirmiştir. Yunan Hükûmet sözcüsü “*Hora gemisinin açık denize çıkmak için Yunan sularından geçebileceğini izin almak şartıyla Yunan adaları kıta sahanlığında bilimsel araştırma yapabileceğini, ancak Yunan kıta sahanlığı içinde petrol arayamayacağını, sondaj ve işletme yapamayacağını*” bildirmiştir. Horanın denize açılması üzerine Yunan Dışişleri Bakanlığı sözcüsü “*Yunan Hükûmet’i sükunetle ve hazır vaziyette gemiyi*

izlemektedir. Daha önce belirtildiği gibi ancak haklarımız çiğnenirse müdahaleye kararlıyız. Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki Hakkı Türkiye'den fazladır" şeklinde açıklamalarda bulunmuştur (Atina: Hora; 1976:1).

Yunanistan kabinesinin toplantısından sonra Hükûmet Sözcüsü Lambrias'ın gazetecilerle yaptığı mülakatta Sismik I gemisinin Ege'ye açılmasına karşı Yunan Hükûmet'inin göstereceği tepkinin geminin yapacağı provokasyonunun derecesine bağlı olacağını söylemiştir. Ayrıca, Lambrias, Türkiye'yi sorunun UAD'nin çözmesine engel olduğu için eleştirmiş, Yunan Hükûmet'inin hiçbir zaman gemiye karşı kuvvet kullanacağını açıklamadığını söylemiş ve *"Tepki göstermek için kuvvet kullanmanın da dışında yollar vardır"* demiştir (Horaya Karşı, 1976:1). Diğer yandan, Bülent Ecevit'in konu hakkında verdiği demeçte *"Yunanistan Ege'de Hak iddia ediyorsa bizim de Ege'de hak iddia etmemiz hakkımızdır"* demiştir (Ecevit Ege'de, 1976:1). Konu ile ilgili olarak İçişleri Bakanı Oğuzhan Asiltürk Hora gemisinin Ege Denizi'nde 20 araştırma yapacağını açıklamıştır. Türkiye'nin iyi komşuluk ilişkilerini hiçbir zaman zedelemeyeceğini söyleyen Bakan Asiltürk *"MTA Sismik I, verilen görevi yerine getirmek üzere Ege'ye açılmıştır. Bundan hiç kimsenin rahatsız olmaması gerekir. Bir tecavüze uğrarsa misliyle mukabele görür"* demiştir (Hora Ege'de 20, 1976:1; Hora Ege'de 20 Yerde, 1976:1).

Ege Denizi'nde petrol arayacak olan MTA Sismik I gemisi 23 Temmuz 1976 tarihinde saat 11.30'da İstinye Rıhtımı'ndan yola çıkmıştır. Kaptan Metin Nişancı yönetiminde önce Türk karasularında daha sonra bitişik açık denizlerde petrol aramıştır. Görevi sırasında herhangi bir müdahale olmaması için Türk donanmasına ait gemilerce uzaktan sıkı bir güvenlik önlemi alınmıştır. Türk Hükûmet'inin talimatları uyarınca, Yunanistan'ın 12 mil karasuyu sınırlarını tanımadan Yunanistan ile kıta sahanlığı anlaşmazlığı bulunan bölgelerde, yalnızca uluslararası hukuk kararları doğrultusunda ve 6 mil sınırlarını dikkate alarak şamandıralarla çizilen sınırları yarıp geçmiştir. Silahsız ve amacı deniz araştırması yapmak olan MTA Sismik I gemisi komşu ülkenin tüm tacizlerine rağmen ilk seferini kararlılıkla ve başarı ile tamamlamıştır (Hora Ege'de, 1976: 1; Hora İhtilafı, 1976: 11; Hora Bugün Egeye, 1976:1; Kavukçu, 2015: 10). NATO'nun her iki ülkeden ihtiyatlı olmalarını istemesinin (NATO, 1976:1) ardından, her iki hükûmetin de karşılıklı olarak gerginliği azaltıcı yöndeki açıklamaları iki devlet arasında çatışma çıkma olasılığını ortadan kaldırmıştır (Atina ve Ankara, 1976: 1).

Sismik I gemisi görevinin ilk bölümünü tamamlayarak Çanakkale limanında bakıma alınmıştır. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Selahattin Kılıç konu ile ilgili olarak araştırmalar sonucunda elde edilen bilgilerin MTA'da inceleneceğini, bakım ve ikmal yapıldıktan sonra Sismik I'ın yeniden Ege Denizi'ndeki görevine devam edeceğini açıklamıştır (Hora Görevinin, 1976:1). Bakanlar Kurulu toplantısında Sismik I'ın birinci dönem çalışma sonuçlarının değerlendirildiğini kaydeden Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Selahattin Kılıç yaptığı açıklamada *"Hora Gemisi bir iki gün içerisinde Çanakkale'den ikinci görev sahasına hareket edecektir. Böylece Ege Denizi'nde karasularımızda,*

bitişik açık denizlerde kararlaştırılmış olan sismik etütler programına uygun olarak devam etmektedir. Bundan sonra da aynı şekilde programın diğer bölümleri eksiksiz uygulanacaktır” demiştir. Bu arada SHODB da yaptığı açıklamada Sismik I’ın halen Çanakkale’de ikmal yaptığını ve 6-21 Ağustos 1976 tarihlerinde Ege Denizi’ndeki araştırmalara gece gündüz devam edeceğini bildirmiştir. Ayrıca, Bakanlar Kurulu’nun yapacağı toplantıda Yunanistan’ın Kuzey Ege Denizi’ne gönderdiği Nautilus gemisiyle ilgili alınacak tutumun da belirleneceği bildirilmiştir (Hora Görevinin, 1976:1,9).

Yunanistan Başbakanı Atina’da Başpiskopos Makariosla birlikte yaptığı toplantıdan sonra verdiği demeçte *“Ege’de çıkacak bir çatışmanın Kıbrıs Rumlarına da memnuniyet verici sonuçlar getireceğini”* öne sürmüştür (Karamanlis, 1976:1). Sismik I araştırma gemisinin Ege Denizi’nde kara sularımızda ve uluslararası sularda yaptığı araştırmalarla ilgili olarak Yunanistan Hükûmet’inin notasına verilen cevabı notada Yunan Hükûmet’inin iddiaları reddedilmiş, ayrıca Yunan Donanması ve Hava Kuvvetleri tarafından Sismik I gemisinin taciz edilmesi protesto edilmiştir. Yunan Hükûmet’inin bu taciz faaliyetlerinin derhal durdurulması istenmiştir. Dışişleri Bakanlığı Büyükelçisi Semih Akbil yaptığı açıklamada *“Ege Kıta sahanlığı üzerinde Yunan egemen haklarının ihlal edildiği yalandır. Yapılan arama faaliyetleri uluslararası hukuka uygundur. Tahrik edici faaliyetler nedeniyle ortaya çıkabilecek arzu edilmeyen olaylardan doğacak sorumluluk Yunanistan’a ait olacaktır”* demiştir (Horanın İzlenmesi, 1976: 1,5). 23 Ağustos 1976 tarihinde Edirne’de Tıp Fakültesi’nin temel atma töreninde konuşan Başbakan Demirel Yunanistan’ı kastederek *“Komşu devlete söylüyorum: Yanlış hesap yapan, başına büyük bela açar. Kimse Hora gemisinin kılına dokunamaz. Geminin kılına dokunanın canına dokunuruz”* demiştir (Demirel, 1976:1).

Yunan savaş gemileri tarafından yakından takip edilmesine rağmen bir çatışmanın son anda önüne geçilmiştir. İki ülkenin savaşın eşiğine gelmesi her iki tarafta da gerginliğin artmasına neden olmuştur. Nihayetinde, iki ülke 2 Kasım 1976’da yayımladıkları Bern Deklarasyonu ile kıta sahanlığı sorunu çözülene kadar Ege’de herhangi bir sondaj faaliyetinde bulunmaktan kaçınacaklarını taahhüt etmişlerdir.

2.2. Yunanistan’ın BM Güvenlik Konseyi ile UAD’na Başvurusu ve Bern Antlaşması

Yunanistan, MTA Sismik I gemisinin Ege Denizi’nde, uluslararası sularda yaptığı petrol arama faaliyetlerini önleyemeyince 10 Ağustos 1976 tarihinde, Güvenlik Konseyi Başkanına bir mesaj göndererek, *“Türkiye’nin Ege Denizi’ndeki kıta sahanlığı üzerinde Yunanistan’ın egemenlik haklarını son zamanlarda defalarca ve açıkça ihlal etmesi nedeniyle uluslararası barış ve güvenliği tehdit eden tehlikeli bir durum yaratıldığı”* gerekçesiyle konseyin acil olarak toplanmasını talep etmiştir. Aynı gün, Yunanistan UAD’na tek taraflı yaptığı başvuruyla, *“Ege Denizi’nde Yunanistan ve Türkiye’ye ait kıta sahanlığının sınırlandırılması ve bu devletlerin kıta sahanlığını araştırma ve*

işletme konusundaki yasal haklarına ilişkin uyumsuzluk” konusunda dava açmıştır. Divanın, Türkiye ve Yunanistan’ın Ege’de bilimsel araştırma yapmamaları ve iki ülke arasındaki barışçı ortamları tehlikeye düşürecek askeri hazırlıklara girişmemelerine yönelik bir karar alınmasını istemiştir. Güvenlik Konseyi’nde Ege sorunu ile ilgili çalışmalar İngiltere, Fransa ve İtalya’nın hazırladığı karar tasarısı üzerindeki temalar ile devam etmiştir. İlgili taraflar arasında mutabakat tamamlandıktan sonra karar tasarısı konseye sunulmuştur. Yunanistan’ın başvurusu üzerine 12 Ağustos 1976 tarihinde toplanan konseyde önce Yunan Dışişleri Bakanı Bitsois bir konuşma yapmıştır. Bitsois yaptığı konuşmada Kıta Sahanelığı üzerindeki egemenlik konusunun tartışılmasına karşı olduklarını, sorunun UAD’ye götürülerek çözümlenmesinin uygun olacağını, BM’in 1974 yılında Kıbrıs Barış Harekâtı’nı engelleyemediğini, Ege Denizi’nde ortaya çıkan sorunun şimdi durdurulması gerektiğini ifade etmiştir. Bitsois’in konseydeki konuşmasına Büyükelçi İlter Türkmen “*Barışa yönelik bir tehdit varsa bu tehdit Yunan Hükûmet’inin Ege Denizi’ni bir Yunan gölü haline getirme rüyasından ileri geldiği*” şeklinde kısa bir cevap vermiştir (Güvenlik, 1976: 1, 7; Doğru, 2003: 80; Fırat, 2009a: 757; Gros, 2017: 31).

Üç ülkenin hazırladığı karar tasarısının, Türkiye ve Yunanistan’ın “*kuvvete başvurmama ve anlaşmazlıkları görüşmeler yoluyla çözme*” konusunda görüş birliği içinde olduğunu vurguladığı belirtilmiştir. Ancak, Türkiye bu karar tasarısına Ege adalarının silahsızlandırılmasının, Yunanistan ise anlaşma sağlanana kadar Sismik I’ın çalışmalara ara vermesinin eklenmesini istemişlerdir (Güvenlik, 1976: 7). Diğer yandan, Economist dergisi yazdığı makalede “*Ege Sorununun Güvenlik Konseyi ve Adalet Divanında çözümlenemeyeceğini, karşılıklı uzlaşmanın şart olduğunu*” belirtmiştir. Makalede devamla “*Türkiye ve Yunanistan Ege Denizi’ndeki petrolleri kendi başlarına gereği gibi işletemezler. Aralarında ne kadar çabuk anlaşılırlarsa o kadar iyi olur*” demiştir (The Aegean, 1976: 10).

Güvenlik Konseyi, 25 Ağustos 1976 tarihinde aldığı 395 sayılı kararla, sorunun içeriğine yönelik bir karar almaktan kaçınarak Yunanistan ve Türkiye arasında Ege Denizi’nde yaşanan gerginliklerden duyduğu endişeyi dile getirmiştir. İlişkilerin yeniden başlatılmasının ve sürdürülmesinin önemini vurgulayarak, tarafların anlaşmazlıkları doğrudan müzakereler yoluyla çözmeye devam etmesi gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca, tarafların hem birbirlerinin uluslararası hak ve yükümlülüklerine saygı göstermeleri hem de barışçıl çözüme yönelik çabaları tehlikeye atabilecek olaylardan kaçınmaları gerektiğinin bilincinde olmalarını istemiştir. Güvenlik Konseyi, Yunanistan ve Türkiye hükümetlerine mevcut durumda azami itidal göstermeleri çağrısında bulunmuştur. Müzakere sürecinin kolaylaştırılması için bölgedeki gerginliği ortadan kaldırmak adına gereken her şeyin yapılmasını istemiştir. Anlaşmazlıklar konusunda doğrudan müzakerelere yeniden başlamalarını ve bu müzakerelerin kabul edilebilir bir çözüme ulaşması için gerekli adımları atmaları gerektiğini vurgulamıştır. Bu bağlamda, özellikle UAD olmak üzere uygun yargısal araçların mevcut uyumsuzluklarla ilgili hukuki anlaşmazlıkların çözümüne katkıda bulunabileceğini dikkate almaya devam etmelerini önermiştir (Security Council Resolution, 1976:15-16; Sönmezoğlu, 2000: 183).

Yunanistan UAD'ye tek taraflı yaptığı başvuruda iki talepte bulunmuştur: 1) Türkiye ve Yunanistan'ın dava sonuçlanıncaya kadar Türkiye'nin petrol arama ruhsatı verdiği alanlarda tüm arama faaliyetlerine bir son vermesini ve barışı tehlikeye atacak faaliyetlerin önlenmesine yönelik ihtiyatı tedbir kararı alınmasını istemiştir. 2) Yunan adaları ile Türkiye arasındaki Kıta Sahanlığı sınırlandırılmasının hangi usullere göre yapılacağına belirlenmesini istemiştir (Doğru, 2003: 82). Yunanistan'ın tek taraflı başvurusu üzerine Divan, Türkiye'den konu ile ilgili açıklama yapmasını istemiştir. Yunanistan'ın aksine davanın yazılı ve sözlü aşamalarına katılmayan Türkiye herhangi bir özel Yargıç da atamamıştır. Türkiye 25 Ağustos 1976 tarihinde gönderdiği mektup ile Divanın yetkisizliğini öne sürmüş, tartışma konusu yapılan arama faaliyetlerinin Yunanistan'ın haklarına herhangi bir zarar vermeyeceğini ve Türkiye'nin barışa helal getirecek herhangi bir kuvvet kullanma niyetinde olmadığını bildirmiştir. UAD'nin 11 Eylül 1976 tarihinde aldığı karar ile Türkiye'nin tartışma konusu olan sahalarda yaptığı sismik araştırma faaliyetlerinin Yunanistan'ın haklarına herhangi bir onarılmaz zarar vermediğine kanaat getirilerek Yunanistan'ın ihtiyatı tedbir kararına gerek olmadığı yönünde karar vermiştir (ICJ, 1976: 14; Fırat 2009a: 756; Doğru, 2003: 83-84).

Bu kararın ardından Divan, davanın içeriğine yönelik karar almadan önce yetkili olup olmadığına yönelik inceleme başlatmıştır. Bu inceleme için taraflardan yetki konusundaki görüşlerini iletmeleri istenmiştir. Türkiye öze ilişkin görüşmelerin yazılı ve sözlü bölümlerine katılmamıştır. Ancak, 10 Ekim 1978 tarihinde Yunanistan'ın UAD'nin davaya bakmakla yetkili olduğuna dair görüşlerinin haksız olduğunu kanıtlamak üzere bir mektup göndermiştir. 19 Aralık 1978 tarihinde UAD'nin 12'ye karşı 2 oyla, Yunanistan tarafından 10 Ağustos 1976'da tek taraflı olarak yaptığı Türkiye ile arasında ortaya çıkan kıta sahanlığı konusundaki davayı değerlendirmede yetkisiz olduğuna karar vermiştir (ICJ, 1978: 46; Fırat, 2009a: 756; Doğru, 2003: 90).

Güvenlik Konseyinin Yunanistan'ın istediği şekliyle bir karar vermek yerine görevsizlik kararı vermesi üzerine Türkiye ile Yunanistan arasında kıta sahanlığının sınırlandırılmasına ilişkin görüşmelere yeniden başlanmıştır. Bu konudaki ilk toplantı 1 Ekim 1976 tarihinde New York şehrinde gerçekleştirilmiştir. Yapılan bu ilk toplantıda her iki taraf da Ege Denizi kıta sahanlığı krizinin karşılıklı olarak bir çözüme kavuşturulması amacıyla görüşmelere devam edilmesi yönünde anlaşmış ve bunun için Bern ve Paris'te yeniden görüşmelere devam edilmesine karar vermişlerdir. UAD'nin Yunanistan'ın "*ihtiyatı tedbir*" talebine yönelik olumsuz karar vermesine rağmen Yunan ve Türk temsilcileri 2-11 Kasım 1976 tarihlerinde İsviçre'nin Bern şehrinde toplanmışlar ve yapılan görüşmeler sonucunda 11 Kasım 1976 tarihinde bir ilke anlaşması imzalamışlardır. Bu usul anlaşması ile Türkiye ve Yunanistan Ege Denizi kıta sahanlığı sınırlandırılmasına ilişkin sorunu çözüme ulaştırmak için samimi, ayrıntılı ve güvene dayanan bir yaklaşım sergilemeyi, yapılacak olan görüşmelerin içeriğinin basına sızdırılmamasını ve gizli tutulmasını kararlaştırmışlardır (Doğru, 2003: 85; Fırat, 2009a: 757; Hayta, 2020: 205).

Türk ve Yunan başbakanlarının 31 Mayıs 1975 tarihinde Bürükselde yaptıkları toplantıdan sonra yayımlanan bildiri somut bir çözüm önerisi sunmamış konunun hukuki ve yargı yoluna yönelik olmuştur. 11 Kasım 1976 tarihinde imzalanan Bern anlaşması ise sorunun özüne inmeden her iki ülkenin yararlanacakları ilke ve yöntemleri belirleyebilmek için ülkelerin uygulamalarını ve konu ile ilgili uluslararası hukuk kurallarını inceleyerek anlaşmaya vardıklarını ifade etmiştir (Vaner, 1990: 91). Anlaşmanın ana ilkesine göre iki ülke arasında varılacak anlaşmaya göre çözümün belirlenmesi ilkesi getirilmiştir. Bern anlaşması, Ege Denizi sorunlarını çözme de gerginliği azaltıcı bir etki yapmıştır (Bilge, 2005: 57).

Esasında, Ege Denizi krizi dar ve kendine has özellikleri olan bir deniz olan Ege’de karşılıklı kıyılara sahip iki ülke olan Türkiye ve Yunanistan arasında deniz yetki alanlarına ait sınırların tespitine yönelik uluslararası deniz hukukunun farklı değişkenlerine yönelik bir uyuşmazlıktır. Özü itibarıyla ilgili deniz hukuku kurallarının işletilmesi sonucunda çözüme kavuşturulabilecek bir sorundur. Bugüne kadar yapılan görüşmelerde sorunun çözümü için geçerli hukuk kuralının ne olacağı üzerinde bir anlaşmaya varılmadığı için kriz halen çözümsüz kalmıştır (Toluner, 1981; 5).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. 1980-2023 DÖNEMİNDE TÜRK ARAŞTIRMA VE SONDAJ GEMİLERİNİN DIŞ POLİTİKAYA ETKİSİ

1970'lerin ikinci yarısından itibaren Sovyetler Birliği'nin Afganistan'ı işgali ve İran'da meydana gelen İslam Devrimi gibi olaylar, Ortadoğu'nun siyasi yapısında önemli değişikliklere yol açmıştır. Bu durum, NATO'nun Güneydoğu kanadının stratejik önemini artırmış ve bölge siyasetini etkilemiştir. 12 Eylül 1980 askeri darbesi sonrasında kurulan Bülent Ulusu Hükûmet'i, 1983 yılına kadar görev yapmıştır. 6 Kasım 1983 seçimlerinin ardından ise Turgut Özal liderliğinde 45. hükûmet kurulmuş ve Özal'ın başbakanlığı ile yeni bir siyasi dönem başlamıştır. Özal Hükûmet'inin ilk yıllarında, Türkiye ile Yunanistan arasında sorunların diyalog yoluyla çözülmesine yönelik çabalar dikkat çekmiştir. Ancak, Ege Denizi'nde yaşanan Limni adası sorunu nedeniyle ikili ilişkiler gergin bir sürece girmiş ve ilk diyalog girişimleri başlamıştır.

1987 yılı, Türkiye ve Yunanistan arasında Ege Denizi'nde bir kriz yılı olarak hafızalarda yer etmiştir. Yunanistan'ın Ege Denizi'nde petrol arama girişimleri, Özal Hükûmet'inin ilk büyük diplomatik sınavı olmuştur. Türkiye'nin MTA Sismik I gemisi ile Ege'de sismik araştırmalar yapma kararı, Yunanistan tarafından tepkiyle karşılanmış ve kriz tırmanmıştır. Türkiye'nin kararlılığı, Ege Denizi'nde haklarını savunma noktasında güçlü bir mesaj vermiş, bu faaliyetler hem diplomatik hem de askeri gerilimlerin artmasına neden olmuştur. Süreç içerisinde yaşanan diplomatik temaslar sonucunda ikili ilişkiler yeniden normalleşme sürecine girmiş ve Kıbrıs meselesinde toplumlararası görüşmeler yeniden başlamıştır. 1987 yılındaki Ege bunalımı, Türkiye ile Yunanistan arasında deniz yetki alanlarına dair anlaşmazlıkların yalnızca teknik değil, aynı zamanda siyasi bir mesele olduğunu ortaya koymuştur. Her iki ülke de ulusal çıkarlarını savunmak adına sert bir diplomatik duruş sergilerken, NATO ve diğer uluslararası aktörlerin araya girmesiyle kriz yatıştırılmaya çalışılmıştır. Bu bunalım, Ege Denizi'ndeki sorunların bölgesel ve küresel dengeler üzerindeki etkisini göstermesi bakımından kritik bir dönemi temsil etmiştir.

DEÜ'ne ait sismik araştırma gemisi K. Piri Reis'in 1987 yılında Ege Denizi'nde yaptığı bilimsel araştırmalar sırasında tacize uğraması Türkiye-Yunanistan ilişkilerinde yeni bir gerilim çıkmasına sebep olmuştur. Bu olay, deniz araştırmalarının sadece bilimsel bir çaba olmadığını, aynı zamanda uluslararası politikada güç gösterisi anlamına geldiğini de gözler önüne sermiştir. K. Piri Reis gemisinin karşılaştığı engellemeler, Türkiye'nin Ege'deki haklarını savunma kararlılığını pekiştirmiştir. Diğer yandan, 2002 yılında, MTA Sismik I gemisinin Doğu Akdeniz'de yaptığı jeofizik çalışmalar Türkiye'nin enerji kaynakları üzerindeki hak arayışında kritik bir rol oynamıştır. Bu çalışmalar, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki stratejik pozisyonunu güçlendirmiş ve deniz yetki

alanlarına dair tartışmaları uluslararası alana taşımıştır. Ayrıca, 2011 yılında K. Piri Reis gemisi, Doğu Akdeniz’de gerçekleştirdiği araştırmalarla Türkiye’nin deniz yetki alanlarındaki haklarını koruma çabalarını sürdürmüştür. Özellikle enerji kaynaklarına yönelik bu araştırmalar, Türkiye’nin ekonomik ve siyasi çıkarlarını savunmasında önemli bulunmuştur.

2000’li yıllardan sonra Türkiye, araştırma gemisi envanterini yenileme ve genişletme konusunda önemli adımlar atmıştır. Yeni nesil araştırma ve sondaj gemilerinin Türk envanterine katılması, denizlerdeki hak arayışlarında Türkiye’ye hem teknik hem de diplomatik anlamda avantaj sağlamıştır. Bu gemiler, Türkiye’nin deniz yetki alanlarıyla ilgili iddialarını güçlendiren bilimsel araştırmaların temel araçları haline gelmiştir. Türkiye’nin sahip olduğu yeni nesil sondaj gemileriyle Karadeniz ve Doğu Akdeniz’deki enerji kaynaklarına yönelik kapsamlı çalışmalar gerçekleştirmiştir. Fatih, Yavuz, Kanuni ve Abdülhamid Han sondaj gemileri, Türkiye’nin deniz yetki alanlarında hak iddialarını somutlaştıran ve bölgesel dengeleri etkileyen kritik unsurlar haline gelmiştir.

3.1. K. Piri Reis Geminin Ege Denizi’nde Bilimsel Araştırma Çalışmaları Esnasında Taciz Edilmesi

Ege Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü’nce 1976 yılında Federal Almanya’da yapımına başlanan K. Piri Reis sismik araştırma gemisi 25 Eylül 1978 tarihinde teslim alınmış ve K. Piri Reis adıyla Türk Bayrağı çekilmiştir. 15 Kasım 1978 tarihinde İzmir’e getirilen geminin tescil, millileştirme ve ikmal işlemlerinden sonra 9 Şubat 1979 tarihinde Ege Denizi’ne açılarak ilk deneme çalışmasını gerçekleştirmiştir. Ege Üniversitesi Yer Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Erol İzdar başkanlığında saat 09.00’da İzmir Limanı’ndan denize açılan gemiye uzmanlardan başka basın mensupları da iştirak etmiştir. MTA Sismik I (Hora) gemisinin sahip olduğu cihazlardan farklı çağdaş araç gereçlerle donatılan K. Piri Reis gemisi İzmir körfezi ve Ege Denizi’nde bilimsel çalışmalarını 1979 yılından itibaren yürütmektedir (Piri Reis, 1979: 1, 14; DEÜ, 1985: 1-50).

1970’li yıllardan itibaren Türkiye ile Yunanistan arasında kara suları ve kıta sahanlığı konularındaki çözülemeyen anlaşmazlıklar, Kuzey Ege’de gerilime yol açmıştır. Yunanistan’ın Ege Denizi’ndeki Türkiye ile ihtilaflı olan sahalarda petrol aramaya başladığı Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından 1982 yılında belirlenmiştir. Bu durumun belirlenmesi üzerine Yunanistan’dan bilgi istendiği Dışişleri Bakanlığı sözcüsü tarafından açıklanmıştır (Atina Bern, 1982: 1). Yunanistan’ın ihtilaflı sularda petrol aradığının tespit edilmesi üzerine istenen bilginin belirlenen süre içinde gelmemesi durumunda MTA Sismik I gemisinin Ege Denizi’ne açılması için gerekli hazırlıklar tamamlanmıştır (Türkiye, 1982:1). Türkiye, ayrıca AET’nin Yunanistan’ı bir “*takımada devleti*” haline getirebilecek kararların alınmasının Ege Denizi’ni Yunan egemenliğine sokacağını belirterek böyle bir görüşün benimsenmeyeceğini bildirmiştir (Aydın Tarihi, 1982: 26). Ankara’nın Yunanistan’dan konu ile ilgili bilgi istemesi üzerine verilen yanıtın Yunanistan’ın Bern

anlaşmasından vazgeçmeyeceği şeklindeki izlenim üzerine Türkiye ile Yunanistan arasında bir süredir devam eden gerginlik havası yumuşamış ve diyalog yolu açılmıştır (Atina Diyalog, 1982:1).

Diğer yandan, Ege Üniversitesi'ne ait K. Piri Reis gemisi uluslararası sularda Limni adasının 30 mil güneyinde yaptığı bilimsel araştırmalardan sonra Çanakkale Limanı'na demirlemiştir. Ege Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü Müdürü Prof. Dr. Erol Dizdar konu ile ilgili yaptığı açıklamada K. Piri Reis'in çalışmasının petrol kirlenmesi üzerine olacağını bildirmiştir. Prof. Dr. Erol Dizdar kamuoyunda yer alan petrol aranacağı konusundaki söylentilerin doğru olmadığını ifade etmiştir (DEÜ, 1985: 47). 1982 yılı Mart ayında Yunanistan'ın Bern anlaşmasına aykırı olarak Ege Denizi'nde petrol arama yaptığının belirlenmesi üzerine iki ülke arasındaki gerginlik Türk Dışişleri Bakanlığı'nın gerekli diplomatik faaliyetleri sonucu Yunanistan'ın Bern anlaşmasına uyarak Ege Denizi'nde petrol aramayacağını bildirmesi üzerine sorunun herhangi bir krize dönüşmesi önlenmiştir (Aydın Tarihi, 1982: 69).

Ancak bu durum uzun sürmemiş, Yunanistan Başbakanı Papandreu Bağımsızlık günü nedeni ile yaptığı açıklamada “*Toprak bütünlüğümüz tehdit altındadır*” demiştir (Papandreu, 1982: 1). Esasında 1981 seçimleri sonrasında PASOK Hükümet'i Türkiye karşıtı bir politika benimsediğini ortaya koymuştur. Yunanistan'a göre Türklerle uzlaşmanın tek yolu Türkiye'nin Kıbrıs'taki askeri varlığını sona erdirmesinden geçiyordu. Buradan hareketle, Türkiye ile Yunanistan arasında Ege Denizi sorunları üzerine herhangi bir müzakerenin gereksiz olduğunu, ülkesinin egemenlik hakları ile ilgili konularda masaya oturmayacağını deklare etmiştir (Karadeli, 2014b: 154). Bu bağlamda, Yunan Hükümet sözcüsü Dimitros Marudas'ın Ege'de Yunan kıta sahanlığında petrol araştırma, sondaj ve üretime devam edilebileceği şeklindeki açıklamaları yeniden iki ülke arasında bir krizin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Aydın Tarihi, 1982: 101). Sözcü Dimitros'un “*Ege'de Yunan kıta sahanlığında araştırma ve sondaj faaliyetinde bulunmayı elinden alınmaz bir hak olarak değerlendirmektedir. Yunan Hükümet'i hiçbir girişimde Bern protokolüne değinmemiştir*” şeklindeki açıklamaları üzerine Türk Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Nazmi Akıman “*Yunan Hükümet sözcüsünün bu beyanı 15 Mart tarihinde yaptığım açıklamada yarattığım durumla uyum halinde değildir*” demiştir (Dışişleri, 1982: 1). Ayrıca Yunanistan, 12 adada yer altı araştırmaları için sondaj faaliyetlerine başladığını ve Ulusal Petrol Örgütü'ne Ege Denizi'nde her türlü petrol aramaları için bir program hazırlanması talimatında bulunmuştur (Aydın Tarihi, 1982: 103).

Durumun krize dönüşmesi üzerine Yunanistan, sorunların görüşülmesi ve bir çözüme kavuşturulması için Dışişleri bakanlarının bir araya gelerek bir doruk toplantısında bulunmalarını önermiştir. 1980 darbesi sonrası Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyacı nedeniyle Türkiye'nin bütçe harcamalarının oldukça artması nedeniyle Ege Denizi'nde savaş gücü Türkiye lehine artması ve Yunan halkının hafızalarında yer alan Türk korkusu bu önerinin yapılmasına sebep olmuştur. Yunanistan'ın bu önerisi Türk Dışişleri Bakanlığı'na uygun görülmüştür (Ankara, 1982: 1). Ayrıca, Yunanistan'ın Taşöz adası doğusunda petrol araştırmalarına başlamasından sonra Türkiye'ye verdiği

yanıt ve yapılan açıklamalar arasında ortaya çıkan farklılıklar üzerine Ankara Atina'dan durumun netleştirilmesini istemiştir (Aydın Tarihi, 1982: 109). Yunanistan gerginliği tırmandırmak için elinde geleni yapmıştır. Yunan Hükûmet Sözcüsü verdiği demeç ile Ege Kıta sahanlığı konusunda Büyükelçi Nazmi Akıman'ın verdiği bilgilerin gerçeği yansıtmadığını söylemiştir (Aydın Tarihi, 1982: 127). Diğer yandan, Yunan Başbakanı Amerikan TV'sine verdiği demeçte Türkiye ile Yunanistan arasında bir savaş çıkması durumunda NATO'nun Yunanistan'ı korumayacağını ve ABD üslerinin kapatılması gerektiğini ifade etmiştir (ABD, 1982: 1; Aydın Tarihi, 1982: 179). Yunanistan'ın bu demeçleri karşısında ABD 6.filo komutanı Amiral Rawdon yaptığı açıklamada Yunanistan'ın Ege Denizi'nde kara sularını 6 milden 12 mile çıkartmasının Akdeniz'in güvenliğini tehlikeye sokacağını ifade etmiştir (Aydın Tarihi, 1982: 196). İki ülke arasında yaşanan bu gerginlik 10 Haziran 1982 tarihinde yapılan NATO doruk toplantısında yumuşama eğilimi göstermiştir. Her iki ülkenin yaptığı açıklamalardan iki ülke arasındaki barışın herkes için yarar sağlayacağını altı çizilmiştir (Türk-Yunan, 1982: 1; Aydın Tarihi, 1982: 335).

1984 yılında deniz kirliliğine yönelik bir araştırma yapmak üzere Ege Denizi'ne açılan K. Piri Reis gemisi Yunanistan'da endişelere sebep olmuştur. Her bilimsel seferi Yunanlılar tarafından korku ile izlenen K. Piri Reis gemisi uluslararası sularda 2 kadın 5 erkek olmak üzere toplam 7 kişilik bilimsel araştırma ekibiyle çalışmalarda bulunmuştur. Bodrum, Güllük, Kuşadası ve Marmaris açıklarında deniz kirliliğine yönelik araştırma yapacak olan gemi 2 Eylül 1984 tarihinde Ege Denizi'ne açılmıştır (Piri Reis Egeye, 1984: 1). Araştırmalarına 21-27 Kasım 1984 tarihlerinde devam eden K. Piri Reis araştırma gemisi Yunan savaş gemilerince taciz edilerek bilimsel çalışmalarına engelleme yapılmıştır. Yunanistan'ın Ankara Büyükelçisi Konstantunopulos Dışişleri Bakanlığı'na çağrılarak engelleme olayı şiddetle protesto edilmiştir. Dışişleri Bakanlığı'ndan yapılan açıklamada DEÜ'ne ait K. Piri Reis gemisinin 21-27 Kasım 1984 tarihlerinde Ege Denizi'nde bilimsel araştırma yaptığı esnada Yunan Deniz Kuvvetlerine ait gemiler tarafından seyir güvenliğini tehlikeye atan taciz hareketlerinde bulunmuşlardır. Bu tacizlerin silahsız araştırma gemilerinin açık denizlerde bilimsel araştırma serbestisinin ihlali olduğu belirtilmiştir. K. Piri Reis gemisine karşı taciz hareketi nedeniyle Yunan Büyükelçisi 30 Kasım 1984 tarihinde dışişlerine çağrılarak protesto edilmiştir. Ayrıca Yunan büyükelçisine bu tür taciz olaylarının önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınması yönünde uyarılarda bulunulmuştur (DEÜ, 1985: 55).

Bu olaylar üzerine NATO Başkomutanı General Bernard Rogers Limni sorununun NATO manevralarıyla çözüme kavuşturulamayacağını, ikili görüşmelerin yapılması gerektiğini söylemiştir (Aydın Tarihi, 1984: 115). Yunanistan bu görüşmelerde siyasi bir ödün vermeden 1982 BMDHS kuralları ile sorunu çözmek istemiştir. İkili görüşmelerde kendi istekleri doğrultusunda bir çözüme ulaşılamaması durumunda UAD'na götürmek üzere bir tahkimname hazırlamakta diretmişlerdir (Bilge, 2005: 56). NATO, kendi içerisinde müttefik ülkeler arasında bu gerilimi azaltmak için 3-5 Aralık 1984 tarihlerinde Brüksel'de yaptığı NATO Savunma Planlama Komitesi toplantısında Türkiye ile Yunanistan arasındaki gerginlik gündem dışı tartışılmasına rağmen bir çözüme

ulaştırılmamıştır. 1984 krizi çözüme kavuşturulmadan bir sonraki krize kadar iki ülke arasında gerginlik devam etmiştir (Karadeli, 2014b: 158).

3.2. 1987 Ege Kıta Sahanelığı Sorununda K. Piri Reis ve Sismik I Gemilerinin Faaliyetleri

Yunanistan'da gerçekleşen 1985 seçimlerinde oy kaybeden Papandreu, 1986'da Ege'deki konumunu güçlendirmek amacıyla tatbikat sayısını artırmıştır. Ayrıca adalarda milis kuvvetleri oluşturma, "*Ege Bakanlığı*" ve "*Adalar Yüksek Komutanlığı*" oluşturma kararı aldı. Aynı dönemde Türk Başbakanı Turgut Özal da Yunanistan'a karşı daha iddialı bir tavır takındı ve Papandreu'yu açıkça suçlamaya başladı (Sönmezoğlu, 2000: 248). Yunan Başbakanı 1985 seçimleri öncesi Atina'da düzenlediği basın toplantısında Türk-Yunan ilişkileri konusunda yaptığı açıklamada "*Türk askerleri Kıbrıs'tan çekilmedikçe ve Ege'de iki tarafın da tanıdığı bir legal statü olmadıkça diyalog mümkün değildir*" demiştir (Aydın Tarihi, 1985: 7). Diğer yandan, Türk Başbakanı Turgut Özal verdiği demeçte "*Yunan Başbakanının diyalogu bazı ön şartlara bağlamak istemesi makul değildir ve bunu kabul etmemiz düşünülemez*" demiştir (Aydın Tarihi, 1985: 86). Ayrıca İlk Hedef-85 tatbikatı sırasında yaptığı açıklamada ise "*Egenin bir sulh denizi olmasını her zaman arzu ediyoruz. Bizim kimsenin bir karış toprağında gözümüz yok*" demiştir (Aydın Tarihi, 1985: 101). Bu karşılıklı suçlamalar ve söz düellosu iki ülke arasında yaşanacak en ciddi krizin ayak sesleri olmuştur (Kut, 1995: 194). İstanbul'da Dış Politika Enstitüsü tarafından düzenlenen NATO Savunması konulu toplantıda İtalyan Uluslararası İlişkiler Enstitüsü Başkanı "*Yunanistan ve Türkiye arasında yaşanan Ege ve Kıbrıs sorunlarının ayrı ayrı ele alınması gerektiğini*" ifade ederken (Aydın Tarihi, 1985: 109) Yunan Başbakanı Papandreu ise yaptığı seçim konuşmasında "*Türkiye ile diyaloga girmelerinin ilk koşulu olarak Türk askerlerinin adadan çekilmesi ve Yunanistan'ın Ege'deki haklarının tartışma konusu yapılmaması gerektiğini*" söylemiştir (Aydın Tarihi, 1985: 117).

Yunanistan'ın Prinos sahasında, kıydan 10 mil açıktaki uluslararası sularda bulunan petrolün keşfinin ardından, 1981 yılında Prinos sahasından petrol çıkarma amacıyla ABD, Kanada, Batı Almanya ve Yunanistan arasındaki bir ortak girişimle Kuzey Ege Petrol Şirketi (NAPC) kuruldu. 1987 yılı başlarında Yunanistan, 1976 yılında imzalanan Bern anlaşması hükümlerini ihlal ederek NAPC'nin Ege Denizi'nde Yunan karasuları dışında petrol arama ve sondaj çalışmalarına başlayacağını bildirmiştir (Karadeli, 2014c: 160). Bunun üzerine NAPC konsorsiyumu içerisindeki Kanadalı şirketin iki ülke arasında oluşturacağı ihtilafı önlemek amacıyla Başbakan Papandreu'nun müdahalesi ile konsorsiyum hisselerinin çoğunluğunun devlet tarafından satın alındığı ifade edilmiştir. Kanadalı şirketin böyle bir açıklama yapacağına yönelik önceden bilgisi olmadığını iletmiştir (Akıman, 2005: 61). Yunanistan Büyükelçisi Nazmi Akıman, Yunan Dışişlerine giderek sözlü olarak iletildiği Türk notasında NAPC Şirketinin ihtilafli sularda petrol aramalarına başlaması halinde Türkiye'nin de araştırma gemilerini Ege Denizi'nin uluslararası sularına göndermekten çekinmeyeceğini bildirmiştir (Ergin, 1987a: 1).

Yunanistan Dışışleri Bakanlığı Müsteşarı Yannis Kapsis Büyükelçi Nazmi Akıman'a "Yunanistan'ın daha önce defalarca açıkladığı gibi kendisini Bern protokolüne bağlı saymadığını ve Bern Protokolünü yürürlükte görmediğini" açıklamıştır (Berberakis, 1987: 1). Yapılan görüşmede ayrıca, Yunan Dışışleri Müsteşarı Kapsis Türk Büyükelçisi Akıman'a konu ile ilgili olarak sondajların karasularını 1 mil gibi cüzi bir mesafede taşıdığını, Türkiye'nin de bu gibi taşmalar çerçevesinde petrol arayabileceği şeklinde ciddi olamayacak bir cevap vermiştir. Büyükelçi Akıman ise Bern anlaşmasına uyulması gerektiği aksi halde bunun sonuçlarından Yunanistan'ın sorumlu olacağını vurgulamıştır (Akıman, 2005: 61). Türkiye diplomatik kanalları kullanarak Bern anlaşmasının ihlal edilmemesi konusundaki duyarlılığını ABD ve B. Almanya'ya iletmıştır. Türk Dışışleri Bakanlığı'nın farklı kaynaklardan elde ettiği bilgilere göre NAPC Şirketi'nin Thermaikos ve Strimonikos körfezlerinde iki yılı aşkın süredir 6 millik Yunan karasuları dışında Bern anlaşmasını ihlal ederek sondaj çalışmaları yaptığı ortaya çıkmıştır. Bu yılda da NAPC Şirketi'nin Ege Denizi'nde Prinos petrol bölgesinde sondaj yaptığı tespit edilmiştir. Diğer bir petrol sahası olan Babouras sahasında da petrol çıkarma faaliyetlerine başlamayı planlamıştır (Syrigos, 1997: 239). Nitekim, Yunanistan 1985 yılında Başbakan Papandreu yaptığı açıklamada Bern anlaşmasını tanımadığını bildirmesine rağmen ihtilaflı sularda herhangi bir petrol araştırma faaliyetinde bulunmadığı yönündeki değerlendirmenin hiç de görüldüğü gibi olmadığı diplomatik kaynaklardan alınan son bilgilerden ortaya çıkmıştır. Dışışleri yetkililerinin verdiği bilgilerden NAPC'nin uzun bir süredir ihtilaflı alanlarda sinsice hareket ederek petrol aradıkları doğrulanmıştır (Ergin, 1987b: 1).

Yunanistan'ın yeniden petrol arama faaliyetlerinde bulunacağını bildirmesi ve uzun süredir zaten petrol araması yaparak Bern anlaşmasını ihlal ettiğinin tespit edilmesi Türk-Yunan ilişkilerinde yeni bir krizin doğmasına sebep olmuştur. Dışışleri Bakanlığı yaptığı açıklama ile "Ege'yi bir Yunan gölüne dönüştürme gayretlerine fırsat verilmeyeceği" mesajı iletilmiştir (Atina ile Ankara, 1987: 1). Diğer yandan, Dışışleri çevrelerinin de Yunanistan'ın 1980 yılından beri Bern anlaşmasını ihlal ettiklerinden bilgi sahibi oldukları ortaya çıkınca sorunun "gizli diplomasi" yoluyla çözmek için çaba gösterdiklerini bildirmek zorunda kalmışlardır (Ankara'nın, 1987: 1; Fırat, 2009b: 113).

Yunan sahilinden karasularının dışında yer alan Babouras petrol bölgesinde Yunanistan'ın petrol çıkarmak için NAPC ile anlaşma yapmıştır. Taşöz adası yakınlarındaki sondaj platformunun Türk kamuoyunun ilgisini çekmesi üzerine Türk Hükûmet'i, Yunanistan'ın bu bölge üzerinde egemenlik hakkı bulunmadığını ifade etmiştir. Yunanistan ise Bern anlaşmasının yalnızca iki taraf arasında görüşmeler devam ettiği sürece geçerli olduğunu ileri sürmüştür. Görüşmeler bittiğine göre artık bu anlaşmanın geçerli olmayacağını bildirmiştir (Syrigos, 1997: 174-176).

İki ülke arasında karşılıklı suçlamalarla gerginlik tırmanıp savaşın eşiğine gelince Türkiye Yunanistan'ın tartışmalı bölgelerde petrol arama ve çıkarma faaliyetlerini durdurmak için DEÜ'ye ait olan Piri Reis gemisini Ege Denizi'ne göndereceğini açıklamıştır. 19 Mart 1987 tarihinde

Semadirek Adası'nın batısındaki uluslararası sularda bilimsel çalışmalarını sürdüren K. Piri Reis araştırma gemisine Yunan F-104 savaş uçakları alçak uçuş yaparak taciz etmiştir. K. Piri Reis gemisinin bu durumu telsizle bildirmesi üzerine Türk deniz ve hava kuvvetlerine bağlı uçak ve gemiler teyakkuz durumuna geçmiş, Ankara'da ise Yunan Büyükelçisi Konstantopulas Dışişleri Bakanlığı'na çağrılarak Yunan savaş uçaklarının bu tür taciz hareketlerine derhal son vermesini talep etmiş ve K. Piri Reis gemisinin olay sırasında Semadirek'in batısındaki uluslararası sularda bulunduğu vurgulanmıştır (Yunan Uçakları, 1987: 1).

Yunanistan Hükûmet'i, Türk Dış İşleri Bakanlığı'nın uyarısının reddedildiğini bildirerek, *"Yunan savaş uçaklarının Piri Reis gemisinin üzerinden araştırmanın cinsinin ne olduğunu belirlemek için geçtiklerini"* iddia etmiştir. Ayrıca, Yunanistan Hükûmet'i, üç Türk savaş gemisinin Limni adası açıklarında, uluslararası sularda bulunmalarına rağmen tahrik edici şekilde geçtiklerini öne sürmüştür. Bu durumun Ankara Büyükelçisi aracılığı ile protesto edildiği bildirilmiştir. Dış İşleri bakanlığı tarafından olayla ilgili olarak yapılan açıklamada Yunan Büyük Elçisi'ne Ege'de kara sularının dışındaki alanlarda Türkiye'nin de hak ve çıkarlarının olduğu hatırlatılmış, Türkiye'nin hak ve menfaatlerini savunmaya kararlı olduğu vurgulanmış ve Ege'nin bir Yunan denizi olduğu iddiasını geçersiz gördüğü bildirilmiştir. Bu bölge Yunanistan'ın 6 mil dışında petrol arama çalışmalarına başlaması halinde Türkiye'nin de petrol araştırmalarına başlayacağını bildirdiği Saros Körfezi'nin batısındaki suları kapsamaktadır (Piri Reise, 1987: 1, 11).

25 Mart 1987 tarihinde MGK ve Bakanlar Kurulu toplantısında Ege Denizi'nde meydana gelebilecek olaylara karşılık verileceğine karar verilmiştir. Cumhurbaşkanı Kenan Evren başkanlığında toplanan MGK kurulu toplantısında Yunanistan'ın Ege'nin tümünü Yunan hakimiyetine sokmak isteyen politikasına, Ege'deki emrivakilere kesinlikle müsaade edilmemesi ve gerekli önlemlerin titizlikle uygulanması hususunun hükûmete bildirilmesine karar verilmiştir (Ege'de Atina'ya, 1987: 1). Bu durum üzerine, MTA'ya ait olan Sismik I gemisi 26 Mart 1987 tarihinde alınan Bakanlar Kurulu Kararı gereğince ihtilafli sularda TPAO adına petrol aramak üzere Ege Denizi'ne doğru savaş gemileri eşliğinde yola çıkmıştır. Hükûmet Sözcüsü Hasan Celal Güzel düzenlenen basın toplantısında yaptığı açıklamada *"Türkiye Ege'deki haklarından en ufak bir ödün vermeyecektir. Biz anlaşmazlığı görüşmeler yoluyla çözüme kavuşturulmasını arzu ediyoruz. Tercihimiz budur."* demiştir. Yunan Hükûmet'i Sözcüsü Rubattis ise yaptığı açıklamada konunun çözüme kavuşturulması için UAD'na gidilmesi gerektiğini ifade etmiştir (Ege'de Gerilim, 1987: 1). Sismik I'ın Ege Denizi'ne çıkması üzerine Türk ve Yunan birlikleri teyakkuz durumuna geçirilmiştir. Başbakan Turgut Özal Londra'dan yaptığı açıklamada *"Hora karasularımızda bekleyecektir. Yunanlılar kendi karasuları dışına çıkarsa biz de çıkarız. İlk hareketi onlardan bekliyoruz"* demiştir. Genelkurmay Genel Sekreteri Tuğgeneral Güven Ergenç *"Horaya refakat eden gemiler savaş gemileridir. Harp gemilerine tecavüz tamamen savaş nedenidir"* şeklinde uyarıda bulunmuştur (Ege'de Kritik, 1987: 1). Yunan Başbakanı Papandreu ise yaptığı açıklamada *"Türkiye Ege'de bir girişimde bulunursa, Balkanlar ve NATO alt-üst olur"* şeklindeki ifadelerle hem Türkiye'yi hem de

NATO'yu tehdit ederek Türkiye'nin Ege Denizi'ne çıkmasının engellenmesini istemiştir (Papandreu, 1987: 1).

Esasında Papandreu'nun bu açıklamaları Yunanistan'ın kırılgan yapısının korunması için gösterilen aşırı duyarlılığın bir göstergesi olmuştur. Papandreu, Türkiye'nin Atina Büyükelçisi Nazmi Akıman ile 29 Mart 1987 tarihinde baş başa yaptıkları görüşmede iki ülke arasında oluşabilecek bir çatışmanın Yunanistan'ı bir felakete sürükleyeceğini, Yunanistan'ın ekonomik yapısının yok olacağını ifade etmiştir. Ayrıca, Papandreu bu görüşmede Bern anlaşmasını kabul etmelerinin mümkün olmadığını ancak ilkelere riayet edeceklerini bildirmiştir (Akıman, 2005: 60-61).

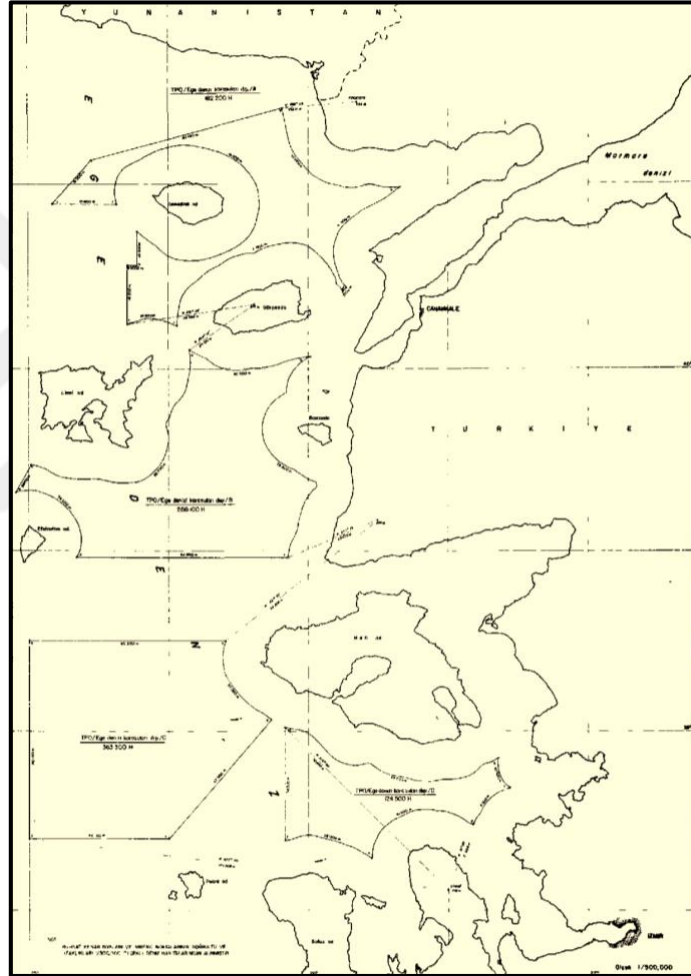
Türk Hükûmet'inin ilk aşamada K. Piri Reis gemisini Ege Denizi'nin uluslararası sularına çıkartarak Ege'de Türkiye'nin de söz sahibi olduğunu göstermiştir. 26 Mart 1987 tarihinde ikinci kararlı adım olarak tartışmalı bölgelerde petrol araması yapmak üzere TPAO'ya 19412 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 87/11596 Karar Sayısı⁹ ile ruhsat vermesi iki ülke arasında yaşanan gerginliğin daha da artmasına sebep oldu (T.C. Bakanlar Kurulu Kararı, 26.03.1987, 87/11596; Harita 4). Yunanistan Başbakanı Papandreu, Yunanistan'ın egemenlik haklarının olduğunu iddia ettiği sularda Türk petrol arama gemisinin engelleneceğini ve sözle değil fiille karşılık verileceğini açıklamıştır (Hayta, 2020: 206). Diğer yandan, Türkiye, Ege Denizi'nde yıllardır Yunanistan ile yaşadığı sorunlarda daha aktif bir siyaset izleyeceğini göstermiştir. Ankara'daki NATO ve AET ülkeleri büyükelçilerini Dışişleri Bakanlığı'na çağırarak Türkiye'nin Ege Denizi'nde yaşanan sorunlar ile ilgili bilgi vermiştir. Ayrıca, Dışişleri Müsteşarı Nüzhet Kandemir, Yunanistan, Güvenlik Konseyi kararına ve Bern anlaşması hükümlerine uymaması halinde Türkiye'nin Ege Denizi'ndeki haklarını korumak için gerekli gördüğü tüm tedbirleri alacağını bildirmiştir (Atinaya, 1987: 1).

Yunanistan, Birleşmiş Milletler üzerinden Türkiye'ye baskı yapılması, Bulgar Lider Todor Jivkov'dan destek alınması, ABD'ye kararlılığını göstermek üzere üslerin kapatılması yönünde açıklamaları yapmıştır. Ayrıca, Ege Denizi'ndeki adalara askeri yığınak yapmaya başlaması üzerine NATO'nun güneydoğu kanadında bir savaş çıkmasını istemeyen batılı ülkelerin müdahalesi silahlı çatışma olasılığını ortadan kaldırmıştır. Türkiye ve Yunanistan'ın Washington büyükelçileri ABD Dışişleri Bakanlığı'na davet edilerek her iki tarafa da soğukkanlı davranmaları ve gerginliği tırmandıracak hareketlerden kaçınmaları tavsiye edilmiştir. Türk tarafına ayrıca, Yunanistan'ın ihtilafı sularda sondaj yapmayacağı bildirilmiştir. Başbakan Özal'ın, Sismik I'ın yalnızca Yunanistan uluslararası sularda yeni sondajlara başlarsa petrol arama faaliyetlerine başlayacağı şeklindeki sorunun çözümü için Türkiye'nin atacağı adımların Yunanistan'ın yapacağı faaliyetlere

⁹ Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığına, I ve XVII numaralı petrol bölgelerinin ve Türk Karasularının dışında Ege Denizi'nde ekli haritada hudutları belirtilen sahalarda, (Uluslararası hukuk kurallarına ve yaygın uygulamalara uyulması, 6326 sayılı Petrol Kanunu'nun ruhsatname adedinin sınırlandırılması ile ilgili hükmü dışında kalan diğer hükümlerin uygulanması kaydıyla) petrol arama izni verilmesi; Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın 10/3/1987 tarihli ve 2130 sayılı yazısı üzerine adı geçen Kanunun değişik 45 inci maddesinin 2nci fıkrasına göre, Bakanlar Kurulu'nca 25/3/1987 tarihinde kararlaştırılmıştır.

bağlaması önemli bir adım olarak değerlendirilmiştir. Turgut Özal'ın bu açıklaması bilinenin aksine savaşı tetikleyen, kriz çıkaran tarafın da Türkiye değil Yunanistan olduğunu göstermiştir. Böylece, savaş çıkması durumunda çatışmayı tetikleyen taraf olarak Yunanistan sorumluluğu ile karşı karşıya kalmıştır. Hem Özal hem de Papandreu konuya doğrudan müdahil olarak her iki taraf da tartışmalı bölgelerdeki petrol arama faaliyetlerini durdurmuştur (Sönmezoğlu, 2000: 249; Karadeli, 2014c: 160; Mor, 2010: 197; Hayta, 2020: 207).

Harita 4: 26 Mart 1987 Tarih ve 19412 Sayılı Resmî Gazetede Alınan 87/11596 Sayılı Kararla TPAO'na Ege Denizi'nde Petrol Araştırma Ruhsatları Verilen Sahaları Gösterir Harita



Kaynak: T.C. Bakanlar Kurulu Kararı, 26.03.1987, 87/11596

1987 yılında yaşanan bu kriz iki ülke başbakanlarının yakınlaşmasına sebep olmuştur. 31 Ocak 1988 tarihinde iki ülke başbakanları İsviçre'nin Davos kentinde düzenlenen Dünya Ekonomik Forumunda Ege ve Kıbrıs konularında mevcut statükonun zorla değiştirilmesi girişimlerinden kaçınılması üzerinde fikir birliğine varmışlardır. Ayrıca, iki ülke başbakanlarının yılda bir kez görüşmesi, sorunların çözümünde iki komisyonun kurulması, okul kitaplarında karşı tarafı suçlayıcı ifadelerden kaçınılması ve doğrudan bir telefon hattı kurulması konularında mutabakat sağlanmıştır.

Ticari ilişkilerin geliştirilmesi yönünde adımlar atılmıştır (Diyalog, 1988: 1; Ege’de Davos, 1988: 1; Sönmezoğlu, 2000: 249).

1987 yılındaki bunalımın Türkiye’nin AT üyelik başvurusunun hemen öncesinde krize dönüştürülmüş olması Yunanistan’ın krizi tırmandırmak istediğini akla getirmektedir. Diğer yandan, Başbakan Turgut Özal’ın bu esnada yurt dışında bulunması ve takip edilecek politikanın Dışişleri Bakanlığı ve Genelkurmay Başkanlığınca belirlenmiş olması da krizin tırmanmasına sebep olarak gösterilebilir. Krizin atlatılmasına rağmen her iki ülke de Ege Denizi konusundaki görüşlerini sürdürmüşlerdir. Diyalog eksikliği konusundaki eksikliğin giderilmesi için yapılan baskılar sonucunda iki ülke başbakanları bir zirve görüşmesinde konuyu tartışmaya karar vermişlerdir. Ancak Yunan Başbakanı Papandreou, kıta sahanlığı sorununun UAD’nda çözüme kavuşturulması koşulunu ileri sürmüştür. Türkiye ise sorunun Divan’da görüşülmesi değil ikili görüşmeler yoluyla sorunun çözülmesi yönündeki tutumunun devam ettiğini bildirmiştir. Türk Hükûmet’i, bir yandan seçimleri düşünüyor diğer yandan AT’ye üyelik konusunda Yunanistan vetosunu kırmayı hedeflemiştir. Kasım 1987’de seçimi kazanan ve yeniden Başbakan olan Turgut Özal’a bir kutlama telgrafı gönderen Yunan Başbakanı Davos’ta gündemsiz olarak Ege Denizi konusunu görüşmeye hazır olduğunu bildirmiştir (Fırat, 2009b: 113-114).

Yunanistan ile Türkiye arasındaki bu sorun 90’lı yıllarda da devam etmiştir. Esasında, Ege Denizi’nde karasuları ve kıta sahanlığı sorunları birleşik bir sorun olarak gelişmiştir. 17 Eylül 1936 tarihli 230 sayılı kanun ile Yunanistan karasularını 6 deniz mili kabul etmiştir. Türkiye ise 1964 tarihli Karasuları Kanunu ile Ege Denizi’nde kara sularını 6 deniz mili olarak uygulamaya başlamıştır. Ancak, karasuları sınırının 12 mile uzatılmasına izin veren 1982 yılında kabul edilen 3. BMDHS’nin 1994 yılında yürürlüğe girmesinin ardından Yunanistan, karasularını Ege Denizi dışındaki diğer denizlerde 12 deniz mili uygulamaya başlamıştır. Bu bağlamda, Yunanistan 20 Ekim 1993 tarihinde Taşöz açıklarındaki petrol sahaları için “*buranın Taşöz’ün kıta sahanlığı olduğunu, eğer ihtilaf varsa UAD’na gidilmesi gerektiğini*” açıklamıştır. Türkiye ise Karadeniz ve Akdeniz’de 12 deniz mili karasularını uygulamış olmasına karşın, Ege Denizi’nin “*özel şartları*” nedeniyle Ege Denizi’nde 6 deniz mili karasularını uygulamaya devam etmektedir (Sönmezoğlu; 2016: 241; MFA, 2024).

Bern Deklarasyonu ve Ege Denizi’nde on yıllardır uyguladığı 6 deniz mili karasuları örf ve âdet hukukuna karşın, Yunanistan 1993 ve 1994 yıllarında fiili olarak Taşöz adası açıklarında petrol arayarak, Yunan Dışişleri Bakanlığı’ndan 1994 yılında yapılan açıklamada ve 1995 yılında sunduğu raporda Ege Denizi’nde 12 deniz mili genişliğinde karasularına sahip olma hakkına sahip olduğunu iddia etmiş ve “*bu hakkı saklı tuttuğunu*” ileri sürmüştür (Sönmezoğlu, 2016: 322-323). Yunanistan’ın bu açıklamasının ardından 49. BM Genel Kurulunda Türk Dışişleri Bakanı Mümtaz Soysal yabancı gazetecilere düzenlediği basın toplantısında “*Atina’nın Ege Denizi’nde karasularını 6 milin ötesine çıkarmasının Türkiye ile Yunanistan arasında düşmanlığa yol açması bakımından*

ciddi sonuçlar doğuracağını” ifade etmiştir (Sönmezoğlu, 2016: 243-244). Diğer yandan Türkiye, Yunanistan’ın karasularını Ege Denizi’nde 12 mile uzatmasını bir "casus belli" olarak gördüğünü hatırlatmış ve TBMM 8 Haziran 1995’te bir açıklama yapmıştır: “TBMM, 8 Haziran 1995 tarihinde yaptığı 121’inci birleşiminde, Yunan Parlamentosunun, BMDHS’ni onaylayarak, Yunanistan yönünden uygulanabilecek aşamaya getirmesi sonucu ortaya çıkan durumu görüşmüş, aşağıdaki açıklamayı oybirliğiyle kabul etmiştir. Türkiye-Yunanistan arasında ortak deniz olan Ege’deki dengeler, 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşmasıyla kurulmuştur. O tarihte her iki ülkenin karasuları 3 deniz mili olarak belirlenmişti. Bu durumda, millî hükümlerlik dışındaki açık deniz alanları Ege’nin yüzde 70’ini oluşturmaktaydı.

Yunanistan, 8 Ekim 1936 tarihinde karasularını 6 deniz miline çıkararak Ege’nin yüzde 43,68’ini, yani yaklaşık yarısını egemenliği altına almıştır. Ancak, 1964 tarihinde 6 mile çıkarılan Ege’deki Türk karasuları ise, Ege’nin yaklaşık yüzde 7’lik bölümünü kapsamaktadır. Ege’nin yarısı halen açık deniz alanı statüsünde bulunmaktadır. Yunanistan, son olarak, BMDHS’nin, esas itibarıyla açık denizler ve okyanuslar için belirlenmiş bazı hükümlerinden yararlanarak, karasularını 12 mile çıkarmak isteğini ortaya atmıştır. Bu durum gerçekleştiği takdirde, Yunanistan, Ege Denizi’nin yaklaşık yüzde 72’sini egemenliği altına sokmuş olacaktır. Bir yarımada olan Türkiye’nin, dünya denizlerine ve okyanuslarına Yunan karasularından geçerek ulaşmasına yol açacak böyle bir durumu kabul etmesi asla düşünülemez. Türkiye’nin, Ege’de hayatî menfaatleri vardır. TBMM, Yunanistan Hükûmet’inin Lozan’la kurulmuş dengeyi bozacak biçimde Ege’deki karasularını 6 milin ötesine çıkarma kararı almayacağını ümit etmekle birlikte, böyle bir olasılık durumunda, ülkemizin hayatî menfaatlerini muhafaza ve müdafaa için Türkiye Cumhuriyeti Hükûmet’ine, askerî bakımdan gerekli görülecek olanlar da dahil olmak üzere, tüm yetkilerin verilmesine ve bu durumun Yunan ve dünya kamuoyuna dostane duygularla duyurulmasına karar vermiştir.” (TBMM, 1995: 136).

TBMM tarafından yapılan böyle bir açıklama ile gerçekleştirilen “Hat Çekme Stratejisi” Yunanistan’ın Türkiye’de bir iktidar değiştiğinde kendi menfaatine yapmayı düşündüğü “*oldu bitti stratejisi*” önüne bir set çekmiştir (Öztürk, 2004: 73, 77). Diğer yandan, Yunanistan’ın Taşöz adası civarında Bern anlaşması hükümlerine muhalefet ederek böyle bir hataya düşmesi karşısında Türk Dışişleri ve Genelkurmay arasında karşılıklı işbirliği içerisinde kesin bir tavır takınması yanında Başbakan Turgut Özal’ın Londra’da kendine has bir özgüvenle duruma müdahale etmesi Yunanistan ile kapsamlı, ön şartsız sorunların müzakereler yoluyla başlatılmasının önünü açmıştır (Akıman, 2005: 60-68). Daha önce, “*Ege Denizi Yunanlılarındır. Türkiye bu durumu kabullenmelidir*” görüşü bu krizle birlikte kırılmıştır (Fırat, 2005: 73). Bugün taraflar arasında bir anlaşma sağlanamadığı için Ege Denizi’ndeki karasuları, kıta sahanlığı ve açık deniz sınırları henüz belirlenememiştir. İki ülke arasındaki bu anlaşmazlık zaman zaman farklı sebeplerle su yüzüne çıkmakta, hatta bazen iç siyasetin bir aracı olarak kullanılmaktadır. 1980 ve 1990’lı yıllarda yaşanan gerginliklerin ardından Türkiye, karasuları konusundaki tavrını daha da sertleştirdi ve 8 Haziran 1995’te aldığı kararla,

Yunanistan'ın karasularını 12 mil genişletme kararını savaş sebebi sayacağını duyurmuştur (TBMM, 1995: 136).

3.3. Sismik I Araştırma Gemisinin 2002 Yılında Doğu Akdeniz'deki Faaliyetleri

Doğu Akdeniz, 2001 yılında gerçekleştirilen enerji keşifleriyle birlikte bölgesel ve küresel güçlerin ilgi odağı haline gelmiştir. GKRY ve Yunanistan'ın Doğu Akdeniz'in deniz alanlarını uluslararası hukuka aykırı olarak egemenlik hakkı olarak görmesi ve Türkiye ile KKTC'yi kendi karasuları dışına çıkarmama yönündeki siyaseti nedeniyle bölge bir rekabet sahası haline gelmiştir (Avan, 2020: 87). Esasında, Türkiye Doğu Akdeniz'deki haklarını korumaya yönelik ilk adımını 2 Temmuz 1974 tarihinde aldığı ve 18 Temmuz 1974 tarihinde 14949 sayılı Resmî Gazete'de yayınladığı 7/8594 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla atmıştır. Bu kararname ile Türkiye, TPAO'na Rodos adasının güneydoğusundaki sahada petrol arama ruhsatının verilmesi Doğu Akdeniz'de karasularımız dışında Türk kıta sahanlığında bulunan bölgedeki ilk uygulama olmuştur. Doğu Akdeniz'de kıta sahanlığımız sınırları içerisinde egemenlik haklarımızın korunmasına yönelik bir diğer uygulama ise R/V Northern Access isimli Norveç sismik araştırma gemisinin 15 Mart 2002 tarihinde Türk savaş gemilerince *“Türk kıta sahanlığında araştırma yapmakta olduğu”* ikaz edilerek sahadan çıkarılmasıdır. Bu süreçte, geminin bölgeden çıkarılmasına GKRY ve Yunanistan dahil olmak üzere hiçbir ülkenin itiraz etmemesi ve daha sonra Yunanistan'ın *“Türkiye'nin deniz yetki alanı”* ifadesini kullanarak Meis adasının güneyinde sismik araştırma yapmak üzere 26 Mart 2003 tarihinde Türkiye'den izin istemesi Yunanistan'ın Doğu Akdeniz'de Türk kıta sahanlığını fiilen ve hukuken kabul ettiğini göstermiştir (Kaya, 2007: 29-30; Başeren, 2010: 33).

Bu bağlamda, MTA Sismik I araştırma gemisi ile 2002 yılında ulusal çıkarlarımız doğrultusunda KKTC ile Türkiye arasındaki sularda ve KKTC'nin doğu ve güneydoğu karasularında da iki kez araştırma seferi yapılmıştır (MTA, 2023). Sismik I araştırma gemisi, deniz araştırma projesi kapsamında Kıbrıs ile Türkiye arasında kalan sahada Antalya Körfezi'nin doğusundan itibaren İskenderun Körfezi'ne kadar uzanan bölgede ve Karpaz yarımadasının güney bölgesinde sismik arama faaliyetleri gerçekleştirmiştir (Bigpara, 2002). Türkiye, Doğu Akdeniz'de Finike ile İskenderun arasında uzanan sahada 1970-1980 yılları arasında deniz jeofiziği çalışmaları gerçekleştirilmiştir. 1972-1974 yılları arasında Cambridge Üniversitesine ait Shacleton araştırma gemisi ile, 1980 yılında ise MTA'ya ait olan Sismik I araştırma gemisi ile petrole yönelik denizaltı jeolojisinin belirlenmesine yönelik çalışmalar yapılmıştır (Özhan, 1988: 52). Sismik I'ın 2002 yılında Doğu Akdeniz'de araştırma faaliyetlerine başlaması üzerine GKRY tarafından *“araştırma gemisinin GKRY karasularını ihlal ettiği”* gerekçesiyle BM'e şikâyet edilmiştir. GKRY'nin, BM'deki daimî temsilcisi Satos Zakheos aracılığıyla BM Genel Sekreterliği'ne yapılan şikâyet *“Sismik I gemisinin Kıbrıs açıklarında yaptığı çalışma, Türkiye'nin saldırgan bir tavrı”* olarak nitelendirilerek kınanmıştır. Şikâyet, BM Genel Sekreteri ve BM Güvenlik Konseyi, Türkiye'nin bu tutumuna karşı önlem almaya çağırılmıştır. Sismik I araştırma gemisi, Kıbrıs ile Türkiye

arasındaki deniz alanında ve KKTC'nin doğu kıta sahanlığında, bölgenin jeolojik yapısının ortaya çıkarılması amacıyla sismik arama yapmıştır (Hürriyet, 2002).

GKRY'nin, 2002 yılında iç hukukunda kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırmasını düzenleyen kanun Bakanlar Kurulu'nda görüşülüp uygun bulunduktan sonra Mısır ile kıta sahanlığı sınırlandırması için görüşmeler yapmak üzere harekete geçmesi üzerine KKTC kıta sahanlığı haklarını korumak amacıyla, Türkiye ile işbirliğinde MTA sismik I gemisi 11-16 Kasım 2002 tarihleri arasında sismik araştırma yapmak üzere Doğu Akdeniz seferlerini gerçekleştirmiştir (Sarıkavak, 2022: 39). Bu faaliyetler ile Kıbrıs adasının deniz alanlarında KKTC'nin de hak ve yetkiler bulunduğu gösterilmiştir. Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin de uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde meşru kanuni hak ve çıkarlarının bulunduğu hatırlatılmıştır. Ayrıca, GKRY adanın tamamını temsil etmediğinden kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırmasına yönelik çıkardığı kanunların yada diğer ülkelerle yaptığı anlaşmaların KKTC ve Türkiye açısından hükmünün olmadığı vurgusu yapılmıştır (Dilek, 2007: 13).

3.4. Koca Piri Reis Gemisinin 2011 yılında Doğu Akdeniz'deki Faaliyetleri

Türkiye ve KKTC 2003 yılından beri GKRY'nin Doğu Akdeniz'de kıyıdaş ülkelerle deniz yetki alanları sınırlandırma anlaşmaları imzalamasını yakından takip etmiştir. Bu yıllarda GKRY, Kıbrıs adasında Türk varlığını yok sayarak tek başına tüm adanın temsil yetkisi kendisindeymiş gibi 2003 yılında Mısır, 2007 yılında Lübnan ve 2010 yılında İsrail ile MEB antlaşmaları yapmıştır. Böylece Doğu Akdeniz'de petrol ve doğal gaz aramaları yapmanın hukuki alt yapısını oluşturmaya çalışmıştır (Kesgin, 2018: 160). Türkiye bu anlaşmaya karşın 2 Mart 2004 tarihinde ilgili taraflara gönderdiği bir nota ile GKRY ile Mısır arasında gerçekleştirilen anlaşmayı tanımadığını açıklamış, BM'ye gönderdiği nota ve açıklamalar ile gereken önlemleri alacağını ifade etmiştir. Diğer yandan, GKRY tarafından 25 Ocak 2007 yılında 5'i Türk kıta sahanlığı içinde olmak üzere 13 adet petrol arama ruhsat sahası ilan edilerek 15 Şubat 2007 tarihinde bu sahaların 11 tanesi için uluslararası ihale açılmıştır (Sönmezoğlu, 2016: 660-661).

Türk Dış İşleri Bakanlığı, GKRY'nin Doğu Akdeniz'deki ülkelerle MEB anlaşmaları yapması ile ilgili olarak 30 Ocak 2007 yılında bir açıklama yapmıştır. Yapılan bu açıklamada *“Türkiye, Doğu Akdeniz'deki hak ve çıkarlarını korumakta kararlı olup, bunların aşınmasına yönelik teşebbüslere müsaade etmeyecektir. Bu bağlamda, Kıbrıs Adası'nın deniz alanlarında GKRY'nin vermeye teşebbüs edebileceği hükümsüz ruhsatlara dayanarak petrol-doğal gaz araştırmasıyla ilgili çalışmalar yapmayı düşünebilecek ülkelerin ve şirketlerin, durumun hassasiyetini ve Ada'daki diğer kurucu halk olan Kıbrıs Türklerinin iradesini de dikkate almaları, her hal ve karda Kıbrıs meselesinin çözüm sürecine olumsuz etkide bulunacak girişimlere yönelmemeleri gerektiğini hatırlatıyor ve buna göre davranmalarını bekliyoruz.”* (MFA, 2007). Böylece, Türkiye ve KKTC bu anlaşmaların bölgedeki tüm tarafların haklarını göz ardı ettiğini belirterek itiraz etmiş ve uluslararası

alandan tanımamıştır. Bu durum, Doğu Akdeniz'deki enerji kaynakları ve deniz yetki alanları konusunda gerilimleri artırmıştır. Türkiye, anlaşmaların yürürlüğe girmemesi ve haklarının korunması için ilgili ülkeler nezdinde diplomatik girişimlerini sürdürmüştür. Ayrıca, 9 Ağustos 2007 tarihinde TPAO'ya Doğu Akdeniz'de dört sahada arama izni vermek ve bölgede jeofizik araştırmalar yapmak suretiyle Türkiye Doğu Akdeniz'de hak ve menfaatlerini koruyacağını ve aleyhinde yürütülecek faaliyetlere izin vermeyeceğini göstermiştir (Bener; 2019: 214).

2007 yılının Şubat ayında GKRY'nin hesabına Doğu Akdeniz'de petrol aramak amacıyla sismik araştırmalar yapmak üzere tartışmalı alanlara giren gemilere müdahale etmiştir. Ayrıca, Türkiye de Kıbrıs adası açıklarında dört bölgede jeofizik yöntemlerle petrol ve doğal gaz araması yapmak üzere TPAO'na ruhsat vermeye başlamıştır. 2008 yılında gerekli hukuki düzenlemeler yapıldıktan sonra Kasım ayında arama faaliyetlerine başlamıştır. Ayrıca, 2011 yılında TPAO petrol şirketlerini ihaleye çağırarak Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de tartışmalı bölge ile ilgili haklarının korunması yönündeki iddiasını pekiştirmiştir (Sönmezoğlu, 2016: 662).

17 Aralık 2010 tarihinde GKRY ile İsrail arasında MEB anlaşması yapılması üzerine Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından yapılan açıklamada “17 Aralık 2010 tarihinde Lefkoşe’de İsrail ile bir MEB sınırlandırma anlaşmasının imzalanmış olması talihsiz bir gelişme” olarak değerlendirilmiştir. Bu anlaşmanın yapılmasına yönelik görüşmelerin bir süredir devam ettiğinin bilindiği, İsrail nezdinde müteaddit girişimlerde bulunduğu, GKRY ile bu tür bir anlaşma yapılmasının, Kıbrıs Türklerinin hak ve çıkarlarını yok saymak anlamına geldiği, Kıbrıs müzakerelerini olumsuz etkileyeceği ve Doğu Akdeniz’de barış ve istikrara katkı sağlamayacağı vurgulanmıştır. 16 Aralık 2010 tarihinde İsrail’in Ankara Büyükelçisi Dışişleri Bakanlığı’na davet edilerek, “söz konusu MEB sınırlandırma anlaşmasının konu aldığı deniz alanlarında Türkiye’nin bir hak iddiası bulunmadığını, konuya Kıbrıs meselesi bağlamında yaklaşıldığı” şeklindeki görüşler iletilmiştir. Bu bağlamda, Kıbrıs Adasının deniz alanlarında Kıbrıs Türklerinin de hak ve yetkilerinin bulunması ve adanın tümünü temsil etmemesi nedeniyle GKRY’nin bölge ülkeleriyle yaptığı anlaşmaların Türkiye açısından bir hükmü bulunmadığı bildirilmiştir (MFA, 2010).

2011 Ağustosunda GKRY, Doğu Akdeniz’de uluslararası hukuk kurallarına aykırı olarak 2007 yılında belirlediği ruhsat sahalarından biri olan Afrodit adındaki 12. parselde ABD’ne ait Noble Energy şirketinin İsraili ortağı Delek Group ve Avner Oil şirketleri ile sondaj çalışmalarına başlanacağını duyurması üzerine KKTC 17 Ağustos 2011 tarihinde sert bir açıklama yapmıştır. Yapılan açıklamada “KKTC Hükümet’i, Rum tarafının sondaj faaliyetlerini askıya almaması halinde, KKTC’nin de benzer anlaşmalar yaparak adanın deniz alanlarında petrol ve doğalgaz arama faaliyetleri yürüteceğini” Rum yönetimine iletmıştır. Türkiye ve KKTC’nin yaptığı uyarıları dikkate almadan Noble Energy’nin 12.parselde sondaj faaliyetlerine 19 Eylül 2011 tarihinde başlanacağını duyurulması üzerine Kıbrıs Rum tarafı ile Kıbrıs Türkleri arasında devam eden

müzakerelerin gölgelenmesine ve gerginliğin artmasına sebep olmuştur (Sönmezoğlu, 2016: 663-664; Şahin, 2020: 59).

GKRY Ticaret Bakanlığı, Enerji Direktörü sondaj platformunun deniz tabanına ulaştığını ve 80 metre deldiğini, İsrail heronlarının havadan, donanmanın denizden bölgeyi koruma altına aldığını ifade etmiştir. GKRY tarafından yapılan bu açıklama üzerine Enerji Bakanı Taner Yıldız tarafından yapılan açıklamaya göre Türkiye'nin de KKTC ile sismik araştırmalara başlayacağını duyurmuştur. AB'nin GKRY'ne sondaj faaliyetlerini erteleyin çağrısına olumsuz yanıt veren Rum yönetiminin Türkiye ve KKTC'nin uyarılarını da göz ardı etmesi üzerine açıklama yapan Bakan Yıldız Norveçli bir şirkete ait geminin Türk savaş gemileri eşliğinde Doğu Akdeniz'de sismik araştırmalara başlayacağını duyurmuştur (Hürriyet Almanak, 2011: 321). Bu gelişmeler doğrultusunda Türkiye ile KKTC arasında New York'ta "*Kıta Sahanelığı Sınırlandırma Anlaşması*" imzalanmış, 22 Eylül 2011 tarihinde ise KKTC Bakanlar Kurulu Kıbrıs adasının güneyindeki GKRY tarafından belirlenmiş olan 12.parselde TPAO'na petrol arama ruhsatı vermiştir (Sönmezoğlu, 2016: 663-664; İstikbal, 2021: 246). 9 Ocak 2012 tarihinde KKTC Meclisi, 29 Haziran 2012 tarihinde TBMM tarafından onaylanan Türkiye ile KKTC arasında gerçekleştirilen "*Kıta Sahanelığı Sınırlandırma Anlaşmasının*" sebebi olarak KKTC Dışışleri Bakanlığı, Kıbrıs Rum tarafının 19 Eylül 2011 tarihinde Kıbrıslı Türklerin varlığını göz ardı ederek sondaj faaliyetlerine başlaması gösterilmiştir (KKTC MFA, 2014).

DEÜ'na ait K. Piri Reis gemisi Doğu Akdeniz'de 12.parselde sismik araştırmalar yapmak üzere 23 Eylül 2011 tarihinde İzmir'den hareket etmiştir. DEÜ Rektörü Prof. Dr. Mehmet Füzün "*ulusal menfaatler söz konusu olduğunda seferberiz. Gemi devletimizin verdiği her görevi yapmaya hazırdır*" demiştir. 23 Eylül 2011 tarihinde Doç. Dr. Derman Dondurur liderliğindeki araştırma ekibi ile yola çıkan K. Piri Reis sismik araştırma gemisi Türkiye'nin bölgedeki enerji potansiyelini değerlendirmek ve sismik veriler toplayarak, Türkiye'nin uluslararası platformda kıta sahanlığı ve MEB haklarına dayanak oluşturma amacına hizmet etmiştir (Piri Reis Yola, 2011: 1).

GKRY'nin tek yanlı olarak ve Kıbrıs Türklerinin haklarını hiçe sayarak Doğu Akdeniz'de parsellediği alanlarda sondaj faaliyetlerinin başlamasından sonra Türkiye'nin tepki olarak gönderdiği K. Piri Reis gemisi Afrodit sahasında sismik araştırma çalışmalarına başlamıştır. Konu ile ilgili olarak KKTC Başbakanı İrsen Küçük tarafından yapılan açıklama doğrultusunda K. Piri Reis sismik araştırma gemisinin 26 Eylül 2011 tarihi itibariyle görevine başladığı duyurulmuştur. K. Piri Reis gemisine çalışmaları yaptığı esnada Türk savaş gemileri de refakat etmektedir. K. Piri Reis gemisi KKTC Bakanlar Kurulu tarafından TPAO'ya sadece KKTC karasularında değil ayrıca Kıbrıs adasının güneyinde de verdiği doğal gaz arama ruhsatı çerçevesinde faaliyetlerine devam etmiştir (Piri Reis Afrodit, 2011: 1).

Diğer yandan, GKRY Dışışleri eski bakanlarından Nikos Rolandis, Rumların tek yanlı parselleyerek doğalgaz çıkarma girişiminde bulunduğu Doğu Akdeniz'le ilgili Rum liderini

uyarmıştır. Rum lideri Hristofyas’a yaptığı uyarıda “*Türkleri kızdırmak yanlışdır. Yönetim akıllı davranmıyor. Türkiye büyük bir ülke, bölgede petrol için savaş bile çıkabilir*” demiştir (Hürriyet Almanak, 2011: 277). GKRY Lideri Hristofyas ise petrol çıkarma krizinin derinleşmesi üzerine yaptığı açıklamada “*Türkiye ile savaşamayız, sorunlarımızı barışçıl yollarla çözmeye çalışıyoruz*” demiştir. Hristofyas, BM Genel Kurulu için geldiği ABD’de bir basın toplantısı düzenleyerek Rum ordusunun alarında olduğu, savaşa hazırlandığı yönündeki haberleri saçma ve anlamsız bulduğunu, Türkiye’nin güçlü bir ülke olduğunu ifade etmiştir. Kıbrıs adası etrafındaki çıkaracakları petrol ve doğalgazdan Kıbrıslı Türklerin de adada çözüme ulaşıldıktan sonra yararlanabileceklerini ifade eden Hristofyas, BM’de geri adım atarak çözümünden önce Kıbrıslı Türklerin haklarının verileceğini iddia etmiştir. Hristofyas, ayrıca, Türk ordusunun bölgedeki faaliyetleri konusunda “*Yunanistan ile birlikte hareket ediyoruz. Bölgede yeterince kriz var. Türkiye umarım istemediğimiz gerilim noktasına getirmez*” demiştir (Hürriyet Almanak, 2011: 326). Cumhuriyet döneminde 1974 yılından 2011 yılına kadar geçen sürede hizmet eden arama gemileri Tablo 7’de verilmiştir.

Tablo 7: Türkiye Cumhuriyeti Arama Gemileri ve Özellikleri

İsmi	İnşa/Katılım/Ayrılış Yılı	Özellikleri	Sahibi
TCG Çandarlı (A-593)	1964/1965/2001	Boy/Eni: 87 m/12 m, Hız: 15 kts, Tonaj: 2600 ton	SHODB
TCG Çarşamba (A-594)	1943/1947/1985	Boy/Eni: 67.44 m/9.8 m, Hız: 18 kts.	SHODB
TCG Çeşme (A-599)	1964/2000/Hizmette	Boy/Eni: 87 m/14.6 m, Hız: 15 kts, Tonaj: 2572 ton	SHODB
TCG Çubuklu (A-594)	1982/1986/Hizmette	Boy/Eni: 40.47 m/9.58 m, Hız: 11.5 kts, Tonaj: 650 ton	SHODB
MTA Sismik I	1942/1976/İTÜ Eğitim Gemisi	Boy/Eni: 56.6m/8.8m, Hız: 11 kts, Tonaj: 667 ton	İTÜ
K. Piri Reis	1978/1979/ Hizmette	Boy/Eni: 34.70m/8m, Hız: 11 kts, Tonaj: 289 ton	DEÜ

Kaynak: Tunaboğlu, 2008; Maden vd., 2023; SHODB, 2023; Ulusal, 2024

K. Piri Reis Sismik Araştırma Gemisi’nin Doğu Akdeniz’deki araştırma faaliyetleri, Türkiye’nin deniz yetki alanlarındaki haklarını savunmak amacıyla alınmış stratejik bir adımdır. Böylece, Türkiye ile KKTC’nin girişimleri sonucunda yapılan bu faaliyetler Kıbrıs Türk halkının meşru, eşit hak ve çıkarlarını koruma iradesinin bir göstergesi olmuştur. K. Piri Reis’in Doğu Akdeniz’e gönderilmesi, Türkiye’nin Doğu Akdeniz politikalarının diplomatik bir uzantısı olarak, özellikle GKRY’nin tek yanlı olarak kendisini adanın tek sözcüsü olarak görme siyasetine bir tepki olarak gelişmiştir. Benzer şekilde, KKTC ile Türkiye arasında 21 Eylül 2011 tarihinde imzalanan “*Kıta Sahaneliği Sınırlandırma Anlaşması*” GKRY’nin Kıbrıs Türklerini görmezden gelerek Doğu Akdeniz’de sondaj faaliyetlerine başlaması sonucunda Kıbrıslı Türklerin Kıbrıs adası etrafındaki hak ve çıkarlarını korumak üzere aldığı aktif ve kararlı bir duruştur.

3.5. Yeni Nesil Araştırma Gemilerinin Doğu Akdeniz'deki MEB Sınırlandırmaları Çerçevesindeki Faaliyetleri ve Dış Politikaya Etkileri

2000'li yıllardan itibaren Doğu Akdeniz'in enerji kaynakları açısından zengin rezervlere sahip olduğunun anlaşılmasıyla Doğu Akdeniz'e kıyıdaş olan devletler deniz yetki alanlarının belirlenmesine yönelik tek taraflı ve iki taraflı anlaşmalar yoluna gitmişlerdir. Bu uygulamalarda başı çeken ülke olarak Kıbrıs adasında yer alan ve Türkiye'nin devlet olarak tanımadığı GKRY ile Yunanistan gelmektedir. GKRY ve Yunanistan'ın yaptığı bu faaliyetlerin ana amacı Doğu Akdeniz'de en uzun kıyı şeridinde sahip Türkiye'nin dışlanması olmuştur. Uluslararası ticaretin önemli deniz yollarının merkezinde olması Doğu Akdeniz havzasının önemini daha da artırmaktadır. Dünya ticaretinin %25'inin Akdeniz limanlarından yapılıyor olması, AB ülkelerinin ihtiyaç duyduğu enerjinin %70'inin Akdeniz havzasında yer alan Cebelitarık, Süveyş Kanalı ve Türk Boğazları yoluyla yapılıyor olması bölgenin önemini ortaya koymaktadır (Bener, 2019: 187-249; Çomak ve Şeker, 2019: IV-V).

Orta Doğu havzası dünyanın ispatlanmış petrol rezervlerinin %47.7'sine, doğal gaz rezervlerinin %42.7'sine sahiptir. Dünya petrol üretiminin %40'ını ve doğal gaz üretiminin ise %11'ini karşılamaktadır (Bener, 2019: 197). Son 20 yılda yapılan aramalar sonucunda keşfedilen doğal gaz rezervleri, Doğu Akdeniz'i jeopolitik, jeostratejik ve enerji kaynakları açısından önemli bir bölge haline getirmiştir. Bu durum, kıyıdaş ülkeler arasında yeni krizlerin ve çatışmaların doğmasına sebep olma potansiyeli taşımaktadır. ABD, Jeolojik Araştırmalar Kurumu'nun (USGS) 2010 yılı raporuna göre İsrail ve Lübnan açıklarında ve Kıbrıs adasının güneyinde yer alan Levant havzasında 1.7 milyar varil petrol ve 122 trilyon feet³ gaz varlığı ortaya konmuştur (USGS, 2010a; Gürel ve Le Cornu, 2013: 4). Diğer yandan Mısır açıklarında yer alan Nil Deltasında ise 1.8 milyar varil petrol ve 223 trilyon feet³ geri kazanılabilir doğal gaz varlığı tespit edilmiştir (USGS, 2010b). Doğu Akdeniz havzasında keşfedilen enerji kaynakları Tablo 8'de özetlenmiştir.

2002 yılında İspanya'nın Seville Üniversitesine hazırlatılan ve AB ülkelerinin de fiili olarak kabul ettiği deniz yetki alanları haritası (de Vivero ve Mateos, 2002: 391) ve 2004 yılında GKRY'nin AB'ne alınması Doğu Akdeniz'de yaşanan sorunların başlangıcı olmuştur. Bu harita ile Türkiye Doğu Akdeniz'de Antalya körfezine sıkıştırılmış ve Doğu Akdeniz'deki hakları uluslararası hukuk kuralları çiğnenerek gasp edilmiştir. GKRY, Doğu Akdeniz havzasında hidrokarbon varlığına ait ilk keşifler ve Seville haritası baz alınarak Kıbrıs adasında tek hâkim devlet gibi 2003 yılında Mısır, 2007 yılında Lübnan ve 2010 yılında İsrail ile MEB anlaşmaları yapmıştır. 2007 yılında Lübnan ve 2010 yılında İsrail ile GKRY arasında imzalanan MEB sınırlama anlaşmaları İsrail ile Lübnan arasında deniz yan sınırı sorununu ortaya çıkarmıştır. Bu duruma her iki ülke de BM nezdinde resmi itirazlarda bulunmuşlardır. GKRY ile diğer ülkeler arasında yapılan bu anlaşmalara adada “*Defacto*” devlet olan KKTC dahil edilmemiştir (Erciyes, 2019; İstikbal, 2021: 246; Tablo 9).

Tablo 8: Doğu Akdeniz Havzasında Keşfedilen Doğal Gaz Sahaları.

Ülke	Saha	Keşif Yılı	Şirket	Üretim Yılı	Tespit edilen Hacim/Yıllık Üretim (milyar m ³ /yıl)
GKRY	Aphrodite	2011	Noble	2029	202
	Calypso	2018	Eni	2036	276
	Glaucus	2019	ExxonMobil	2038	276
	Cronos	2022	Eni	Bilinmiyor	Bilinmiyor
Mısır	Raven	2004	BP	2021	0.23
	Zohr	2015	Eni	2017	1144
	Baltim Southwest	2016	Eni, EGPC	2019	0.16
	Bashrush	2020	Eni	2015	0.05
İsrail	Tamar	Faz 1, 2: 2009 Tamar GB: 2013	Chevron	Faz 1: 2013 Tamar GB:2019 Faz 2:2027	585
	Leviathan	Faz 1A: 2010, Faz1B : 2010 Faz : 2: 2010	Chevron	Faz 1A: 2020 Faz 1B: 2026 Faz 2: 2030	779
	Karish	2013	Energean	2022	0.22
	Karish Kuzey	2019	Energean	2023	104
	Athena	2022	Energean	2027	0.05
	Tanin	2012	Energean	2028	0.11

Kaynak: EIA, 2022: 7-8; Kavaz, 2021:32

Tablo 9: Doğu Akdeniz’de Kıyıdaş Ülkeler Arasında MEB Sınırlamaları ve Hak İhlalleri

Yıl	Kıyıdaş Ülke 1	Kıyıdaş Ülke 2	Hak İhlali
2003	GKRY	Mısır	Türkiye’nin kıta sahanlığı haklarının ihlali, Kıbrıs Türklerinin haklarının ihlali
2007	GKRY	Lübnan	Kıbrıs Türklerinin haklarının ihlali
2010	GKRY	İsrail	Kıbrıs Türklerinin haklarının ihlali, Lübnan halkının haklarının ihlali
2011	Türkiye	KKTC	YOK
27.11.2019	Türkiye	Libya	YOK
2020	Yunanistan	Mısır	Türkiye’nin kıta sahanlığı haklarının ihlali

Kaynak: Erciyes, 2019

2007 yılında GKRY’nin kendilerine ait olarak gördükleri Doğu Akdeniz’de Kıbrıs adasının etrafındaki bölgeyi tek taraflı olarak ve Kıbrıs Türk halkını hiçe sayarak 13 parselle bölmüş ve 11 parsel için arama ruhsatı vermek üzere uluslararası ihaleye çıkmıştır. Türkiye, GKRY’nin bu eylemine ilk olarak 30 Ocak 2007 tarihinde Dışişleri Bakanlığı tarafından konunun hukuki ve siyasi yönleri hakkında bir açıklama yapmıştır. Bu açıklamada Dışişleri Bakanlığı tarafından özellikle “Kıbrıs Adasının deniz alanlarında GKRY’nin vermeye teşebbüs edebileceği hükümsüz ruhsatlara dayanarak petrol-doğal gaz araştırmasıyla ilgili çalışmalar yapmayı düşünebilecek ülkelerin ve şirketlerin, durumun hassasiyetini ve Ada’daki diğer kurucu halk olan Kıbrıs Türklerinin iradesini de dikkate almaları, her hal ve karda Kıbrıs meselesinin çözüm sürecine olumsuz etkide bulunacak girişimlere yönelmemeleri gerektiğini hatırlatıyor ve buna göre davranmalarını bekliyoruz.” vurgusu yapılmıştır (MFA, 2007). Türkiye, bu hukuksuz eyleme ikinci adım olarak 09 Ağustos 2007 tarihinde TPAO’ya Doğu Akdeniz’de dört bölgede arama ruhsatları vererek karşılık vermiştir. GKRY’nin ihaleler için dağıttığı belgelerde belirlenen hidrokarbon araştırma bloklarından bir kısmı Türkiye’nin MEB sahası ile çakışmıştır. Kıbrıs adası etrafında belirlenen parsellerde hidrokarbon aramak üzere çıkılan ihaleye beş şirketin katıldığı ancak Türkiye’nin baskısı nedeniyle ihale sonuçları açıklanamamıştır. Daha sonra ilk ihaleyi Tamar ve Leviathan sahaları üzerinde arama faaliyetleri yürüten ABD’li Noble Enerji şirketi kazanmıştır. GKRY’nin Türk karasuları içerisinde başlattığı petrol arama çalışmalarına yanıt olarak TPAO tarafından 2008 yılı Ekim ayı içerisinde bir sismik araştırma gemisinin kiralandığı bildirilmiştir. Norveç Bandıralı gemi 14-18 Kasım 2008 tarihleri arasında, Bakanlar Kurulunun 30 Temmuz 2008 tarihinde almış olduğu karar ile TPAO’na

verdiği 4 adet petrol arama ruhsatı¹⁰ çerçevesinde sismik arama faaliyetlerine başlamıştır (Doğu Akdeniz, 2008: 11; Bener, 2019: 216).

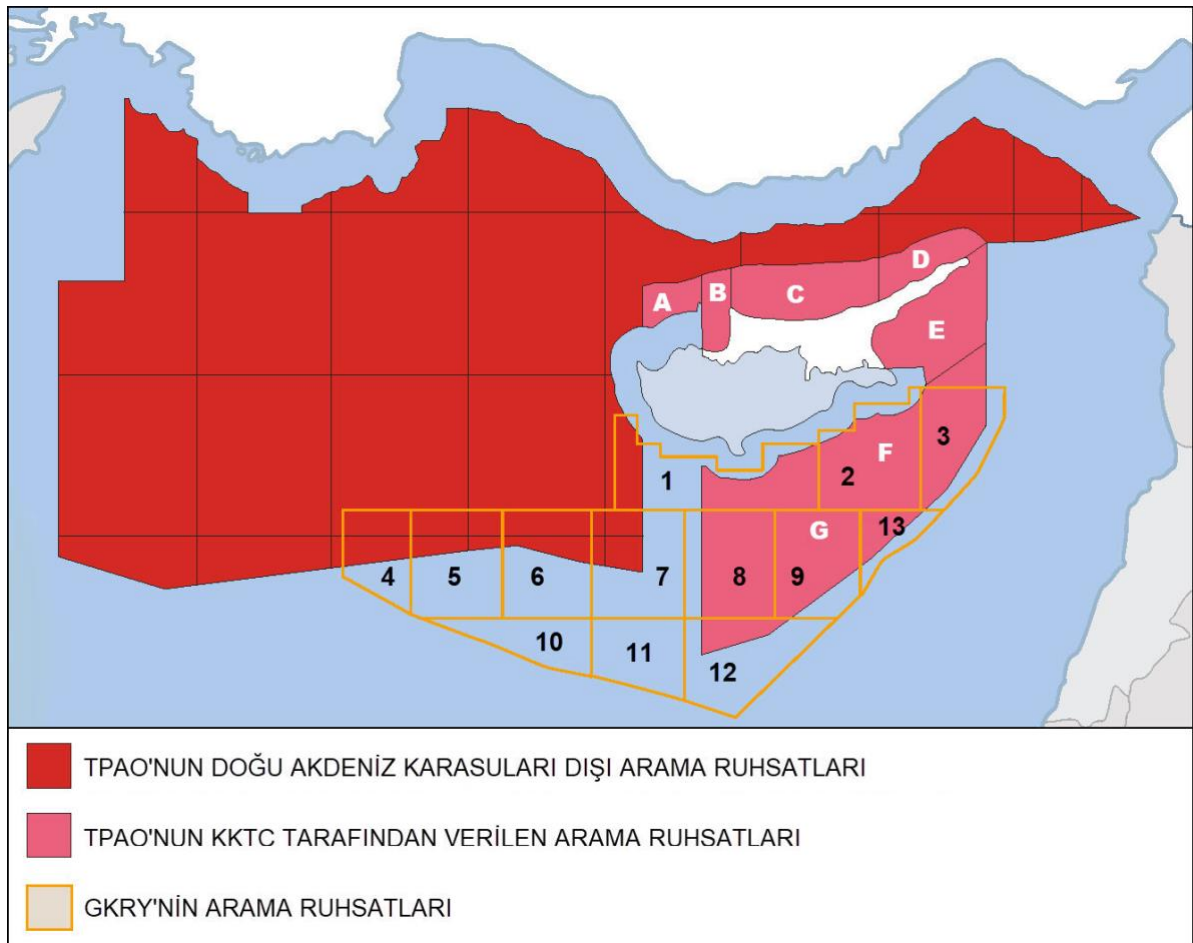
Yunan Dışişleri Bakanlığı sözcüsü yaptığı açıklamada, Türkiye için Kıbrıs adası etrafında petrol arama çalışmasına devam eden Norveç bandıralı geminin faaliyetlerine kendi kıta sahanlığı içerisinde petrol araması yaptığı gerekçesiyle Norveç nezdinde diplomatik girişimlerde bulunarak son verildiğini bildirmiştir (Akdeniz’de, 2008: 11). Norveç bandıralı “*Malene Ostervold*” adlı geminin Meis adasının 80 mil güneyinde petrol arama çalışmalarına Yunan yönetiminin engellemesi sonucu ortaya çıkan krizin arkasında Doğu Akdeniz’de en uzun kıyı şeridine sahip Türkiye’nin kıta sahanlığını yok sayarak Rumların Akdeniz’de avantaj sağlama gayretleri olduğu ortaya çıkmıştır. Böylece, Yunanistan ve GKRY, Türkiye’yi Doğu Akdeniz’de kendi karasularının içine hapsedmek emelini gütmüştür. Bunun için, Yunanistan, Türkiye’nin bölgedeki faaliyetlerine engel olmak amacıyla bölgenin AB ülkeleri deniz yetki alanları içerisinde olduğu tezinde diretmiştir. Bu iddiayı Türkiye’ye kabul ettirmesi halinde Doğu Akdeniz’deki kıta sahanlığı ve MEB haklarından zımnen feragat etmiş sayılacak ve Yunanistan ve GKRY’nin eli hukuken daha da güçlenecektir (Petrol, 2008: 5).

2014 ve 2017 yıllarında yapılan ihaleler sonucunda 2, 3 ve 9 nolu bloklarda ENI, KOGAS konsorsiyumu, 6 ve 11 nolu bloklarda ENI, TOTAL, 8 nolu blokta ENI, 10 nolu blokta EXONMOBIL ve Katar Petroluem ve 12 nolu blokta Noble, Shell, Delek konsorsiyumları hidrokarbon arama ve sondaj faaliyetleri gerçekleştirilmesi için ruhsatlar almışlardır (Başeren, 2012: 45; İletişim, 2020a: 12; İstikbal, 2021: 249, 308). GKRY tarafından belirlenen ruhsat alanları içinde yer alan 1, 4, 5, 6 ve 7 nolu bloklar Türk MEB sahası ile kısmen çakışmaktadır (Harita 5). GKRY tarafında Şubat 2007’de gerçekleştirilen ilk ihaleyi alan Noble Enerji 12. parsel üzerinde çalışmalarına başlamıştır. GKRY tarafından yapılan ilk ihalenin fiili bir durum oluşturmamasının önüne geçmek amacıyla KKTC de 22 Eylül 2011 tarihinde Türkiye ile birlikte “*Türkiye KKTC Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Anlaşması*” imza ederek Doğu Akdeniz’de TPAO’ya arama izni vermiştir. 23 Eylül 2011 tarihinde DEÜ’ye ait K. Piri Reis gemisi Doç. Dr. Derman Dondurur liderliğindeki araştırma ekibi İzmir’den TPAO’ya ait sahalarda arama faaliyetleri gerçekleştirmek üzere hareket etmiştir (Piri Reis Yola, 2011: 1). “*Türkiye KKTC Kıta Sahanlığı Sınırlandırma Anlaşması*” ile belirlenen A, B, C ve D blokları Kıbrıs adasının kuzeyinde, E bloğu doğusunda ve F, G blokları ise güneyinde yer almıştır. Belirlenen bu bloklar içerisinde yer alan F ve G blokları GKRY tarafından belirlenen 1, 2, 3, 8, 9, 12 ve 13 nolu bloklar çakışmaktadır. GKRY’nin Doğu Akdeniz’de yaptığı faaliyetler uluslararası hukuka ve hakkaniyet ilkelerine aykırı bir durum oluşturmuştur. Ayrıca, geçmişte yaşanan mezalim sonrası adada iki ayrı toplumun birlikte yaşayamayacağı ortaya çıkmıştır (Işıksal, 2024). Bu durumda Kıbrıs’ta yaşayan Türklerin görüşü alınmadan gerçekleştirilen uluslararası anlaşmalar Kıbrıs Türk halkının haklarını gasp etmiştir. Adada Türk ve Rum olmak üzere

¹⁰ Bahse konu kararname ile alınan 4 adet ruhsat 16.08.2009 tarih ve 27290 sayılı Resmî Gazetede yayımlanmıştır.

iki toplum bulunduğundan hem yapılan MEB anlaşmalarında hem de Kıbrıs adası etrafında yapılan hidrokarbon keşiflerinde Kıbrıs Türk halkının söz sahibi olması gerekir (Pamir, 2017: 457-459). GKRY ile Mısır arasında 2003 yılında imzalanan MEB sınırlandırma anlaşmasına Türkiye kıta sahanlığını ihlal etmesi sebebiyle BM'ye itiraz etmiştir. GKRY-Lübnan ve GKRY-İsrail arasında imzalanan MEB sınırlandırma anlaşmalarına ise Türkiye, KKTC ile birlikte Kıbrıs sorunu ekseninde itirazda bulunmuşlar ve gerekli tedbirleri koordineli olarak almışlardır (Harita 5; Kelkitli, 2019: 605-606; İletişim, 2020a: 53).

Harita 5: Doğu Akdeniz'de Türkiye, KKTC ve GKRY Hidrokarbon Arama Ruhsat Sahalarının Çakışması.



Kaynak: İletişim, 2020a: 16; İletişim, 2020b: 31; İletişim, 2020c: 28-29

2000'li yıllardan sonra Türkiye Enerji stratejisini etkili bir şekilde öne çıkarmak için sismik araştırma ve sondaj gemilerini bünyesine katmak için girişimlerde bulunmuştur. Karadeniz ve Akdeniz'in hidrokarbon açısından zenginliği göz önünde bulundurulduğunda ve daha önceki hükûmetler döneminde yaşanmış tecrübeler arama ve üretim faaliyetlerinin kendi gemilerimizle yapılmasını zorunlu kılmıştır. Dönemin hükûmetinin Enerji Bakanlığı öncülüğünde Dz.K.K. ve Genelkurmay Başkanlığı ile yaptıkları toplantılarda özellikle Doğu Akdeniz'de daha etkin olunması

gerektiği görüşü ön plana çıkmıştır. Türkiye, bu hedefe ulaşmak için ilk adımı 2012 yılında Barbaros Hayreddin Paşa sismik arama gemisini TPAO envanterine katarak atmıştır. 84.2 metre uzunluğunda, 21.6 metre genişliğinde ve 4711 grostona sahip arama gemisi, gravite, manyetik ve 2B/3B sismik veri toplama yeteneği sayesinde denizin altındaki yapıların incelenmesi amacıyla jeofizik araştırmalar yapabilmektedir. Tamamen yerli imkanlarla 2012 yılında yapımına başlanan Oruç Reis arama gemisi 2017 yılında test ve tecrübe faaliyetlerine başlayarak MTA envanterine girmiştir. Uzunluğu 87 metre, genişliği 23 metre ve 4575 grostona sahip Oruç Reis gemisi gravite, manyetik ve sismik veri toplama özellikleri yanında deniz tabanını ayrıntılı inceleme ve numune alma yeteneğine sahiptir. İlk milli sondaj gemisi olan Fatih, 25 Kasım 2011 tarihinde Güney Kore’de inşa edilmiş ve 2017 yılında TPAO envanterine girerek faaliyete geçmiştir. Uzunluğu 229 metre, genişliği 36 metre, ağırlığı 51.283 groston olan 6. nesil derin deniz sondaj gemisinin kule yüksekliği 64 metre olup, 12.2 kilometre derinliğe kadar sondaj yapabilme kabiliyetine sahiptir. Türkiye’nin “*Milli Enerji ve Maden Politikası*” kapsamında satın aldığı Yavuz sondaj gemisi, 2018 yılında TPAO envanterine girerek faaliyete geçmiştir. Fatih gibi 6. nesil derin deniz sondaj gemisi olan Yavuz sondaj gemisinin uzunluğu 230 metre, genişliği 36 metre olup 12.2 kilometre derinliğe kadar sondaj yapabilme kabiliyetine sahiptir. 2012 yılında yapımı gerçekleşen ve 2020 yılında filoya katılan 6. nesil derin deniz sondaj gemisi Kanuni 227 metre uzunluğunda, 42 metre genişliğindedir. Kulesinin yüksekliği 114 metre olup, 12.2 kilometre derinliğe kadar sondaj yapabilme kabiliyetine sahiptir (İletişim, 2020a: 83-88). Abdülhamid Han, Türkiye’nin 4.cü sondaj gemisi olarak 2022 yılında faaliyete geçmiştir. Uzunluğu 238 metre, genişliği 42 metre olup kule yüksekliği 104 metredir. 12.2 kilometre derinliğe sondaj yapabilme kabiliyetine sahip 7. nesil derin deniz sondaj gemisidir (Kılıç, 2024). Böylece, Türkiye küresel enerji piyasalarında daha etkin ve önemli aktörlerden biri haline gelmiştir. 2023 yılı itibariyle, Türkiye 2 arama ve 4 sondaj gemisiyle enerji alanında dışa bağımlılığı ortadan kaldırmak için çevre denizlerde enerji arama ve üretim faaliyetlerinde bulunmaktadır (Tablo 10).

Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki sismik araştırma ve sondaj faaliyetleri, uluslararası hukuka uygun olarak, Türkiye’nin meşru hak ve menfaatleri çerçevesinde icra edilmektedir. Türkiye Ege ve Doğu Akdeniz’de yaşadığı uyuşmazlıkların çözümünde uluslararası hukuk, hakkaniyet, diyalog ve iş birliğini esas almaktadır. Bu kapsamda Barbaros Hayreddin Paşa gemisi Doğu Akdeniz’de 2014 Ekim, 2015 Mart (2, 3 ve 9 nolu bloklarda) ve 2017 Temmuz’da Güzelyurt’ta olmak üzere GKRY’nin tek taraflı ilan ettiği sahalarda arama faaliyetleri gerçekleştirmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa gemisi yaptığı ilk petrol arama amaçlı sismik çalışmalarda deneyimli Türk personel bulma konusunda sıkıntılar yaşamıştır . Barbaros Hayreddin Paşa gemisinin petrol aradığı sahalara ile GKRY’nin ilan ettiği sahaların çakışması sonucu GKRY durumu BMGS nezdinde protesto etmiştir. KKTC’nin TPAO’ya verdiği ruhsatlar kapsamında Barbaros Hayreddin Paşa sismik araştırma gemisinin Doğu Akdeniz’de yaptığı araştırmaları bahane ederek Ekim 2014’te kapsamlı görüşme masasından ayrıldı. 15 Mayıs 2015 yılında yeniden müzakerelere devam eden GKRY, 7 Temmuz 2017 yılında görüşmelerin başarısız şekilde sonuçlanmasından sonra Doğu Akdeniz’deki faaliyetlerini devam ettirmiştir. Eni-Total konsorsiyumu 12 Temmuz-17 Eylül 2017 tarihleri arasında

11 nolu blokta West Capella, 28 Aralık-08 Şubat 2018 tarihleri arasında 6 nolu blokta Saipem 12000 gemileri ile sondaj işlemlerini gerçekleştirmiştir. Exxon Mobil-Katar Petroluem konsorsiyumu Stena Ice Max sondaj gemisi ile 15 Kasım 2018-8 Ocak 2019 tarihleri arasında 10 nolu blokta Delhyne, 9 Ocak-17 Şubat 2019 tarihleri arasında Glafkos-1 kuyularını açmıştır (Başeren, 2021b: 45). Bu kapsamda Türkiye'nin ilk hamlesi 2018 yılı içerisinde İtalyan Enerji şirketi ENI adına Kıbrıs adasının doğusunda yer alan 3 nolu blokta sondaj yapan Saipem 12000 sondaj gemisinin Türk donanması tarafından durdurulması olmuştur. Diğer yandan, 2013 yılında TPAO envanterine katılan Barbaros Hayreddin Paşa gemisi 2018 yılında Doğu Akdeniz'de 2B/3B sismik veri toplama faaliyetinin Yunanistan donanmasına ait bir gemi tarafından engellemeye yönelik yaptığı taciz Türk Deniz Kuvvetleri tarafından önlenmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa gemisi 16 Ekim 2018-19 Şubat 2019 tarihleri arasında GKRY'nin Kıbrıs adası etrafında ilan ettiği ruhsat sahalarından 4 ve 5 nolu bloklarda sismik arama faaliyetleri gerçekleştirmiştir (Bener, 2019: 216; Eriş, 2019: 19).

Kıbrıs adası etrafında tartışmaya konu olan ruhsat alanları içerisinde yer alan 10.parselde ExxonMobil-Katar Petrolleri konsorsiyumunun yaptığı keşif 28 Şubat 2019 tarihinde GKRY tarafından açıklanmıştır. Türkiye bu gelişmeler neticesinde bölgede hidrokarbon arama faaliyetlerine devam etmiştir. Nisan 2020'de ExxonMobil-Katar konsorsiyumu bölgede yaptığı sondaj faaliyetlerini enerji fiyatlarındaki düşüşü bahane ederek ertelediğini açıklamıştır. Benzer sebeplerle İtalyan Eni ve Fransız Total şirketleri de 6.parseldeki faaliyetlerini durdurduklarını açıklamışlardır (Karagül, 2021: 65). Bu durum üzerine AB 11 Kasım 2019 tarihinde iki TPAO yetkilisi hakkında yaptırım kararı 27 Şubat 2020 tarihinde onaylaması üzerine Türk Dışişleri Bakanlığı 28 Şubat 2020 tarihinde bir açıklama yapmıştır. Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından yapılan yazılı açıklamada *"AB'nin 11 Kasım 2019 tarihli yaptırım kararı Türkiye açısından hükümsüzdür. Türkiye, Kıbrıs Türklerinin haklarını yok sayan ve uluslararası hukuka aykırı olan bu adil olmayan politikayı reddetmektedir. AB, Rum/Yunan ikilisinin maksimalist deniz yetki alanı iddialarını Türkiye'ye dikte edemez ve uluslararası mahkeme gibi hareket edemez. Doğu Akdeniz konusunda işbirliği yerine Türkiye'nin haklarını görmezden gelmesi esef vericidir. 27 Şubat'taki yaptırım kararı Türkiye'nin ve Kıbrıs Türklerinin haklarını koruma konusundaki kararlılığını etkilemeyecek, aksine güçlendirecektir."* denilmiştir (MFA, 2020c).

Tablo 10: Türkiye'nin Sahip Olduğu Yeni Nesil Sismik Arama ve Sondaj Gemilerinin Özellikleri

Adı	Amacı	İnşa/Katılım Tarihi	Özellikleri
Barbaros Hayreddin Paşa	Arama	2011/2013	Uzunluk:84.2 m, Genişlik: 21.6 m, 4711 Groston, Gravite, Manyetik ve 2B ve 3B sismik veri toplama kabiliyeti
Oruç Reis	Arama	2015/2017	Uzunluk : 87 m, Genişlik: 23 m, 4575 Groston, Gravite, Manyetik ve sismik veri toplama özelliği.
Fatih	Sondaj	2011/2017	Uzunluk 229 m, Genişlik: 36 m, 51.283 groston, Kule Yüksekliği: 64 m, 12.2 km derinliğe sondaj yapabilme kabiliyeti, 6.nesil derin deniz sondaj gemisi
Yavuz	Sondaj	2011/2018	Uzunluk: 230 m, Genişlik: 36 m, 12.2 km derinliğe sondaj yapabilme kabiliyeti, 6.nesil derin deniz sondaj gemisi
Kanuni	Sondaj	2012/2020	Uzunluk: 227 m, Genişlik: 42 m, Ağırlık: 60.316 ton, Kule Yüksekliği: 114m, 12.2 km derinliğe sondaj yapabilme kabiliyeti, 6.nesil derin deniz sondaj gemisi
Abdülhamid Han	Sondaj	2013/2022	Uzunluk: 238 m, Genişlik: 42 m, Kule Yüksekliği: 104 m, 12.2 km derinliğe sondaj yapabilme kabiliyeti, 7.nesil derin deniz sondaj gemisi

Kaynak: Kavaz, 2021; Albayrak, 2022: 46; Ulusal, 2024

Barbaros Hayreddin Paşa gemisinin 2018-2019 yıllarındaki faaliyetleri nedeniyle Yunanistan provokasyonlara başlayarak *“Yunan kıta sahanlığı ile ilgili araştırmaların yürütülmesinde Yunan makamlarından izin alınması gerektiği, Türkiye’nin Doğu Akdeniz ve Ege Denizi’nde gerilimi artıran faaliyetlerine devam ettiği”* iddia edilmiştir (HRMFA, 2018). Bu iddiaya aynı gün Türk Dışişleri Bakanlığı tarafından *“R/V Barbaros Hayreddin Paşa gemisi tarafından Akdeniz’deki kıta sahanlığımızda bu sabah (18 Ekim 2018) itibariyle yeni bir sismik araştırma faaliyetine başlanmıştır. Yunan Dışişleri Bakanlığı tarafından bu hususta dün yapılan basın açıklaması uluslararası hukuk bakımından tamamen temelsizdir. Yunanistan’ın gerçekçi olmayan iddialarında ısrar etmesi, ikili ilişkilere ve bölge istikrarına zarar vermekten başka bir sonuç doğurmayacaktır. Türkiye kıta sahanlığında uluslararası hukuktan kaynaklanan egemen hak ve yetkilerini kullanmaya devam edecektir. Bu vesileyle Yunanistan’a bölgede bir tırmanmaya neden olacak davranışlardan uzak durmasını salık veriyoruz.”* şeklinde karşılık verilmiştir (MFA, 2018).

18 Ekim 2018 tarihinde Barbaros Hayreddin Paşa sismik arama gemisinin Doğu Akdeniz’de yaptığı petrol arama faaliyetleri HS Nikiforas Fokas isimli Yunan firkateyni tarafından Yunanistan’ın kıta sahanlığının doğu sınırı olduğu gerekçesiyle yapılan taciz manevralarıyla engellenmeye çalışılmıştır. Durumun bildirilmesi üzerine Türk Deniz Kuvvetlerine ait savaş gemileri tarafından Yunan firkateynin taciz hareketleri engellenmiş ve bölgeden uzaklaşması sağlanmıştır (Bener, 2021: 217). Taciz olayı ile ilgili olarak Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez 18 Ekim 2018 tarihinde yaptığı basın açıklamasında *“Barbaros Hayreddin Paşa Sismik Araştırma Gemimizin Akdeniz’deki kıta sahanlığımızda bugün başlattığı sismik araştırma faaliyeti Yunanistan Deniz Kuvvetleri tarafından taciz edilmeye çalışılmıştır. Söz konusu müdahale çabası Barbaros Hayreddin Paşa Sismik Gemisine refakat eden Deniz Kuvvetleri Komutanlığımıza bağlı unsurlarımız tarafından yapılan manevralarla engellenmiştir. Türkiye’nin kendi münhasır ekonomik bölgesinde uluslararası hukuka uygun gerçekleştirdiği faaliyetlerin engellenmeye çalışılması uluslararası hukuk kurallarıyla hiçbir şekilde bağdaşmamaktadır. Türkiye uluslararası hukuktan kaynaklı haklarını sonuna kadar savunmaya devam edecektir. Yunanistan’a ikili ilişkilerin ve iyi komşuluk ilişkilerinin sürmesi adına hukuk dışı kurallara tevessül etmemesi ve bölgedeki gerilimi tırmandıracak her türlü girişimden uzak durmasını tavsiye ediyoruz”* demiştir (ETKB, 2018a). Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez’in 19 Ekim 2018 tarihinde yaptığı basın açıklamasında ise *“Barbaros Hayreddin Paşa Sismik Araştırma Gemisi’nin Akdeniz’deki görevlerine devam edecektir. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nin yaptığı tek taraflı eylemleri kabul edilebilir bulmuyoruz. Hakça bir paylaşım olmadan masaya oturup doğal kaynakların paylaşılması konusunda bir mutabakat sağlamadan bunları kabul etmediğimizi beyan etmiştik. Bu hakkı da sonuna kadar kullanacağız.”* demiştir (ETKB, 2018b).

Yunanistan’ın, Barbaros Hayreddin Paşa gemisine Yunan donanmasına ait bir firkateyn ile yaptığı bu taciz eylemi 2008 yılında Norveç bandıralı Malene Ostervald gemisinin bir gambotla taciz edilmesinden sonraki ikinci eylemidir. Böylece, Yunanistan tek taraflı uygulamalarla uluslararası

hukuk kurallarına aykırı olarak belirlediği kıta sahanlığı ve MEB sınırları içerisindeki bölgelerde artık askeri müdahalelerde bulunacağını işaretlerini vermiştir. Bu eylemleri gerçekleştirirken AB tarafından hazırlanan Seville haritasını dikkate almıştır. Böyle AB ülkelerinin gücünü arkasında hissederek Meis adasının doğusuna sivil bir geminin önlenmesi amacıyla savaş gemisi gönderme cüretini göstermiştir. Bu hareketiyle, Türkiye'nin yayımladığı NAVTEX'inin yasallığını tartışmaya açmıştır.

Ekim 2018'de Barbaros Hayreddin Paşa ve Oruç Reis sismik araştırma gemilerinin yaptığı arama çalışmaları yanında 2017 yılında Türk envanterine giren Fatih sondaj gemisi Antalya açıklarındaki Alanya-1'de ilk derin deniz sondaj kuyusunu açacağı bildirilmiştir. Fatih sondaj gemisi çalışmalarını gerçekleştirirken Türk Deniz ve Hava kuvvetlerine ait savaş gemileri ve uçakları tarafından korunmuştur. Böylece KKTC ve Türkiye'nin hak iddia ettiği 3, 6 ve 9.bloklarda Eni-Kogas ve Eni-Total ortaklıklarının arama faaliyetlerini engelleyici görevlerde bulunmuştur. Bu çalışmalar kapsamında Mersin'in 19 mil güneyinde yer alan Kuzey Erdemli-1 sahasında derin deniz kuyusu açılması kararlaştırılmıştır (Kelkitli, 2021: 607, 671).

1960 yılında Kıbrıs Cumhuriyeti'nin eşit kurucu ortağı olan Kıbrıs Türk halkının Kıbrıs adası ve çevresindeki deniz kaynakları üzerindeki eşit hak ve çıkarları GKRY tarafından gerçekleştirilen tek yanlı teşebbüslerle ihlal edilmiştir. Bu bağlamda, KKTC'nin TPAO'na verdiği ruhsatlar çerçevesinde GKRY'nin bu faaliyetlerine karşılık verilmiştir. Bu ruhsatlara bağlı kalarak TPAO, 7-17 Temmuz 2019 tarihleri arasında Yavuz sondaj gemisi ile Karpaz-1, 15 Kasım 2019-20 Şubat 2020 tarihleri arasında Fatih Sondaj gemisi ile Magosa-1 ve 18 Ocak -24 Mayıs 2020 tarihleri arasında Yavuz sondaj gemisi ile Lefkoşa-1 kuyularını açmıştır (Başeren, 2021b; 46-47).

Doğu Akdeniz'de MEB sınırlandırma anlaşmaları ile verilen üretim ruhsatları sonucunda çıkarılacak doğal gazın taşınması da Türkiye'yi ilgilendiren bir diğer sorun olarak ortaya çıkmıştır. Doğal gazın AB'ye taşınması için 2 Ocak 2020 tarihinde İsrail Başbakanı Netanyahu, Yunanistan Başbakanı Mitsotakis ve GKRY lideri Anastasiades arasında EastMed doğal gaz boru hattı anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Doğu Akdeniz'de üretilen doğal gazın EastMed doğal gaz boru hattı ile taşınacak olması ve bu güzergahın Türkiye'nin MEB sahası içinden geçmesi nedeniyle AB, Yunanistan, GKRY ve İsrail tarafından Türkiye Doğu Akdeniz'de dar bir kıta sahanlığı alanına hapsedilmek istenmektedir. Ancak, 27 Kasım 2019 tarihinde Libya ile imzaladığı ve Ekim 2020'de BM'ye tescil ettirdiği MEB sınırlandırma anlaşması ile Türkiye durumu lehine çevirmeyi bilmiştir. Doğu Akdeniz'deki doğal gazın AB'ye ulaştırılması için Türkiye'nin MEB sınırları içerisinde geçen hat en uygun güzergâh olarak ortaya çıkmıştır (Abdullahzade, 2021: 138-148; Kavaz, 2021: 36).

Türkiye ve Yunanistan arasında Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanları konusunda yaşanan gerilim, 2019 yılında Türkiye'nin Libya ile imzaladığı deniz yetki alanları anlaşmasıyla yeni bir

boyut kazanmıştır. Bu anlaşma, Yunanistan ve GKRY tarafından kendi kıta sahanlıklarının ihlali olarak değerlendirilmiş ve AB'nin desteğiyle Ankara'ya tepkiler yükselmiştir. Bu dönemde, Türkiye'nin Yavuz ve Fatih sondaj gemileri, Kıbrıs'ın kuzeyindeki bölgelerde faaliyet göstermiştir. 2020 yılının Mayıs ayında, TPAO, Doğu Akdeniz'de Türk karasuları dışında kalan bazı bölgelerde petrol arama ruhsatı için başvuruda bulunmuştur. Bu başvurular, Rodos, Kerpe, Kaşot ve Girit adalarının yakınlarındaki alanları kapsamış ve Yunanistan tarafından egemenlik haklarının ihlali olarak nitelendirilmiştir. Aynı dönemde, Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron, Yunanistan'a destek amacıyla bölgeye donanma gemileri gönderebileceğini açıklamıştır (Göksedef, 2020; İletişim, 2020b).

Doğu Akdeniz'de 21 Temmuz 2020 tarihinden itibaren Oruç Reis araştırma gemisi yeni bir sismik araştırma faaliyetinde bulunacağı Rodos ve Meis adaları arasında kalan bölge için bir NAVTEX ilan edilmesi Yunanistan'ın tepkisine neden olmuştur. Yunanistan, Türkiye'nin bu adımını uluslararası hukuka aykırı olarak değerlendirmiş ve kendi NAVTEX ilanlarıyla karşılık vermiştir. Bu süreçte, Almanya Başbakanı Angela Merkel'in arabuluculuğuyla taraflar arasında diplomatik görüşmeler başlamış ve Türkiye, Oruç Reis'i Antalya Limanı'na çekerek iyi niyet gösterisinde bulunmuştur. Ancak, Oruç Reis gemisinin araştırma yapacağı alan, Türkiye'nin BM'ye bildirdiği kıta sahanlığı sınırları içerisinde yer almakta olup, 2012 yılında TPAO'ya verilen arama ruhsat sahalarıdır. Esasında, söz konusu sahanın bir bölümünde Barbaros Hayrettin Paşa sismik araştırma gemisi geçmiş yıllarda faaliyette bulunmuştur. Ancak, Yunanistan, başta Meis adası olmak üzere kendi ana karasından uzaktaki adalarının varlığına dayandırarak, Oruç Reis sismik araştırma gemisinin bu faaliyetine itiraz etmiş ve araştırma sahasının kendi kıta sahanlığı içinde olduğunu iddia etmiştir. Yunanistan'ın bu maksimalist kıta sahanlığı iddiası yüzölçümü 10 kilometrekare olan ve Anadolu'ya 2 km, Yunan ana karasına ise 580 km uzaklıkta olan bir adanın 40.000 kilometrekare genişliğinde kıta sahanlığı alanı yaratması rasyonel uluslararası hukuk, içtihat ve mahkeme kararlarına aykırıdır (Göksedef, 2020).

1 Ağustos 2020 tarihinde Mısır Türkiye'ye verdiği nota ile Oruç Reis sismik arama gemisinin SHODB'nin 0977/20 sayılı NAVTEX ile 21 Temmuz-2 Ağustos 2020 tarihleri arasında araştırma yapacağı ilan edilen arama sahasının kendi deniz yetki alanları olduğunu bildirmiştir. 6 Ağustos 2020 tarihinde de Yunanistan ile Mısır arasında MEB sınırlandırma anlaşması imzalanarak BM'e tescil ettirilmiştir. Türk Dışişleri Bakanlığı, Mısır'ın verdiği notaya 13 Ağustos 2020 tarihinde verdiği cevabi nota ile durumun incelenerek Mısır kıta sahanlığına girdiğini kabul etmiştir. Ancak, Mısır'a 18 Mart 2020 tarihinde çizilen Türk Kıta sahanlığı sınırına karşı itiraz etmediği ve zımnen kabul etmiş olduğu bildirilmiştir. Bu duruma Yunanistan ile Mısır arasında imzalanan anlaşmanın sebep olduğu ifade edilmiştir. Türkiye ile Mısır arasındaki bu nota değişimi ve imzalanan MEB sınırlandırma anlaşması Yunanistan ile Türkiye arasındaki gerilimi yeniden tırmandırmış ve bölgede askeri hareketlilik artmıştır. NATO Genel Sekreteri Jens Stoltenberg, Türkiye ve Yunanistan'ın teknik görüşmelere başlamayı kabul ettiğini duyurmuş, ancak diplomatik süreçte somut bir ilerleme

kaydedilememiştir. Yunanistan ile Mısır arasında imzalanan anlaşmada ortaya hatlar göz ardı edilmiş ve Meis adası dikkate alınmamıştır. Bu duruma cevap olarak 10-23 Ağustos tarihleri arasında Oruç Reis sismik araştırma gemisinin Doğu Akdeniz’de araştırma yapacağı SHODB’nin 1024/20 sayılı NAVTEX’i ile duyurulmuştur. 13 Ağustos tarihinde Yunan savaş gemisi Limnos’un Oruç Reis sondaj gemisini engelleme girişimi TCG Kemal Reis savaş gemisi tarafından engellenmiştir. İki savaş gemisi arasında yaşanan hafif çarpışma nedeniyle Türkiye ile Yunanistan arasındaki gerilim zirveye çıkmıştır. Ardından 16 Ağustos 2020 tarihinde Yavuz sondaj gemisinin, 23 Ağustos 2020 tarihinde Oruç Reis arama gemisinin sürelerinin SHODB’nin yayımladığı NAVTEX ilanları ile 27 Ağustos 2020 tarihine kadar uzatıldığı duyurulmuştur (Başeren, 2021b: 34-42; Uygun, 2021: 75).

Oruç Reis araştırma gemisinin bakım ve onarım işlemlerinin ardından Doğu Akdeniz’de 22 Ekim 2020 tarihine kadar sürecek olan sismik araştırma faaliyetleri tamamen Türk kıta sahanlığı içinde olup, faaliyet alanı Türkiye’ye en yakın 15 kilometre, Yunan anakarasına ise 425 kilometre uzaklıktadır. Türkiye Oruç Reis’in görev süresini uzatan bir NAVTEX ilan etmesi üzerine Yunanistan, bu adımı "*büyük bir tahrik*" olarak nitelendirmiş ve Avrupa Birliği’ni Türkiye’ye karşı yaptırım uygulamaya çağırmıştır. Yunanistan Dışişleri Bakanlığı, konuya ilişkin yaptığı açıklamada, uluslararası hukuk ile bağdaşmayan asılsız iddialar öne sürerek itirazlarını yinelemiştir. Türkiye ise Doğu Akdeniz’deki haklarından vazgeçmeyeceğini belirterek, diyalog ve müzakere çağrılarını yinelemiştir. Bu süreçte, taraflar arasında diplomatik temaslar sürse de deniz yetki alanları konusundaki anlaşmazlık çözüme kavuşturulamamıştır (MFA, 2020a; MFA, 2020b).

Türkiye’nin son yıllarda aldığı Barbaros Hayreddin Paşa ve Oruç Reis yeni nesil sismik araştırma gemileri ile Fatih, Yavuz, Kanuni ve Abdülhamid Han sondaj gemileri, Türkiye’nin Karadeniz ve Doğu Akdeniz’de enerji güvenliği, kıta sahanlığı ve MEB sorunlarıyla ilgili kritik faaliyetlerde önemli rollerde bulunmuşlardır. Bu gemiler, deniz yetki alanları üzerinde Türkiye’nin haklarını savunma ve bölgedeki doğal kaynakları keşfetme süreçlerinde de kilit rol oynamışlardır. Yavuz Sondaj Gemisi, 2019 yılından itibaren Doğu Akdeniz’de sondaj çalışmalarına başlamış, özellikle Kıbrıs adası etrafındaki tartışmalı bölgelerde faaliyet göstermiştir. Bu geminin faaliyetleri, Türkiye’nin MEB hakkı iddialarını desteklemek ve bölgede hidrokarbon kaynaklarına ulaşmak amacıyla yapılmıştır. Yavuz, Türkiye’nin bölgedeki sondaj faaliyetlerine yönelik uluslararası tepkilere rağmen çalışmalarını sürdürmüş ve Türkiye’nin enerji politikalarının bir parçası olarak önemli rol oynamıştır. Oruç Reis, 2020 yılında Doğu Akdeniz’de Türkiye-Yunanistan arasındaki kıta sahanlığı ve MEB sınırlarının belirlenmesi tartışmalarında öne çıkmıştır. Yunanistan’ın bu faaliyetlere karşı itirazlarına rağmen, Türkiye, kendi kıta sahanlığındaki haklarını koruma çerçevesinde bu araştırmaları sürdürmüştür. Barbaros Hayreddin Paşa ve Oruç Reis, Doğu Akdeniz’deki enerji rekabetinin şekillenmesinde Türkiye’nin elini güçlendiren unsurlar olmuşlardır.

Bu dönemde, Türkiye ile Libya arasında 27 Kasım 2019 tarihinde imzalanan “*Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası*”, Doğu Akdeniz’deki dengeleri

değiştirmiştir. Anlaşmanın onay işlemleri 8 Aralık 2019'da tamamlanmış ve Ekim 2020'de BM tarafından tescil edilmiştir. Hakkaniyet ilkesi ve uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak dzenlenen bu anlaşma, her iki lkenin de Doğu Akdeniz'deki hak ve çıkarlarını korumayı amaçlamıştır. Anlaşma, GKRY'nin 2003 yılından bu yana adanın tek sahibi gibi davranarak ve hakkaniyet ilkesine aykırı bir şekilde deniz yetki alanını sınırlandırmaya yönelik attığı tek taraflı adımlara gçlü bir cevap niteliği taşımaktadır. GKRY, 2003 yılında Mısır'la, 2007'de Lübnan'la ve 2010'da İsrail'le deniz yetki alanı sınırlandırma anlaşmaları imzalamıştır. Özellikle Mısır'la yapılan anlaşma, Türkiye'nin BM'de kayda geçirdiği kıta sahanlığı alanıyla çakışmaktadır. Yunanistan ise "*Sevilla Haritası*" ile Türkiye'yi Antalya Körfezi ve çevresinden ibaret dar bir deniz alanına hapsetmeyi hedeflemiştir. Ağustos 2020'de Yunanistan ile Mısır arasında imzalanan ve Türkiye'nin tanımadığı bu anlaşma, Türkiye-Libya anlaşmasını geçersiz kılmayı amaçlamıştır (İletişim, 2020b).



SONUÇ ve ÖNERİLER

Osmanlı İmparatorluğundan günümüze kadar Türk Denizcilik Tarihi, Derya Beyleri (1324-1390), Kaptan Paşa/Kaptan-ı Derya (1390-1867), Bahriye Nezareti Dönemi (1867-1922), Bahriye Vekaleti (1923-1928), Deniz Müsteşarlığı (928-1949) ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (1949) olmak üzere 6 döneme ayrılabilir. 1324 yılında Karesi Beyliğinden Kara Mürsel Bey önderliğinde 24 gemiden oluşan kuvvet sayesinde Osmanlı Beyliği denizcilikle tanışmıştır. Osmanlı'da ilk Derya Bey'i Karamürsel Bey'dir. Karamürsel Bey, 1334 yılında Gemlik'i, 1337 yılında İzmit'i alarak 1353 yılında Osmanlı Beyliğinin Rumeli'ye geçişine ön ayak olmuştur. Osmanlı Devleti'nin dördüncü padişahı Yıldırım Bayezid'in denizlere yönelik faaliyetleri neticesinde 1401 yılında Gelibolu'da bir tersane kurulması Osmanlı Devleti'ni Denizcilik alanında farklı bir döneme taşımıştır. Bu dönemden 1867 yılına kadar Kaptan Paşa yada Kaptan-ı Derya terimi yaygın şekilde kullanılır olmuştur (Ek 1). Osmanlı Devleti'nde ilk Kaptan-ı Derya Saruca Paşa olmuştur. Bu dönemde Barbaros Hayreddin Paşa, kardeşleri Oruç ve İlyas Reisler, Selman Reis, Murat Reis, Seydi Ali Reis gibi bir çok ünlü Türk Denizcisi Akdeniz'de mutlak bir hakimiyet kurmuştur. 1533 yılında Kanuni Sultan Süleyman'ın Barbaros Hayreddin Paşa'yı Kaptan-ı Derya ilan etmesiyle Deniz Kuvvetleri Osmanlı'nın vazgeçilmez bir unsuru haline gelmiştir. 27 Eylül 1538 tarihinde Preveze'de, 14 Mayıs 1560 tarihinde Cerbe'de yapılan savaşlar, Malta kuşatması, Kıbrıs'ın Fethi, neticesinde Akdeniz bir Türk gölü haline gelmiştir. 16.yüzyılda Osmanlı, Salih Reis, Aydın Reis, Murat Reis, Selman Reis, Seydi Ali Reis, Hasan Reis, Piyale Paşa ve Kılıç Ali Paşa gibi ünlü denizcileriyle büyük başarılar elde etmiştir. Türk savaş gemileri Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda göstermiş oldukları başarılarla üstünlüklerini kabul ettirmiştir. Böylece, Osmanlı donanması imparatorluğun dış politikasını doğrudan güç kullanımıyla destekleyerek siyasi hedeflerin gerçekleştirilmesinde kritik bir rol oynamıştır (Bostan, 2007; Kayaalp, 2018; Kostak, 2024; Dz.K.K., 2025).

İmparatorluğun denizlere hâkim olduğu altın çağın ardından denizcilikle ilgisi olmayan yeniçeri kökenlilerin Kaptan-ı Derya olarak atanması denizcilik alanında donanmanın güç kaybetmesine sebep olmuştur. Bunun sonucu olarak Osmanlı ilk büyük toprak kaybını 1699 yılında Karlofça Antlaşmasıyla yaşamıştır. Deniz Kuvvetleri artık önemini ve önceliğini kaybetmiştir. 1695 yılında Kaptan-ı Derya Mezomorto Hüseyin Paşa'nın reform girişimleri denizlerdeki gerilemeyi durdurmaya yetmemiştir. 1770 yılında yaşanan Çeşme faciası sonucunda yok olan Osmanlı donanması ve ardından 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Kırımın elden çıkmasına sebep olmuştur. Sultan III. Mustafa döneminde yurt dışından getirilen uzmanlar ile donanmanın iyileştirilmesi ve mühendis yetiştirilmesi amacıyla 18 Kasım 1773 tarihinde "*Tersane Hendesehanesi*" kurulmuştur. 1788 yılında Osmanlı-Rus deniz muharebesinin kaybedilmesi ile Rus ticaret gemilerinin artık boğazdan geçişi denizcilik alanında kötü gidişi devam ettirmiştir. III. Selim

döneminde tersanenin ıslahı, donanmanın yeniden inşası ve 1792 yılında çıkarılan “*Bahriye Nizamnamesi*” ile denizcilik alanında toparlanma sağlamıştır. Denizcilikte modernleşme gayretlerinin sonucu olarak 1804 yılında Bahriye Kanunnamesi, 1849 yılında Bahriye Nizamnamesi çıkarılmıştır. 1807 yılında Kabakçı Mustafa isyanı, 1821 yılında başlayan Mora İsyanı, 1827 yılında gerçekleşen Navarin Baskınında donanmanın yakılması ve 1853 yılında yaşanan Sinop Baskını Osmanlı denizciliğini yok olma noktasına getirmiştir. Sultan Abdülaziz’in gayretleri ile Fransa ve İngiltere’den buharlı ve zırhlı gemiler ile denizcilik alanındaki kötü gidişata dur denilmiştir. 1867 yılında “*Kaptan-ı Deryalık/Kaptan Paşalık*” Makamı yerine “*Bahriye Nezareti*” makamı kurulmuştur (Ek 2). Bu makam 1922 yılına kadar devam etmiştir (Bostan, 2007; Kayaalp, 2018; Kostak, 2024; Dz.K.K., 2025).

Osmanlı İmparatorluğunda Kaptan-ı Deryalar döneminin en dikkat çeken özelliği 16 paşa birden fazla kez göreve getirilmiştir. En fazla görev yapan paşa Damat Mehmed Ali Paşadır. Kaptan-ı Deryalık görevine 1845-1847, 1848-1849, 1851-1852, 1855-1856, 1858-1863 ve 1866-1867 yılları arasında olmak üzere 6 kez getirilmiştir. Damat Halil Paşa ise 1595-1598, 1613-1616, 1619-1620 ve 1621-1623 yılları arasında olmak üzere 4 kez görev yapmıştır. Deli Hüseyin Paşa ve Karabağlı Süleyman Paşalar 3 kez görev yapmıştır. Toplam 16 paşa 35 kez Kaptan-ı Deryalık görevine getirilmiştir. Bu paşaların birden fazla göreve gelmelerinde dönemin siyasi yapısı içinde nüfuzlarını kullanmaları etkili olmuştur (Ek 1).

1877-1878 Osmanlı-Rus savaşında etkin bir rol oynayamadığı için Sultan II.Abdülhamid tarafından haliçte atıl halde bekletilmesi Osmanlı donanmasına denizcilik alanında büyük bir darbe indirmiştir. Diğer yandan, Trablusgarp ve Balkan Savaşları, güçlü bir donanmanın gerekliliğini göstermiştir. Osmanlı donanması, küçük Yunan donanması karşısında Ege Adaları’nı koruyamamıştır. Çanakkale’deki deniz zaferlerine rağmen 30 Ekim 1918’de Bahriye Nazırı Rauf Bey ile İngiliz Amiral Calthorpe arasında imzalanan Mondros Mütarekesi ile Boğazlar müttefiklere açılmış, ordu terhis edilmiş ve donanma kontrol altına alınmıştır. 10 Temmuz 1920’de Millî Savunma Bakanlığı’na bağlı olarak “*Umur-ı Bahriye Müdürlüğü*” kurulmuş, Karadeniz’de deniz nakliyatını sağlamak ve mevcut deniz teşkillerini yönetmekle görevlendirilmiştir. TBMM’de uzun tartışmaların ardından kabul edilen Bahriye Vekâleti Teşkiline Dair Kanun, 14 Ocak 1925’te yürürlüğe girmiştir. 31 Aralık 1924 itibarıyla başlayan Bahriye Vekâleti dönemi, Deniz Kuvvetleri’nin gelişiminde önemli bir adım olmuştur. Millî Savunma Bakanlığı’ndan ayrı faaliyet gösterecek olan Bahriye Vekâleti, eğitim, tatbikat ve denetleme konularında Genelkurmay Başkanlığı’na bağlı çalışacaktır. Yavuz muharebe kruvazörünün onarımındaki ihmaller ve mali zararlar nedeniyle Bahriye Vekâleti, 16 Ocak 1928 tarih ve 1198 sayılı kanunla kapatılmış, görevleri Millî Savunma Bakanlığı’na devredilmiş ve Deniz Müsteşarlığı kurulmuştur. 1928’den 1949’a kadar Genelkurmay Başkanlığı Karargâhında Deniz Müsteşarlığı olarak temsil edilen Dz.K.K., 15 Ağustos 1949 tarihinde Yüksek Askerî Şûra’nın kararıyla Dz.K.K. olarak yeniden yapılandırılmıştır. Bu

tarihten sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlarının görev süreleri bir düzene oturmuştur (Ek 3; Bostan, 2007; Kayaalp, 2018; Kostak, 2024; Dz.K.K., 2025).

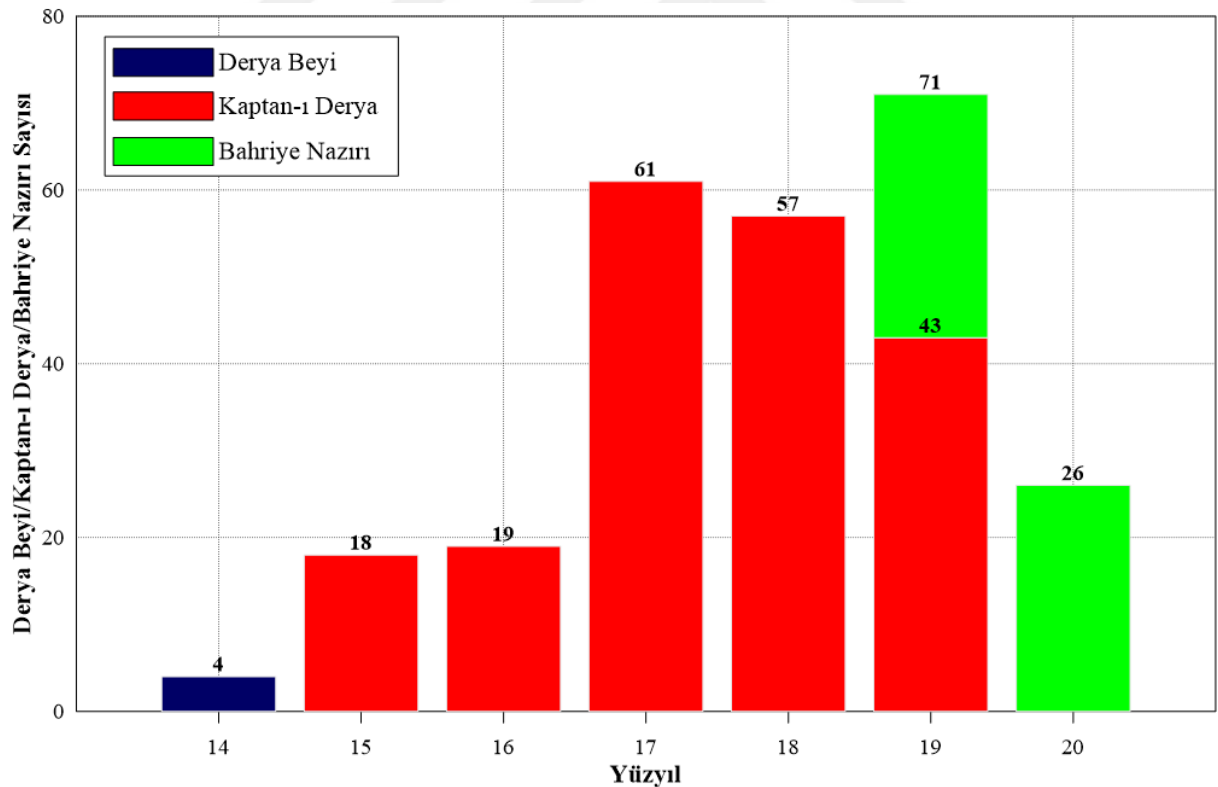
Osmanlı Bahriye Nazırlarından Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa, Aralık 1882'den 1 Temmuz 1903'e kadar yaklaşık 20 yıl 7 ay görev yapmıştır. Bu dönemde, Osmanlı'da istikrarın yüksek olduğu bir döneme karşılık gelmektedir. Osmanlı denizciliğinde politik istikrarın göstergesidir. Diğer yandan, Hüseyin Hüsnü Paşa, 11 Şubat 1909'dan 17 Şubat 1909'a kadar sadece 6 gün görev yapmıştır. Bu kadar kısa süreli bir görev, o dönemdeki siyasi çalkantıların ve yönetim değişikliklerinin denizcilik üzerindeki etkisini yansıtmıştır. 19. yüzyılın sonları ve 20. yüzyılın başlarında görev süreleri genellikle kısa tutulmuştur. Özellikle 1900'lerin başında Bahriye Nazırlarında sık değişimler görülmüştür. 1882-1903 arasındaki uzun görev süresi, Osmanlı donanmasında bir istikrar dönemine işaret ediyor. 20.yüzyılın başında kısa süreli atamalar, Osmanlı'nın siyasi çalkantıları ve savaş koşullarıyla bağlantılı olmuştur (Ek 2; Süreyya, 1890; Kuneralp, 2003).

Bahriye Nazırlarının görev sürelerinde görülen farklılıkların Osmanlı'nın siyasi yapısındaki değişimlerle yakından ilgili olmuştur. 1867-1878 yılları arasında, Osmanlı'nın savaşlarla ve iç karışıklıklarla uğraştığı bir dönemde Bahriye Nazırları çok sık değişmiştir. Bu dönemde 16 farklı kişi görev yapmış olup en kısa görev süresi Hasan Rıza Paşa'ya (1 ay) aittir. En uzun Bahriye Nazırlığı görevinde bulunan kişi ise yaklaşık bir buçuk yıl boyunca görevde kalan Kayserili Ahmed Paşa'dır. Bu dönemdeki hızlı değişimler, Osmanlı'nın yönetimindeki istikrarsızlığın ve savaşların etkisinin bir yansıması olarak görülebilir. 1878-1908 döneminde, özellikle II. Abdülhamid'in yönetimi altında daha istikrarlı bir yapı görülmektedir. Bu dönemde Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa, 1882'den 1903'e kadar yaklaşık 21 yıl boyunca Osmanlı tarihindeki en uzun süreli Bahriye Nazırı olmuştur. Ancak bu dönemdeki istikrar, donanmanın etkili bir şekilde kullanılmasından çok, Osmanlı yönetiminin deniz gücünü sınırlı bir şekilde ele almasından kaynaklanmıştır. 1908'den Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar olan süreçte ise görev süreleri büyük ölçüde kısa kalmıştır. Bu dönemin en dikkat çekici örneklerinden biri, 1909 yılında sadece altı gün görev yapan Hüseyin Hüsnü Paşa'dır. II. Meşrutiyet'in ilanı, Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı'nın yarattığı çalkantılar nedeniyle, ortalama görev süresi bir yıldan az olmuştur. Özellikle 1912-1918 yılları arasında atanan Bahriye Nazırlarının görev süresi sekiz ayı bile bulmamıştır. Genel olarak, Osmanlı'da denizcilik yönetimi siyasi gelişmelere doğrudan bağlı kalmıştır. Uzun süreli görev yapan Bahriye Nazırları genellikle daha sakin ve donanmanın büyük savaşlara girmediği dönemlerde görev yaparken, kısa süreli atamalar savaş dönemlerinde ve siyasi krizler sırasında gerçekleşmiştir. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin denizcilik yönetiminde istikrarın genellikle donanmanın pasif kaldığı yıllarla örtüştüğünü, savaş ve kriz dönemlerinde ise Bahriye Nazırlarının sıkça değiştiğini göstermektedir (Süreyya, 1890; Kuneralp, 2003). 14.yüzyıldan 1922 yılına kadar geçen sürede 5 Derya Beyi, 196 Kaptan-ı Derya ve 54 Bahriye Nazırı görev yapmıştır (Tablo 11, Şekil 1).

Tablo 11: Osmanlı Donanmasında Görev Yapan Derya Beyi, Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa ve Bahriye Nazırlarının Yüzyıllara Göre Dağılımı

Sıra No	Görev	Dönem (Yüz Yıl)	Sayı
1	Derya Beyi	14	4
2	Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa	15	18
3	Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa	16	19
4	Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa	17	61
5	Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa	18	57
6	Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa	19	43
7	Bahriye Nazırları	19	28
8	Bahriye Nazırları	20	26

Şekil 1: Osmanlı Donanmasında Görev Yapan Derya Beyi, Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa ve Bahriye Nazırlarının Yüzyıllara Göre Dağılım Grafiği



Rusya topraklarının zamanla güneye doğru genişlemesiyle Osmanlı İmparatorluğu ile komşu haline gelmiştir. Güney komşusu Osmanlı'nın topraklarının bilinmesi amacıyla haritalandırılması devlet için dış politika ve askeri alanda büyük önem kazanmıştır. Yaşanan siyasi krizler ve uzun süre

devam eden savaşlar stratejik açıdan haritaların önemini bir kat daha artırmıştır. I. Petro döneminde Rusya’da haritacılık bir bilim dalı olarak gelişmeye başlamıştır. 1701 yılında Moskova’da açılan Matematik ve Navigasyon Okulu bünyesinde yer alan Deniz Akademisi Rusya’nın bu alandaki ilk kurumları olmuştur. Bu kurumla birlikte deniz filosunun da kurulması ile Hidrografi alanındaki çalışmalar başlatılmıştır. I. Petro sonrasında coğrafya ve haritacılık Rusya’da gelişmeye devam etmiştir. İmparatoriçe II. Katerina döneminde Rusya’da Genelkurmay Başkanlığı kurularak yurt dışındaki toprakların haritalandırılması görevini yürütmüştür. Daha sonraki dönemlerde Osmanlı coğrafyasına ait haritaların oluşturulması yalnız askerlerin değil diplomatların da görevleri arasında yer almıştır. Gerek kendilerinin gerekse satın alınarak elde edilen haritaların koleksiyonları oluşturulmaya başlanmıştır. Haritalarda yer alan hatalar bizzat yerinde kontrol edilerek düzeltilmeye çalışılmıştır. Rusya, Osmanlı Devleti sularında sistematik olarak haritacılık çalışmalarını 1769-1774 yılları arasındaki ilk takımda seferinde gerçekleştirmiştir. Osmanlı Devleti’ne ait Rus haritacılığının itici gücünü iki ülke arasındaki savaşlar oluşturmuştur. Osmanlı ile yapılan her savaş bu coğrafyanın tanınması, bilgilerin artırılması, yeni haritaların yapılması ve koleksiyonun artırılması sonucunu doğurmuştur. Böylece Osmanlı-Rus savaşı için yapılan hazırlıklar, stratejik planlamalarda kullanılan haritalar, insan ve mali kaynaklardan daha kritik bir öneme sahip olmuştur (Kemaloğlu, 2023: 2-14).

Osmanlı-Rus savaşları hem karada hem de denizde gerçekleştiğinden Osmanlı’nın hem toprakları hem de denizleri hakkında bilgi sahibi olmak için ilk önceleri yabancı devletlerden harita alımı gerçekleştirilmiştir. Bu haritalarda yer alan hatalar nedeniyle Rusya Osmanlı’ya dair harita yapımını artık bizzat kendi yetiştirdiği subaylar ve mühendisler vasıtasıyla yapmaya başlamıştır. 1768-1774 yılları arasında gerçekleşen Osmanlı-Rus Savaşı ve ardından imzalan Küçük Kaynarca antlaşmasıyla Rusya, Karadeniz’de filo bulundurma ve ticaret gemilerini İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçirme hakkı elde etmiştir. Böylece, Rusya daha önce ulaşamadığı Osmanlı denizlerinde yeni keşifler ve haritalar yapma imkanına kavuşmuştur. Bu kısa sürede hazırlanan hidrografi haritaları Rusya’da Osmanlı denizlerine dair haritacılığın gelişmesine katkı koymuştur. 1775-1777 yılları arasında iki ülke arasında yaşanan gerginlik bu çalışmaların durmasına sebep olmuştur. Osmanlıya ait Hidrografi çalışmaları kapsamında Türk kıyılarının haritalarının yapımı işi sistematik olarak 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşının başlangıcına kadar devam etmiştir. 1833 yılında Rus Kolordusunun İstanbul’da bulunduğu sırada Karadeniz ve Marmara Denizlerinin hidrografi haritasını oluşturmak üzere çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Bu dönemde E.P. Manganari’nin yaptığı çalışmalar oldukça yararlı bilgiler sağlamış ve Karadeniz Atlasının hazırlanmasına imkân tanımıştır (Kemaloğlu, 2023: 70-84).

Osmanlı İmparatorluğunda bu dönemde Bahriye Nazırlarının görev sürelerinin kısa olması yanında sürekli yapılan görevden alma ve atamalar neticesinde denizcilik yeterince gelişmemiştir. Diğer yandan, Rusya haritaların askeri hareketlerde ve dış politikadaki önemini farkında olarak hem karada hem de denizde harita alımı için kurumlarının en üst düzeyde çalışmalarını sağlamıştır. Böylece, Rusya, Osmanlı ile yaptığı savaşların çoğunda kullandığı deniz gücü sayesinde galibiyetle

ayrılmıştır. Rusya, Osmanlının denizdeki etkinliğini kırmak için 1770 yılında Çeşme, 1827 yılında Navarin Savaşı ve 1853 yılında Sinop baskınları ile Osmanlı donanmasını yok ederek büyük bir tehdit oluşturmuştur. Osmanlının 16 ve 17 yüzyıllarda denizde üstün olduğu dönemlerde etkin bir şekilde yürüttüğü dış politikayı 19.yüzyıldan itibaren deniz gücü sayesinde Rusya gerçekleştirmiştir. Büyük Petro'dan itibaren donanmasını çağdaşlaştırarak Karadeniz'de yaptığı denizcilik faaliyetleri ile sıcak denizlere inme ülküsünü gerçekleştirmek için Osmanlı ile rekabet etmiştir.

Rusya kurduğu güçlü donanması sayesinde Karadeniz'de stratejik üstünlüğü kazanmış ve denizlerden elde ettiği bilgi sayesinde bulunduğu coğrafyanın kontrolünün temel bir unsur olduğunu göstermiştir. Bu durum Alfred Thayer Mahan'ın geliştirdiği Deniz hakimiyet teorisi ile denizlerdeki kontrolün, ticaret yollarına, limanlara ve kritik geçitlere hâkim olmayı gerektirdiğini vurgulaması açısından önemli olmuştur (Mahan, 1894). Bu bağlamda, sahip olunan deniz gücü, denizlerdeki hareket kabiliyetini artırarak stratejik üstünlük sağlamayı mümkün kılar. Ayrıca, haritaların önemi, deniz hakimiyet teorisinde insan ve mali kaynaklardan daha üstün bir konuma gelmiştir. Çünkü, bilgi ve coğrafi farkındalık olmadan, diğer kaynaklar etkili bir şekilde kullanılamaz. Denizlerdeki hakimiyet, ancak doğru bilgiye sahip haritalarla desteklendiğinde sürdürülebilir ve stratejik bir avantaja dönüşebilir.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan günümüze kadar denizlerde toplanan veriler gelişen teknoloji sayesinde çeşitlenmiştir. 19.yy'a kadar denizlerde daha çok iskandillerle derinlik verisi toplanırken günümüzde denizin tuzluluğu, akıntı yönü, deniz tabanından daha aşağılarda yer alan toprak kısmında bulunan enerji kaynaklarının jeofizik yöntemlerle rezervuarının derinliği ve büyüklüğü hakkında sismik ölçümler yapılarak veriler toplanmaktadır. Denizlerde veri toplamak amacıyla kullanılan gemilerde de değişim yaşanmıştır. Osmanlı döneminde denizde mesaha ölçümleri için daha çok savaş gemileri kullanılırken artık ölçüm almak amacıyla özel tasarımı olan gemiler kullanılmaktadır. Kara sularından kıta sahanlığı ve MEB sorunlarına kadar karşılaşılan krizlerde de çeşitlilik oluşmuştur. Osmanlı döneminde balıkçılık amacıyla kıyıya yakın dar bir sahil şeridinde faaliyetler yapılırken günümüzde 200 mile kadar bir alanda enerji, turizm, balıkçılık gibi çok farklı sektörlerde faaliyetler gerçekleştirilmektedir.

Yunanistan ile Türkiye arasında Ege Denizi'nde yaşanan krizlere geç karşılık verilmiştir. 1936 yılında Yunanistan'ın Lozan antlaşmasına aykırı olarak kara sularını 3 milden 6 mile çıkarılması eylemine Türkiye ancak 1964 yılında karşılık verebilmiştir. Bu duruma dönemin koşulları nedeniyle tepki koyulmaması bir neden olarak görülebilir. Ancak, Denizcilik Bakanlığının 1928 yılında lağvedilmesi de diğer bir neden olarak sayılabilir. Yunanistan, Ege Denizi'nde 1960'lı yıllardan beri petrol arama ve üretim faaliyetleri için ruhsatlar verirken Türkiye ancak 1974 yılında TPAO'ya verdiği arama ruhsatı ile kendi gemisi ve personeli ile Ege Denizi'nde arama yapabilmıştır. O yıllarda, Türkiye denizde petrole yönelik arama yapabilmek için sivil gemiye de sahip değildir. Bu faaliyet Dz.K.K., SHODB'ye ait TCG Çandarlı gemisi ile 30 Mayıs 1974 tarihinde

gerçekleştirilebilmiştir. Sivil bir gemi ile Ege Denizi'nin uluslararası sularında petrol aranmasına 1976 yılında MTA Sismik I gemisiyle başlanmıştır.

Ege Denizi, kara suları ve kıta sahanlığı sorunu, Türkiye ve Yunanistan arasında uzun yıllardır devam eden bir deniz yetki alanları anlaşmazlığıdır. Bu sorun, Ege'de kara suları ve kıta sahanlığı sınırlarının nasıl çizileceği ve iki ülkenin haklarının nasıl belirleneceği üzerine odaklanmaktadır. Tartışmaların kökeninde hem jeopolitik çıkarlar hem de uluslararası hukukun farklı yorumları yer almaktadır.

Sorunun Arka Planı: SSCB tarafından 1821 yılında kışkırtılarak isyan başlatan Yunanlılar ancak 1832 yılında bir krallık kurabilmişlerdir. Yunanistan, batılı ülkelerin destekleri sayesinde Türk egemenliğinde bulunan Ege'deki adaları önce I. Dünya Savaşı ve daha sonra 1947 yılında siyasi oyunlarla masa başında kendi sınırlarına katmıştır. Yunanistan ile Türkiye arasında Ege'de bu seneye kadar bazı balıkçılık olayları haricinde başka bir çatışma olmamıştır. Yunanistan ile Türkiye arasındaki ilişkilerin yönünü belirleyen sorunların ana sebebi Ege'deki sınırların Lozan Antlaşması'nda tam olarak kesinleştirilmemiş olmasıdır. Bu sorunlar Kıbrıs sorununa bağlı olarak 1960'lı yılları takiben kriz durumuna evrilmiştir. Ege Denizi'nde 3 mil olan karasularını 1936 yılında Yunanistan 6 mile çıkarmıştır (TBMM, 1995: 136). O günün koşulları içinde İtalya'nın Ege'deki yayılmacı siyaseti sebebiyle Yunanistan'ın bu eylemine karşı o tarihlerde itiraz edilmemiş ve herhangi bir karşı eylemde bulunulmamıştır. Türkiye de Ege Denizi'nde karasularını 15 Mayıs 1964 tarihinde 6 mile çıkardığını ilan etmiştir. Ancak, Türkiye'nin bu eylemine Yunanistan kayıtsız kalmamış, Ege Denizi'nde silahtan arındırılmış adalarını 1964 yılından itibaren silahlandırmaya başlamıştır. Türkiye'nin bu duruma cevabı çok sert olmuştur. Ancak, Yunanistan bu yetkisini Montrö Boğazlar antlaşmasından aldığını bildirmiştir. Yunanistan'ın bu tutumu iki ülke arasındaki krizleri daha da derinleştirmiştir (Sönmezoğlu, 2000; Armaoğlu, 2018).

Yunanistan'ın 1972 yılında Taşöz Adası çevresinde petrol bulma olasılığının yüksek olduğunu açıklamasının ardından Türkiye de harekete geçmiştir. Dünya genelinde deniz hukuku kodifikasyon çalışmalarının artmasıyla, Türkiye, bu duruma karşı önlem almak amacıyla 1.11.1973 tarihinde PİGM aracılığıyla TPAO'ya Ege Denizi'nde 27 sahada petrol arama ve işletme ruhsatı verdiğini, 14699 sayılı Resmî Gazete'de duyurmuştur. İki ülke arasında karşılıklı nota değişimleri sonuçsuz kalırken, her iki taraf da Ege'deki sorunlara ilişkin karşılıklı yaklaşımlarını öğrenmişlerdir (Arı, 1992; Hayta, 2020).

1974 yılında kurulan koalisyon hükûmeti protokolü çalışmalarında Deniz hukuku, Ege Denizi'nde kara suları ve kıta sahanlığı konularına yer verilmemiştir. Dönemin hukukçuları ve siyaset bilimciler böyle bir sorunun varlığı ile hiç ilgilenmemişlerdir. Ancak, koalisyon hükûmeti programının Ulusal Güvenlik bölümünde denizlere ve deniz yatakları konusundaki sorunlara ilişkin hak ve çıkarların üzerinde hassasiyetle durulacağı belirtilmiştir (Kayra, 2012: 405).

Yunanistan'ın Ege'deki Türk haklarının ihlaline artık daha fazla müsamaha gösterilmeyeceğini belirtmek amacıyla, Dz.K.K. ve SHODB'na ait TCG Çandarlı sismik araştırma gemisi petrol aramaları için Ege Denizi'ne gönderilmiştir. Bu adım, Türkiye ile Yunanistan arasındaki gerilimi artırırken, 29-30 Mayıs 1974 gecesi bir Yunan gemisinin Ege Denizi'nde battığına dair asılsız bir haber gerginliği daha da körüklemiştir. Yunanistan silahlı kuvvetlerini alarına geçirirken, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin üçte biri Trakya'ya kaydırılmıştır. 30 Mayıs 1974 tarihinde Türk savaş gemilerinin koruması altında, TCG Çandarlı Ege Denizi'nde Türk kıta sahanlığında petrol arama çalışmalarına başlamıştır. Bu faaliyetler sırasında Yunanistan'ın protestoları ve Türkiye'nin karşı açıklamalarıyla hem denizde hem de diplomatik alanda gerginlik devam etmiştir. Türkiye, buna karşılık olarak 6 Haziran ve 18 Temmuz 1974'te TPAO'ya yeni arama izinleri verdi. 31 Mayıs 1975'te Türk Başbakanı Süleyman Demirel ile Yunan Başbakanı Konstantin Karamanlis Brüksel'de bir araya gelmişlerdir. 1976 yılının Ocak, Şubat ve Haziran aylarında ise iki ülkenin uzmanlarının İsviçre'nin Bern kentinde görüşmelerine rağmen bir sonuca ulaşılamamıştır (Oran, 2001).

1974 ile 1976 yılları arasında Ege Denizi'nde yapılan faaliyetler Türkiye'nin Ege Denizi'nde haklarını sonuna kadar savunacaklarını kanıtlaması açısından önemli olmuştur. Böyle bir durum ile ilk defa karşılaşan T.C. Hükûmet'i bakanları arasında konu farklı şekilde algılanmıştır. Dış İşleri Bakanlığı olayın daha çok savaş çıkarma olasılığı üzerinde durarak alınan Bakanlar Kurulu Kararını ve ETKB Bakanı Cahit Kayra'yı oldukça fazla eleştirmişlerdir. Cahit Kayra, TCG Çandarlı gemisinin Ege'ye çıkma yetkisinin olmadığı, herhangi bir olay çıkması durumunda sorumluluğu kimin alacağı konusunda oldukça fazla eleştirilmiştir. Diğer yandan Dz.K.K. komutanı Oramiral Kemal Kayacan ile Cahit Kayra arasındaki yakın işbirliği neticesinde yapılacak faaliyetler çerçevesindeki çalışmalar Genelkurmay'a bildirmiştir. Herhangi bir aksilik olması durumunda öncelikle Dz.K.K. ve ETKB sorumlu olacaktı. Ege Denizi'nde Türkiye'nin haklarının savunulması ve TCG Çandarlı'nın denize açılması için hükûmetin yazılı izni gerekli belgeler düzenlenerek son anda alınmıştır (Kayra, 2012: 411). TCG Çandarlı gemisinin 30 Mayıs 1974 tarihinde Ege Denizi'nde petrol arama yapmak üzere ölçümler alması T.C.'nin yerli imkanlarla gerçekleştirdiği ilk faaliyet olması açısından önemlidir.

Bu dönemde MTA Genel Müdürü Sadrettin Alpan, iki milyonluk bir harcama ile donanımlarının dışarıdan satın alınmak üzere bir sismik arama gemisi hazırlanabileceği yönünde ETKB'na bir teklif sunmuştur. Dışarıdan satın alınacak ve petrol arama çalışmalarında kullanılacak olan donanımlar bir gemi üstüne monte edilerek istenen sismik araştırmaları yapabilme kabiliyetine Türkiye'nin sahip olması bir çok bakımdan sayısız yararlar kazandırmıştır. MTA'nın önerisini yerine getirmek üzere Almanya'dan sismik araştırma için gerekli cihazlar getirilmiş ve hangi gemiye monte edileceği yönünde çalışmalar başlamıştır (Kayra, 2012: 411).

Türkiye Ege'deki çabalarını yoğunlaştırırken, Yunanistan'ın Ege Adaları'nı silahlandırma kararı, Türkiye'yi 20 Temmuz 1975 tarihinde NATO'dan bağımsız Ege Ordusunu (Dördüncü Ordu)

kurmaya sevk etmiştir (Hürriyet 1976, 1976: 52). Kıbrıs Barış Harekatının ardından, 1976 yılının Ocak, Şubat ve Haziran aylarında iki ülkenin uzmanları İsviçre'nin Bern kentinde bir araya gelerek görüşmelerde bulunmalarına rağmen kesin bir sonuca varılamamıştır. 6 Ağustos 1976 tarihinde Sismik I gemisi, Türkiye'nin uluslararası sular olarak kabul ettiği, ancak Yunanistan'ın kendi kıta sahanlığı olarak gördüğü Ege Denizi'nde petrol araştırması yapınca, Yunanistan, Türkiye'yi kıta sahanlığını ihlali ettiği gerekçesiyle BM Güvenlik Konseyi'ne şikâyet etmiştir. Konsey, 25 Ağustos 1976 tarihinde taraflara bir yandan bölgedeki tansiyonu artırıcı hareketlerden kaçınma ve sorunun çözüme kavuşturulması için iki ülke arasında doğrudan görüşme sürecinin başlatılması, diğer yandan da sorunu uygun hukuksal araçlar, özellikle de UAD aracılığı ile çözme tavsiyesi yapan 395 sayılı kararı almıştır. Uzmanlar düzeyinde yapılan doğrudan görüşmeler sonucunda Yunanistan ile Türkiye arasında 11 Kasım 1976 tarihinde Bern Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma hükümleri uyarınca taraflar kıta sahanlığı konusunu yapacakları görüşmeler ile bir çözüme ulaştırmadan Ege Denizi'nde kıta sahanlığı konusuna yönelik tek taraflı herhangi bir uygulamadan ve eylemden uzak duracaklardır. Konuya ilişkin oluşturulan Karma Komisyon'un çalışmaları 1981 yılında Papandreou liderliğindeki PASOK iktidara gelene kadar sürmüştür (Sönmezoğlu, 2003).

Diğer yandan, Ege Denizi'nde Yunanistan'a ait adaların büyük bir çoğunluğu Türkiye kıyılarına oldukça yakındır. Türkiye, bu adaların kıta sahanlığı ve kara suları sınırlarının deniz yetki alanlarını adaletsiz bir şekilde genişleteceğini savunmaktadır. BMDHS, adaların da kara suları ve kıta sahanlığı hakkına sahip olduğunu kabul eder. Ancak, Türkiye, bu sözleşmeyi imzalamadığı için bu kuralların Ege Denizi'nde uygulanması konusunda farklı bir duruş sergilemektedir. Ege Denizi'ndeki kıta sahanlığı ve kara suları sorunu uluslararası deniz hukukuna ve bölgesel dengelere göre karmaşık bir yapıya sahiptir. Esasında bu sorunun temelinde Yunanistan'ın Türkiye'ye karşı izlediği tüm dış politikalarının en önemli ögesi olan ve aşamalı olarak uyguladığı yayılma politikası bulunmaktadır. Gerek 1923 Lozan gerekse 1947 Paris Antlaşmasını ihlal ederek Ege adalarını silahlandırması Yunanistan'ın “*oldu bitti stratejisi*” üzerinden bir kazanımı olarak görülebilir (Öztürk, 2004: 73; Sander, 2006: 176).

Türkiye ve Yunanistan, Ege Denizi'nin paylaşımı konusunda farklı yaklaşımlar benimsemesi sorunun çözümünü zorlaştırmaktadır. Diğer yandan, Yunanlıların Türklere karşı takındıkları Türk düşmanlığı, ön yargı ve korku psikolojisi çözümsüzlüğün sebepleri arasında önemli bir yer tutmaktadır. Yunanistan için tehdit doğudan ve kuzeyden yani Türkiye'den gelmektedir. Ayrıca, Türk düşmanlığını azınlıktan kurtulma ve varlık sebebi olarak görmektedirler. Yunanistan'da tek ulus bilinci ancak “*Türk Düşmanlığı*” sayesinde ayakta tutulabilmiştir. Böylece, Yunanistan Hristiyan Avrupa ve büyük devletlerden yardım elde etmiş, Türkiye aleyhine sınırlarını genişletmiş ve AB ile bütünleşmiştir. Bu nedenle, Türklerle ne gerçek dostluk yapmayı ne de savaşmayı istemektedirler. Yunanistan, Ege Denizi'nde Türkiye ile sorun haline gelen kara suları ve kıta sahanlığı sorununun çözümüne katkı koymamaktadır. Çünkü, sorunların çözülmesi halinde yüzyıllık “*Megali Idea*” bağlamında “*Türkiye karşıtı*” yayılmacı politika izleyen Yunanistan için farklı ve daha

iyi bir durum ortaya çıkmayacaktır. Halbuki, Türk-Yunan dostluğunun sağlanması, Ege Denizi'nde barışın hâkim olması Türkiye'nin önünü açacaktır. Dahası, Yunanistan'ın bölgede önemi kaybolacaktır (Cin, 2000: 116-118; Sander, 2006: 176).

Ege Denizi'nde kıta sahanlığı ve kara suları sorunu, iki ülke arasında derin bir jeopolitik anlaşmazlık olarak varlığını sürdürmekte ve bölgede potansiyel bir gerginlik kaynağı olmaya devam etmektedir. Sorunun çözümü, iki tarafın da deniz yetki alanları konusunda karşılıklı çıkarları gözetten bir uzlaşmaya varmaları ile mümkün olabilir. Ancak, Yunanistan'da Türk düşmanlığı halen en iyi prim yapan propaganda aracıdır. Yunanlılar, Türkiye'ye kafa tutan, sert çıkışlar yapan siyasi partiyi her zaman zirveye taşımışlardır. Bu nedenle, Yunan hükûmeti ve diplomatlar isteseler de Türkiye ile uzun soluklu dostluk ve barış sürecine giremeyeceklerdir. Böyle bir tutum sergileyen siyasetçi yada siyasi parti “*vatan hainliği*” suçu ile karşı karşıya gelecektir. Yıllardır Yunan halkı Türk düşmanlığı ve Türk tehdidi ile yetişmiş ve beslenmiştir. Yunanistan'ın dış politikasının merkezinde “*Türk tehdidi*” yer almaktadır. Türk-Yunan dostluğunu göze alacak her siyasi parti oy kaybetmeye mahkûm olacağından Türk-Yunan diyalogu ve Ege Denizi'nde barış şimdilik imkansızdır (Cin, 2000: 118).

Yunanistan, kuruluşundan bu yana Ege Denizi'ni bir Yunan gölüne dönüştürme çabası içerisinde olmuş ve zaman zaman Türkiye'ye yönelik tehditkâr faaliyetlerde bulunmuştur. Yunanistan'ın Ege'de izlediği “*kontrol edilmiş baskı stratejisi*” (Öztürk, 2004: 72) iki ülkeyi zaman zaman savaşın eşiğine getirmiştir. Bu strateji, iki ülke arasındaki ilişkileri olduğu kadar, zaman zaman NATO ve diğer uluslararası kuruluşlarla olan bağları da olumsuz yönde etkilemiştir. Türkiye ise genellikle Lozan Antlaşması ve uluslararası hukuk doğrultusunda hareket etmiştir. Bu nedenle, mesele zamanla iki ülke arasındaki bir uyuşmazlıktan çıkarak uluslararası bir sorun haline gelmiştir.

1987 yılında yaşanan Ege Denizi bunalımı ilk bakışta Yunanistan'ın Ege'de petrol araştırmaya başlaması ile çıkmış gibi gözüktse de esasında yapay bir bunalımdır. 1980'li yılların başından bu yana Yunanistan Ege Denizi'nde sondaj çalışmaları gerçekleştirmiştir. Ancak, Özal Hükûmet'i Yunanistan ile ilişkilerini düzeltmek ümidiyle Atina'nın bu eylemlerini Türk kamuoyuna duyurmamayı tercih etmiştir. 1987'deki bunalımın Türkiye'nin AET'ye tam üyelik başvurusunun öncesine rastlaması üzerine Yunanistan'ın “*kontrol edilmiş baskı stratejisi*” (Öztürk, 2004: 72) ile krizi artırmak istediği yönündeki düşüncelerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Yıllardan beri süren sorunun aniden bir bunalıma dönüşmesinin nedenini Özal'ın bu sırada yurt dışında bulunmasında ve izlenecek politikanın Dışişleri Bakanlığı ve Genelkurmay'ın işbirliğiyle belirlenmiş olmasında aramak mümkündür. Atina'nın geçmişten gelen sürekli gerilim artırma politikasına karşı Özal Hükûmet'inin tavizkar bir tutum takınmasına ve hep geri adım atmasına tepki duyan Türk bürokrasisi Yunanistan'ın yarattığı fırsatı değerlendirerek bu ülkeye ödün politikasını durdurarak sert bir tutum izlemiştir. Böylece, Yunanistan gerginliği başlatan taraf olarak Türkiye'nin ani ve şiddetli tepki göstermesi beklentisiyle krizi gittikçe tırmandırıcı kışkırtıcı söylemlerde bulunmuştur. Nitekim, 27 Şubat 1987 tarihinde Yunan Dış İşleri Bakan Yardımcısı Kapsis Türkiye'nin Atina Büyükelçisi

Akıman'la yaptığı görüşmede Bern bildirisinin süresinin müzakerelerin seyrine bağlı olduğunu ve bu nedenle 1981 yılında geçerliliğini yitirdiğinden tanımadıklarını ve Ege'de petrol araması yapabileceklerini söylemiştir. Genelkurmay'a danıştıktan sonra Türk Dışişleri Bakanlığı 1 Mart'ta gönderdiği notada Yunanistan'ın 1976 Bern bildirisine aykırı tutum sergileyerek Ege Denizi'nin itilafli sularında petrol aramaya başlaması durumunda misillemede bulunacağını Atina'ya bildirmiştir. Gönderilen bu notaya karşın Yunanistan tutumunu sürdürerek 19 Mart'ta Ege Denizi'nde tüm Yunan silahlı kuvvetleri ile birlikte bir tatbikat yapacağını açıklamıştır. 25 Mart'ta, Milli Güvenlik Kurulu Sismik I gemisinin Ege Denizi'ne açılması için tavsiye kararı almıştır. Bakanlar kurulunca da kabul edilen kararda Ege Denizi'nde TPAO'ya petrol araştırma izni verilmiştir (Akıman, 2005; HRMFA, 2024).

26 Mart akşamı Ege Denizi kıta sahanlığı konusunda Yunanistan'ın hukuksuz eylemini protesto etmek için 11 yıl aradan sonrası MTA Sismik I gemisi Türk karasularının dışına çıkmıştır. Ertesi gün Türk ve Yunan silahlı kuvvetleri alarma geçirilmiştir. Papandreou, Bulgaristan Başbakanı Jivkov'dan siyasal destek istemiştir. Bu isteğin gerçekleşmesi halinde NATO ve Varşova paktı karşı karşıya gelmesi ihtimaline karşı reddedilmiştir. Bununla birlikte Jivkov Papandreou'ya Bulgaristan sınırı konusunda güvence vermiştir. Ege Denizi'nde iki NATO müttefiki ülkenin sıcak bir çatışmaya girme olasılığı başta Washington olmak üzere NATO üyesi devletleri rahatsız etmiştir. İngiltere arabuluculuk girişiminde bulunmuştur. Özal'ın Yunanistan geri adım atmazsa Türkiye'nin de geri adım atmayacağını bildirmesi üzerine Atina'dan ilk olumlu açıklama yapılmış ve Yunanistan'ın tutumunu Türkiye'nin yanlış anladığı belirtilmiştir. Bu yumuşama havası içinde bunalım çözülmüş ve 28 Mart'ta iki ülke de tahrik gelmedikçe gemilerini kendi karasuları dışına çıkarmayacaklarını açıklamışlardır. Böylece, Yunanistan uygulamış olduğu stratejik adımlarda sürekli yaptığı durum değerlendirmesi sonucunda koşulların elverişli hale gelmesiyle krizi sonlandırmıştır (Ergin, 1987b: 1; Öztürk, 2004: 72).

Krizin ardından Yunanistan “*şantaj stratejisi*” (Öztürk, 2004: 71) yoluyla diyalog yolunu seçmiştir. Ege'deki bunalım atlatılmıştı ama taraflar görüşlerini sürdürüyorlardı. Diyalog eksikliğinin giderilmesi konusunda yapılan baskılar sonucunda 6 Nisan'da bir açıklama yapan Papandreou Özal'la bir zirve yapmaya hazır olduğunu bildirmiştir. Ancak, hemen ardından kıta sahanlığı sorununda UAD'na gitme konusunda anlaşmaya varılması koşulunu öne sürmüştür. 8 Nisan'da Türkiye'nin yanıtı ile Ankara'nın da tutumunda bir değişiklik olmadığı görülmüştür. Türkiye için kıta sahanlığı sorununu çözmenin yolu divana gitmek değil, ikili görüşmeler yapmaktır. Özal son derece sıkışık bir durumda kalmıştır. Bir yandan 14 Nisan'da AT'ye tam üyelik başvurusu yapacaktı ve Yunanistan'ın vetosunu engellemeye çalışıyordu. Öte yandan Kasım ayında seçimler vardı ve ödün veren bir tutuma girerek muhalefetin hedefi olmak istemiyordu. Nitekim iktidara geldiğinden beri Atina ile diyalog sürecini başlatma ve böylece Türkiye'nin AT üyeliğindeki en büyük engel olarak gördüğü Yunan vetosunu aşarak Türkiye'nin dış politika ve ekonomi ufkunu genişletme arzusunu ancak seçimlerden sonra gerçekleştirilebilmiştir. Bu durumu iyi bilen Yunan Başbakanı

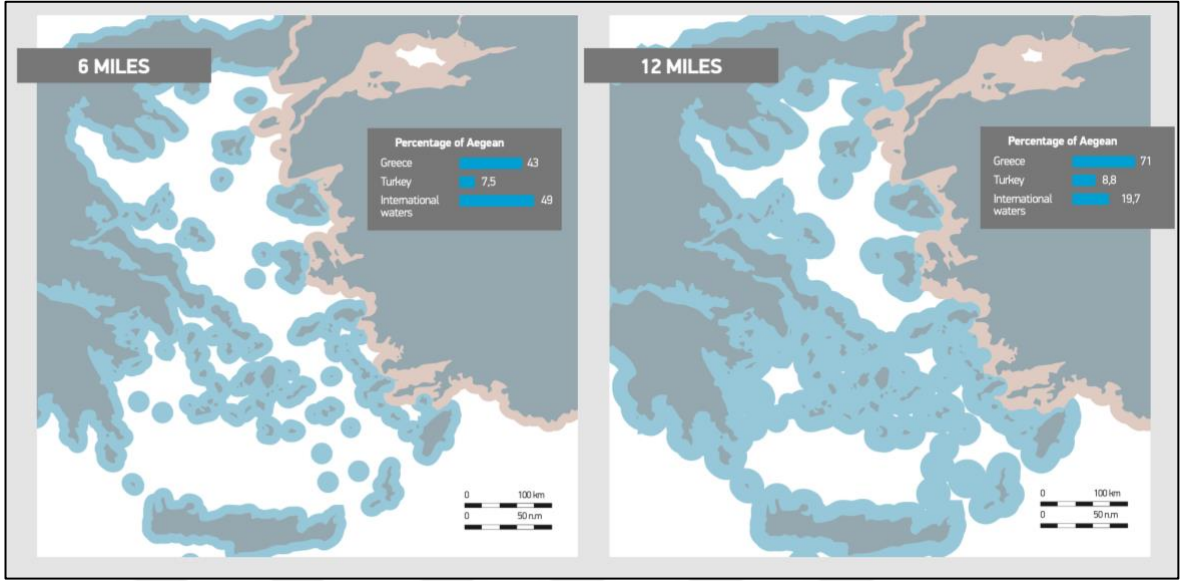
verdiği gözdağı ve korkutma politikası ile birlikte uyguladığı “*şantaj stratejisi*” sayesinde Türkiye’den ödünler koparmaya çalışmıştır. Yunanistan bu “*şantaj stratejisini*” daha önce Sadi Irmak ve Süleyman Demirel’e de uygulamış ve Türkiye’nin zor durumda kalmasını sağlamıştır (Sönmezoğlu, 2000: 249; Öztürk, 2004: 71).

Türk Yunan ilişkilerinin geleneksel kalıbı bunalımlardan sonra bir diyalog sürecinin başlamasıdır. Mart 1987 bunalımı da bu kurala istisna oluşturmamıştır. Bunalımın atlatılması sırasında iki ülke başbakanları arasında içeriği açıklanmayan bir takım yazışmalar iletişimin kurulmasına yol açmıştır. Kasım 1987’de şartlar değişmiş olduğundan yeniden Başbakan seçilen Özal’a daha önce son derece şoven ve Türkiye karşıtı bir tutum takınan Papandreou bir kutlama telgrafı yollayarak “*şantaj stratejisi*” tutumunu terk etmiş Davos’a giden sürece yeşil ışık yakmış, gündemsiz bir görüşmeye hazır olduğunu bildirmiştir (Öztürk, 2004: 71; Sander, 2006: 138).

Türkiye için Yunanistan’ın Ege Denizi’nde kara sularını 12 mile genişletmesi asla adil olmayan ve kabul edilemez sonuçlar doğuracaktır. Böyle bir karar alınması Türkiye’nin toprak/ülke bütünlüğünün, dokunulmazlığının ve sınırlarının ihlali anlamındadır. Yunanistan’ın amacı daha önce imzalanmış antlaşmalarla belirlenmiş statükoyu kendi lehine çevirmek amacıyla Türkiye’nin çıkarlarını gözetmeden yıllardır adım adım uyguladığı “*Megali Idea*” politikasının sonucu olarak Ege’yi bir “*Yunan Gölü*” haline getirmektir. Böyle bir durumun gerçekleşmesi halinde Ege Denizi’nin %71.5’i Yunan kara suları haline gelecektir. Türkiye’nin kara suları ise %7.47’den %8.76’ya çıkacaktır. Buna karşılık, Ege Denizi’nde uluslararası sular %48.85’ten %19.7’ye inecektir (Harita 6; Şekil 2; Leanza, 1993: 392; Bickl, 2000; Erciyas, 2020). Böyle bir durumda özellikle savaş gemileri olmak üzere Türk devlet gemileri ancak Yunanistan’ın izin vermesi halinde Akdeniz’den Karadeniz’e geçiş yapabilecektir. Ayrıca, söz konusu 12 mil karasularının üzerinde yer alan hava sahası da Yunan hava sahası haline gelecektir. Dahası, bu durum Türk kıta sahanlığının daralması ile sonuçlanacaktır (Mor, 2016: 159-160; Hayta, 2020).

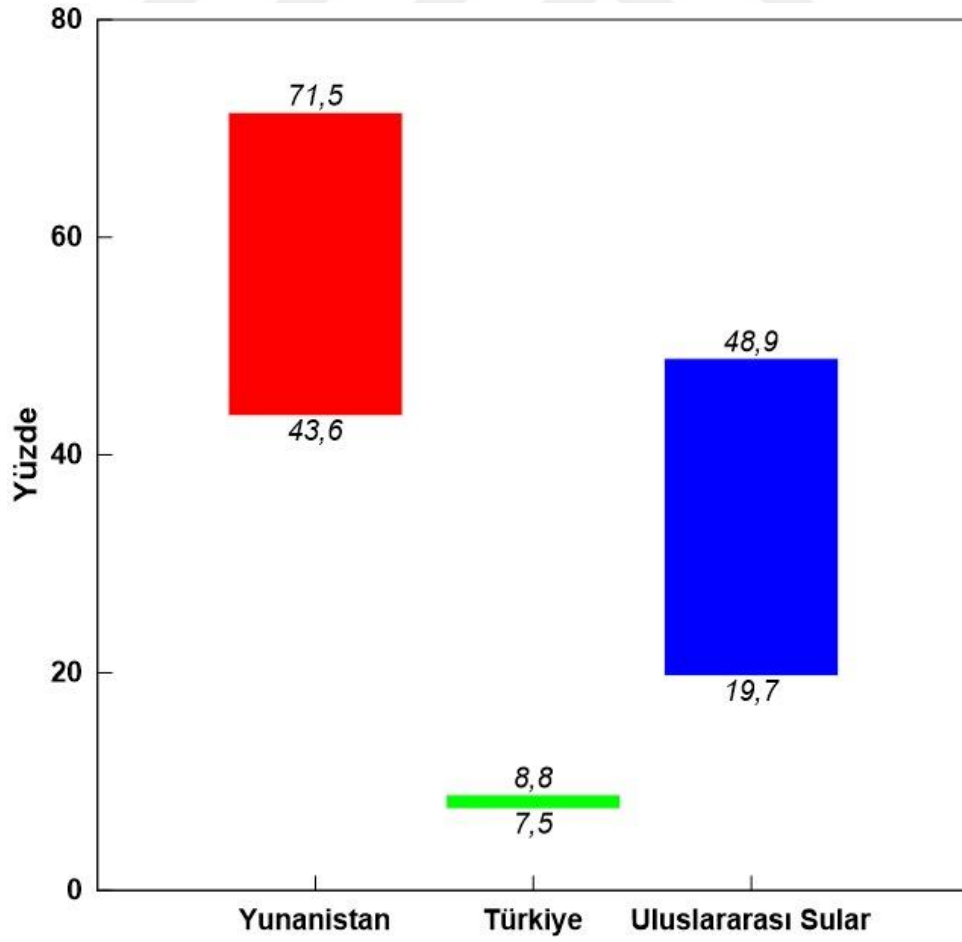
TBMM, 8 Haziran 1995 tarihinde Türk Hükûmetine Yunanistan’ın Ege Denizi’nde kara sularını 6 deniz milinin üzerine çıkarması haline savaş kararı alma (casus belli) yetkisi veren bir kanun çıkarmıştır. Bu yetki ile Türkiye Ege Denizi’nde statükoyu kendi lehine değiştirmek isteyen Yunanistan’ın tahrik ve isteklerine karşı “*hat çekme stratejisi*” uygulamıştır. Böylece, BMDHS ile verilen Ege Denizi’nde 12 mile kadar karasularını genişletme hakkının Yunanistan tarafından uygulanması halinde Türkiye “*sabrım taşar, her şeyi göze alırım*” mesajını iletmıştır. Türkiye’nin aldığı bu karar nedeniyle Yunanistan halen karasularını 12 mile çıkarma kararını bugüne kadar uygulayamamıştır (Öztürk, 2004: 71). Türkiye’nin bu tutumu, Yunanistan tarafından BM antlaşmasının 2.maddesinin 4.fikrasinde yer alan kuvvet tehdidinden veya kuvvet kullanımından kaçınma ilkesi ile 2.maddesinin 3.fikrasında yer alan anlaşmazlıkların barışçıl bir biçimde çözülmesi ve iyi komşuluk ilişkileri temel ilkelerinin açık bir ihlali olarak görülmüştür (HRMFA, 2025).

Harita 6: Ege'de 6 ve 12 Mile Göre Kara Suları Genişliği



Kaynak: İletişim, 2020: 37.

Şekil 2: Ege Denizi'nde 6 mil ve 12 mil Uygulanması Halinde Karasuları Genişliği



Hugo Grotius’a göre, bir devlet varlığını, topraklarını ve haklarını korumak amacıyla kendisini tehdit eden güçlere karşı savaş açma hakkına sahiptir. Grotius, savaşın haklı gerekçelere dayanması gerektiğini savunurken, kazanç sağlamak, güç elde etmek ve kişisel ihtiraslar gibi sebeplerle başlatılan savaşları meşru görmemiştir. Savaş yalnızca savunma, hakların korunması ve adaletin sağlanması amacıyla yürütülmelidir. Kazanç veya güç kazanma hırsıyla yapılan savaşları uluslararası hukukun ve ahlaki değerlerin ihlali olarak değerlendirmiştir. Diğer yandan, Fransisco de Vitoria, savaşın tek nedeninin kendini savunma ve haksızlık karşısında yapılabileceğini bildirmiştir. Realizmde, devletin esas görevi vatandaşlarını korumak ve güven içinde yaşatmaktır. Bu nedenle devletin çıkarları ile ulusun çıkarları aynıdır. Dolayısıyla devletler kendi güvenlikleri için gerektiğinde savaş da göze almak zorundadır. Morgenthau ise dış politikadaki sürekliliğin bir tercih değil zorunluluk olduğunu ifade ederek hükûmetlerin, şekline bağlı olmadan savaş ve barış kararı ile karşı karşıya kalabileceğini vurgular (Arı, 2010; Kesgin, 2018: 38-53).

Türkiye ile çıkarları çatışan ancak gücü bakımından eşit olamayan komşu ülkelerin uyguladığı stratejilerden biri olan “*yıpratma stratejisi*” ile 1980’li yılların ortasından itibaren ortaya çıkan PKK terör örgütünün Türkiye’yi yıpratma eylemlerine destek vermişlerdir. Diğer yandan, 12 Eylül 1980 darbesinden önce Türkiye’de yaşanan sağ-sol çatışması da bu tür yıpratma stratejisi olarak düşünülebilir. Nitekim, ABD’nin komünizmle mücadele sürecinde Türk siyasetine yön vermek amacıyla bir cunta yönetimi ile 12 Eylül 1980 tarihinde TSK vasıtasıyla darbe yapılmıştır. Böylece, yıllarca Ecevit ve Demirel’in Ege Denizi’nde komuta kontrol alanlarının yeniden düzenlenmesi sonrası Yunanistan’ın NATO’nun askeri kanadına geri dönmesine koyduğu vetosu Rogers planı olarak bilinen “*oldu bitti stratejisi*” ile hiçbir ödün almadan ve güvence istemeden karşılıksız olarak kaldırılmıştır (Öztürk, 2004: 74; Uzgel, 2009; Kaya ve Şahin, 2018: 537).

Türkiye, Ege’deki Türk-Yunan ilişkilerinin ortak deniz anlayışına dayanması gerektiğini savunmaktadır. Her iki ülke de birbirlerinin meşru haklarına ve hayati çıkarlarına saygı göstermelidir. Açık denizlerde ve bu denizlerin üzerindeki hava sahasında mevcut olan serbestiler korunmalı, kıyı devletler ile üçüncü ülkelerin hakları ihlal edilmemelidir. Ayrıca, yeni deniz alanlarının kazanımı karşılıklı mutabakata dayanmalı ve adil, hakkaniyetli bir şekilde gerçekleştirilmelidir (MFA, 2022). Türkiye, bölgesinde barış, refah ve istikrar ortamı yaratmaya kararlı olmuştur. Bu politika kapsamında Yunanistan’la iyi komşuluk ilişkilerine önem vermektedir. Ege Denizi’nin dostluk ve iş birliği denizi olması gerektiğine inanan Türkiye, tüm sorunların kapsamlı ve kalıcı bir çözüme kavuşturulması için diyalog sürecini desteklemektedir (MFA, 2023).

Yunanistan, Ege’de yalnızca kıta sahanlığının sınırlandırılması sorunu olduğunu ve bunun UAD’nda çözülmesi gerektiğini savunsa da Türk Dışişleri Bakanlığı bu yaklaşımın gerçekleri yansıtmadığını düşünmektedir. Türkiye’ye göre, tüm sorunlar bir bütün olarak ele alınmalı ve uluslararası hukuka uygun şekilde barışçıl yollarla çözüme kavuşturulmalıdır. Türkiye, BM antlaşmasının 33. maddesinde yer alan tüm barışçıl çözüm yöntemlerine açık olup, karşılıklı

mutabakat sağlanması halinde UAD veya üçüncü taraf çözümlerini de desteklemektedir. Bu çerçevede, Türkiye somut ve yapıcı fikirler geliştirmeye odaklanarak Türk-Yunan ilişkilerinde olumlu bir gündem oluşturmayı hedeflemektedir (MFA, 2023).

Ege Denizi'nin coğrafi yapısı, Türk ve Yunan taraflarının farklı tezleri nedeniyle karasuları ve kıta sahanlığı sorununun çözümü karmaşıktır. Türkiye, karasuları genişliğinde coğrafi özelliklerin dikkate alınmasını, kıta sahanlığının ise "*doğal uzantı*" ve "*hakkaniyet*" ilkelerine göre belirlenmesi gerektiğini savunmaktadır. Türkiye, Ege Denizi'nin özel konumu nedeniyle diğer denizlerdeki sınır belirleme kurallarının burada uygulanmasının adil olmayacağını düşünmektedir. Ancak, Yunanistan'ın konuyu UAD'na götürme isteği nedeniyle Türkiye'nin çözüm önerileri sonuçsuz kalmıştır. Bu tür özel denizler için uluslararası hukuk kurallarının geliştirilmesi ve benzer sorunlara sahip ülkelerle iş birliği yapılması uygun çözüm yolunun bulunmasına yardımcı olacaktır (Maden vd., 2023: 53).

Doğu Akdeniz'de dokuz ülkenin denizde yetki alanlarından bahsedilebilir. Bu ülkeler KKTC, GKRY, Yunanistan, İsrail, Mısır, Lübnan, Suriye, Türkiye ve Filistin olarak sayılabilir. Ayrıca İngiltere'de bölgede üstlerinin bulunması sebebiyle yapılan anlaşmalardan etkilenmektedir. Doğu Akdeniz'de karşılıklı kıyıların dört yüz deniz milinden kısa oluşu deniz yetki alanlarının oluşturulması noktasında karşılıklı anlaşmaları zorunlu kılmaktadır (Başeren, 2012: 51). BMDHS madde 74/1 uyarınca sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında MEB sınırlandırılması hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma ile yapılacaktır. İlgili maddeyle öngörülen anlaşma gerçekleşinceye kadar ilgili devletler anlayış ve işbirliği ruhu içerisinde pratik çözüm gerektiren geçici düzenlemelere girişmek ve bu geçiş süresi içinde nihai anlaşmanın akdini tehlikeye düşürmemek veya engellemek için ellerinden gelen gayreti göstereceklerdir. Geçici düzenlemeler nihai sınırlandırmaya helal getirmeyecektir. İlgili ülkeler arasında geçerli olan bir anlaşma varsa MEB sınırlandırmasına ilişkin konular bu anlaşma hükümlerine göre çözüme kavuşturulacaktır (Batır 2008: 59; Kahraman ve Duzcu 2019: 638).

GKRY'nin "*oldu bitti stratejisi*" ile Doğu Akdeniz'de 2003 yılında Mısır ile 2007 yılında Lübnan ve 2010 yılında İsrail ile imzaladığı MEB sınırlandırma anlaşmaları Türkiye'nin bölgede dar bir alana sıkıştırılması sonucuna varacak tehlikeli boyutlara varmıştır. Bu durum, Türkiye'nin başta güvenliği olmak üzere ekonomisini oldukça fazla etkileyecektir. Bunun için GKRY ile Mısır arasında 2003 yılında imzalanan MEB sınırlandırma anlaşmasına 2004 yılında itiraz edilerek bu anlaşmanın Türkiye'nin uluslararası hukuktan doğan haklarını ihlal ettiği ilgili ülkelere deklare edilmiştir. Doğu Akdeniz'de MEB sınırlandırma anlaşmalarının ancak ilgili ülkelerle birlikte hakça ilkelere göre işbirliği içerisinde yapılması gerektiği BM'e 2005 yılında bildirilmiştir.

Doğu Akdeniz’de Türkiye’nin 2011’e kadar deniz yetki alanları sınırlandırılmasına yönelik yalnızca bir anlaşması mevcuttur. 4 Ocak 1932 yılında İtalya ile yapılan Meis adası ile Anadolu sahillerini kapsayan bu anlaşma Meis adasının Yunanistan’a geçmesiyle birlikte her ne kadar sınır anlaşmalarının ardıllığı gereği Yunanistan ve Türkiye tarafından devam ettirilmesi gerekmekte ise de 1996 yılında yaşanan Kardak krizinde Türkiye tarafı sözleşmenin Milletler Cemiyetine tescil edilmemiş olması sebebiyle hukuki olarak geçersiz olduğunu ileri sürmüştür (Ak, 2014: 294-295).

20 Eylül 2011 tarihinde KKTC ve Türkiye arasında “*Akdeniz’de Kıta Sahanelığı Sınırlandırması Hakkında Anlaşma*” imza edilmiştir., KKTC ile Türkiye arasındaki kıta sahanlığı sınırı sözleşmenin 1. maddesi ile çizilmiştir. Sözleşmenin 3. maddesinde bir tarafın kıta sahanlığından başlayarak diğer tarafın kıta sahanlığına uzanan bir doğal kaynak bulunması durumunda taraflar bu rezervlerin en verimli şekilde nasıl işletileceğini iki ülkenin birlikte saptayarak yapmaları kararına varılmıştır (Şahin, 2020: 65). Diğer yandan, Doğu Akdeniz’de keşfedilen zengin enerji kaynakları bağlamında, Kıbrıs Türk tarafının hidrokarbon faaliyetlerine yönelik gelir paylaşımını öngören ve her iki tarafın ayrı ayrı lisanslandığı enerji şirketlerini de içeren bir komite kurulması teklifi önemli bir adımdır. Karşılıklı fayda sağlayacak bu öneriler, Kıbrıs’ta yaşayan iki toplum arasında yapıcı iş birliğinin temelini oluşturarak ilerlemenin önünü açacaktır (Işıksal, 2024: 19).

Türkiye, bölgedeki tek taraflı adımlar karşısında hakça çözümler geliştirilmesi için yıllarca diyalog çağrısı yapmıştır. Kıbrıs meselesine kapsamlı bir çözüm bulunana kadar GKRY hariç tüm bölge ülkeleriyle deniz yetki alanı sınırlandırma müzakereleri başlatmaya hazır olduğunu bildirmiştir. Bu çağrılara rağmen, GKRY tek taraflı hamlelerini ve Türkiye’ye izolasyon çabalarını sürdürmüştür. Türkiye, 2011’de KKTC ile ilk deniz yetki alanı sınırlandırma anlaşmasını imzalamıştır. Aynı yıl sismik araştırmalarına başlayan Türkiye, 2018’de sondaj faaliyetlerine başlamıştır. BMDHS madde 83 uyarınca sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler kıta sahanlığı hususunda anlaşma yoluna gidebilecektir. Türkiye ve Libya sözleşmenin anılan hükümlerinden bahisle 27 Kasım 2019 tarihinde “*Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası*” isimli bir anlaşma imzalamıştır. Türkiye ile Libya arasında imzalanan bu anlaşma, Doğu Akdeniz’de en uzun kıtasal kıyı şeridinde sahip olan Türkiye’yi çevreleme ve izole etme çabalarına karşı proaktif bir adım olmuştur. Bu mutabakatla, Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki kıta sahanlığının batı sınırları çizilmiş ve BM nezdinde kayda geçirilmiştir. Anlaşma, Türkiye’nin kıta sahanlığı haklarını koruma altına almış ve bölgede izole edilmeye çalışılan Türkiye’nin konumunu güçlendirmiştir. Anlaşma, Libya için de önemli kazanımlar sağlamıştır. Libya ile Yunanistan arasında 2004’te başlayan deniz yetki alanlarını sınırlandırma müzakereleri, Yunanistan’ın 2014’te Libya’daki siyasi karmaşadan yararlanarak Girit Adası’nın güneyinde hidrokarbon ruhsat sahaları ilan etmesiyle sonuçsuz kalmıştır. Türkiye ve Libya arasındaki anlaşma, Yunanistan’ın bu hakkaniyete aykırı hamlesine de cevap vermiştir. Anlaşma sayesinde,

Yunanistan'ın mantığıyla yapılacak bir sınırlandırmaya kıyasla Libya yaklaşık 36 bin kilometrekare deniz yetki alanı kazanmıştır (İletişim, 2020b).

GKRY'nın imzaladığı ikili anlaşmalar sonucu Doğu Akdeniz'de oluşan MEB alanları hakkaniyete uygun değildir. Türkiye'nin kıta sahanlığını ihlal etmektedir. Türkiye ile GKRY arasında Kıbrıs Barış Harekâtı sonucunda meydana gelen hukuki itilaflar sonucunda aynı masada bir MEB anlaşmasına imza atmaları zordur. Ancak, Doğu Akdeniz'e kıyısı olan diğer ülkeler bu durumdan istifade ederek GKRY ile MEB anlaşmaları yapmış ve sonucunda Türkiye aleyhine gerek hukuka gerekse hakkaniyete aykırı bir sonuç meydana gelmiştir. Zengin doğal kaynakların bulunduğu Doğu Akdeniz komşu ülkeler kadar diğer ülkelerin de ilgisini çekmektedir. Ülkeler burada Türkiye'nin hukuki ve siyasal konumuna müdahale etme çabası içindedirler. Türkiye, Libya ile 2019 yılında yaptığı kıta sahanlığı anlaşmasını diğer ülkeler ile de imzalama yolunda ilerlerse kıyı şeridinin uzunluğu ölçüsünde hakkaniyete uygun bir sonuç ortaya çıkarabilecektir. GKRY tarafından yapılan sözleşmeler Türkiye tarafını bağlamamaktadır. Türkiye'nin kanuni hakkı çerçevesinde MEB ilan ederek yeraltı kaynaklarını aramasına engel değildir.

Deniz yetki alanlarına ilişkin iki ülke arasındaki ihtilaflar Türkiye'nin Fatih ve Yavuz adlı iki sondaj gemisinin Doğu Akdeniz'de doğalgaz ve petrol arama faaliyetlerine başlamasıyla ayyuka çıkmıştır. Türkiye her ne kadar BMDHS'nin tarafı değilse de ilgili bölgede sismik araştırma ve sondaj faaliyeti yetkisine sahip olduğunu BM'e bildirmiştir. Buna karşılık olarak GKRY ise sismik araştırma ve sondaj faaliyeti yapan bu gemilerin mürettebatına ilişkin tutuklama kararı çıkarabileceğini öne sürmüştür. Ancak, BMDHS madde 73'e göre bölgedeki canlı kaynakların araştırılması, işletilmesi ve güvenlik konularındaki egemen haklarının kullanılmasında sahildevleti sözleşmeye uygun olarak kabul ettiği kanun ve kuralları uygulamak için gemiye çıkılması, geminin denetimi, gemiyi el konulması ve hakkında dava açılması dahil olmak üzere gerekli bütün tedbirleri alabilir demek suretiyle cansız kaynakları kapsam dışında bırakmaktadır. Dolayısıyla GKRY'nin bu tehdidi açıkça BMDHS'ne aykırıdır (Duzcu ve Sarıteke, 2019; 249).

Türkiye'nin Doğu Akdeniz politikasının iki boyutu vardır: Birincisi, deniz yetki alanlarının hakkaniyet ilkesine göre belirlenmesi olup, Türkiye bu konuda müzakereye her zaman açık olmuştur. İkincisi ise, Kıbrıs Türklerinin Doğu Akdeniz'de açık deniz kaynakları üzerindeki haklarının korunmasıdır. Kıbrıs Rum yönetiminin tek taraflı adımları bu hakları ihlal etmektedir (MFA, 2025: 5). Gerek Kıbrıs adası etrafında GKRY tarafından yapılan parseller gerekse Yunanistan ve İsrail ile birlikte imzaladıkları EastMed doğal gaz boru hattı projesi Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki uluslararası hukuk kurallarından doğan haklarını yok saymaktadır. AB ve ABD'nin de bu anlaşmaya destek vermeleri Türkiye'de bir kuşatılmışlık hissinin oluşmasına sebebiyet vermiştir (Karagül, 2021: 63).

Yerli arama/sondaj gemileri ve mühendislerle Karadeniz ve Doğu Akdeniz’de arama faaliyetleri sürdürülmektedir. Yerleştirme çalışmaları sayesinde ekipman maliyetleri azaltılarak TPAO, deniz sondaj faaliyetlerini oldukça düşük maliyetlerle gerçekleştirmeyi başarmıştır (Albayrak, 2022). Ayrıca, GKRY ve Yunanistan’ın Doğu Akdeniz’deki hukuksuz uygulamalarına karşı proaktif faaliyetler yürütmüşlerdir. Türkiye ve KKTC’nin Doğu Akdeniz’deki hak ve menfaatlerine yönelik olarak 21 Ocak 2018 tarihinde Barbaros Hayreddin Paşa sismik arama gemisi 9 nolu blokta, 3 Mayıs 2019 tarihinde Fatih sondaj gemisi Kıbrıs adasının güneyinde ve doğusunda, 7 Temmuz 2019 tarihinde Yavuz sondaj gemisi 7 nolu blokta ve Ekim 2019’da Oruç Reis arama gemisi Türk kıta sahanlığı içerisinde faaliyetler gerçekleştirmişlerdir.

Türkiye'nin karasuları, kıta sahanlığı ve deniz yetki alanları hem ulusal çıkarlar hem de bölgesel istikrar açısından büyük önem taşımaktadır. Çevre denizlerimizdeki karasuları, kıta sahanlığı ve MEB konuları, Türkiye, Yunanistan ve GKRY arasındaki en önemli anlaşmazlık noktalarından birisidir. Bu anlaşmazlık, enerji kaynakları, deniz ulaşımı ve uluslararası hukukun uygulanması gibi birçok boyutu kapsamaktadır. Bölgedeki sismik araştırma ve enerji keşifleri, taraflar arasında gerilim oluşturmakta ve uluslararası ilişkilerini doğrudan etkilemektedir. Bu kapsamda, Türkiye'nin denizlerdeki hak ve çıkarlarına yönelik bilinç düzeyini artırarak, ulusal bir stratejik anlayış geliştirilmesine katkı sağlayacak aşağıdaki adımların gerçekleştirilmesi uygun olacaktır:

- i. Üniversiteler, okullar ve kamu kuruluşları aracılığıyla karasuları, kıta sahanlığı ve deniz yetki alanları konularında eğitimler düzenlenebilir. Bu eğitimlerin odak noktası deniz hukuku, ulusal çıkarlar ve enerji kaynaklarının korunması üzerine olabilir.
- ii. Konunun geniş kitlelere ulaşması için televizyon, radyo ve sosyal medya platformlarında bilgilendirici içerikler yararlı olacaktır. Kısa videolar, infografikler ve uzman görüşleriyle bu alanlardaki stratejik önemin vurgulanması önemli olacaktır.
- iii. Alanında uzman deniz hukukçuları, diplomatlar ve strateji uzmanlarının katılacağı seminerler ve paneller düzenlenerek halkın ve ilgili paydaşların bilgilendirilmesi sağlanabilir. Bu etkinlikler, deniz yetki alanlarının hukuki ve jeopolitik önemi konularında kamu oyu bilincini artıracaktır.
- iv. Sivil toplum kuruluşları ve gençlik dernekleri, karasuları, kıta sahanlığı ve deniz yetki alanları konusundaki farkındalığı artıracak projeler geliştirebilir. Özellikle üniversite öğrencileri arasında bu konuda yapılan araştırma ve projelere teşvik verilebilir.

Enerji kaynaklarının aranmasında üniversitelerin ve yer bilimleri disiplinlerinin rolünü artırmak için çapraz disiplinli eğitim ve araştırma programları geliştirilmesi önemli bir kazanç olacaktır. Jeoloji, Jeofizik, Maden ile Petrol ve Doğal Gaz Mühendisliği bölümlerinde sektör ile işbirliği kapsamındaki Ar-Ge projelerinin yürütülmesi bu alandaki sorunların çözümüne katkı koyacaktır. Ayrıca, uluslararası işbirlikleri ve eğitim programları ile yenilikçi yöntemlerin ülkeye

kazandırılması, sektör analizleri ve politika önerileri hazırlanarak stratejik karar süreçlerini hızlandıracaktır. Bu adımlar, enerji kaynaklarının etkin bir şekilde aranması ve yönetilmesine önemli katkılar sağlayacaktır.

Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'ndeki kıta sahanlığı anlaşmazlıklarının çözümü için uluslararası hukuk çerçevesinde yürütülen çabaların devam ettirilmesi önemlidir. Mevcut hukuki ve diplomatik mekanizmalar, tüm tarafların memnuniyetini sağlayacak kadar etkili olmadığından, bu durum bölgesel istikrarı ve uluslararası ilişkileri olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle, Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'ndeki anlaşmazlıkların çözümü için uluslararası deniz hukukuna uygun olarak arabuluculuk mekanizmaları ve müzakereler yoluyla daha etkin çözümlere ulaşılabilir.

Enerji kaynaklarının paylaşımı konusunda bölgesel işbirliği mekanizmalarının güçlendirilmesi, taraflar arasındaki gerilimleri azaltabilir ve bölgesel istikrarı destekleyebilir. Enerji işbirliği ve bölgesel istikrarı güçlendirmek için bölgesel enerji platformlarına, ortak enerji projelerine ve yatırımlara teşvikler verilebilir. Enerji güvenliğini artırmak için çok taraflı politik ve diplomatik diyalog mekanizmalarının hayata geçirilmesi, teknoloji ve bilgi paylaşımını teşvik edebilir.

Türkiye ve Yunanistan arasındaki diplomatik iletişimin artırılması ve karşılıklı anlayışın geliştirilmesi önemlidir. İki ülkenin yetkili temsilcileri, düzenli olarak bir araya gelerek sorunları çözmeye yönelik adımlar ve güven artırıcı önlemler üzerinde görüş alış verişinde bulunulması yararlı olacaktır. Diğer yandan, her iki toplumun ortak kültürlerini ön plana çıkaracak festival ve etkinlikler gerçekleştirilerek Yunan toplumunun hafızalarındaki Türk korkusu yok edilebilir.

Kamuoyunun deniz yetki alanları ve uluslararası deniz hukuku konularında bilinçlendirilmesi hem iç hem de uluslararası alanda daha güçlü bir destek ve anlayış oluşturabilir. Eğitim programları ve bilgilendirme kampanyaları, deniz politikalarının daha iyi anlaşılmasına yardımcı olabilir.

Denizcilik politikalarının merkezi bir yapı altında daha etkin şekilde yürütülmesi için Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması önemlidir. Hatta, Türkiye'nin stratejik denizcilik politikasını güçlendirmek, deniz ticaretini geliştirmek, mavi ekonomi ve sürdürülebilir enerji fırsatlarını daha etkin kullanmak, deniz güvenliği ve hukuku konularında koordinasyonu sağlamak Denizcilik Bakanlığı'nın hayata geçirilmesini zorunlu hale getirmiştir. Bu bakanlık, Türkiye'nin denizcilikteki mevcut potansiyelini en üst düzeye çıkarmaya yönelik stratejik adımları atması yanında denizcilik eğitimi ve istihdamını artırarak sektörde nitelikli iş gücü yetiştirilmesine katkı sağlayabilir.

Doğu Akdeniz'de Mısır, Suriye ve İsrail ile MEB Antlaşmalarının yapılması Türkiye Cumhuriyeti'ne oldukça fazla yarar sağlayacaktır. Bu antlaşmalar, enerji kaynaklarına erişim, deniz yetki alanlarının belirlenmesi ve Türkiye'nin çıkarlarının korunması açısından kritik öneme sahiptir. Mısır, Suriye, Filistin ve İsrail ile MEB antlaşmaları yapmak, bu bölgede barışçıl ve uluslararası hukuka uygun bir işbirliği sağlayarak enerji kaynaklarının etkin şekilde kullanılmasına olanak

tanıyacaktır. Bu tür anlaşmalar, bölgesel istikrarı güçlendirebilir ve Türkiye'nin enerji güvenliğini artırabilir.

Kıbrıs Türk Halkının güvenliği ve Doğu Akdeniz'deki jeostratejik çıkarlar için Akdeniz Ordusunun (5. Ordu) kurulması zorunludur. Bu ordu, deniz, hava, amfibi ve siber kuvvetlerden oluşan dört ayrı komuta yapısıyla bölgenin savunma kabiliyetlerini artırabilir. Akdeniz Ordusu, Kıbrıs adası etrafındaki güvenlik tehditlerine karşı hızlı ve etkin müdahale edebilecek bir yapı sağlayarak, Türkiye'nin bölgedeki askeri varlığını güçlendirecektir.

Çevre denizlerdeki kıta sahanlığı, karasuları, MEB ve enerji kaynakları aramalarına yönelik faaliyetlerin tamamı Denizcilik Bakanlığı marifetiyle yürütülmelidir. Böylece, Türkiye'nin çevre denizlerinde kıta sahanlığı, karasuları ve MEB alanlarında yürüttüğü enerji arama, sondaj ve diğer faaliyetler tek bir otorite altında toplanarak daha verimli hale getirilebilir. Bu noktada kurulması önerilen Denizcilik Bakanlığı, tüm bu faaliyetlerin düzenlenmesi, koordinasyonu ve denetiminden sorumlu olarak, denizlerdeki stratejik çıkarları korumada ve enerji kaynaklarının araştırılmasında liderlik yapacaktır.

Arama ve sondaj gemileri, devletlerin denize yönelik dış politikalarını oluştururken donanma ve diğer denizcilik unsurlarıyla birlikte kullanıldığında denizlerdeki hak ve menfaatleri koruma stratejilerine etkili şekilde katkı sağlar. Gumbot Diplomasisi ve Deniz Hakimiyet Teorisi çerçevesinde, bu gemiler gerektiğinde donanma tarafından desteklenerek caydırıcılığı artırır ve diplomasiye yeni araçlar sunar. Denizcilik gücü, askeri, ekonomik ve bilimsel unsurların birleşimiyle bütüncül bir dış politika oluşturulmasını sağlar. Bu nedenle, araştırma ve sondaj gemileri ile donanma unsurları birlikte hareket ederek devletlerin stratejik çıkarlarını koruma ve uluslararası alanda etkinliğini artırma görevini başarabilirler.

KAYNAKÇA

Abdullahzade, Cavid (2021), “Uluslararası Hukukta Deniz Yetki Alanları ve Doğu Akdeniz Bağlamında Türkiye’nin Egemen Hakları”, Necdet Ünüvar (Ed.), **Doğu Akdeniz Sorunlarına Hukuki ve Siyasi Yaklaşım ile Türkiye Büyük Millet Meclisinin Çözümdeki Muhtemel Rolü** içinde 113-151, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara

“ABD Üsleri Kapatılmalı” (24.04.1982), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.

Ak, Gökhan (2014), Tarih, Deniz ve Egemenlik: Ege’nin Isporadları “Menteşe Adaları’nın Dünü ve Bugünü, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, 14(29), 283-313.

Akçadağ, Emine (2015), **Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri**, BİLGESAM Yayınları, Ankara.

“Akdeniz’de Petrol Arama Krizi” (16.11.2008), **Cumhuriyet Gazetesi**, 11.

Akıman, Nazmi (2005), Türkiye-Yunanistan Arasında 1987 Mart Krizi ve Andreas Papandreou, Turhan Fırat (Ed.), **Dış Politikamızın Perde Arkası, 23 Büyükelçinin Olaylara Bakışı**, 1.Baskı içinde (54-58), Ümit Yayıncılık, Ankara.

Albayrak, Berat (2022), **Burası Çok Önemli**, Turkuvaz Kitap, İstanbul.

Algül, Emirhan (1985), “Türk Hidrografi Tarihçesi”, **Harita Dergisi**, 94, 61–67.

Alpagut, Haydar (1937), **Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi**, Deniz Matbaası, İstanbul.

Altun, Sümeyye (2021), **Osmanlı Son Dönemi’ne Ait Batık Vapurlar**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ordu Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ankara Barosu (2002), **Hukuksal Boyutlarıyla Doğu Akdeniz’de Barış**, Ankara Barosu Yayınları, Ankara.

“Ankara, ‘Dışişleri Bakanları Doruğu’ Önerisi Benimsendi” (29.03.1982), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.

“Ankara’nın Ege Petrolü İçin Tavrı: Gizli Diploması” (11.03.1987), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.

- Arı, Tayyar (1992), “Kıta sahanlığı sorunu ve Türk-Yunan ilişkileri”, **Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 13(1-2), 167-184.
- Arı, Tayyar (2010), **Uluslararası İlişkiler Teorileri: Çatışma, Hegemonya, İşbirliği**, Marmara Kitap Merkezi, 6.Baskı, İstanbul.
- Armaoğlu, Fahir (2018), **Türk Dış Politikası**, 3. Basım, Kronik Kitap, İstanbul.
- “Atina Bern Anlaşmasını Çiğnedi” (06.03.1982), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Atina Çandarlı için Yeni Bir Nota Verdi” (16.06.1974), **Cumhuriyet Gazetesi**, 7.
- “Atina Diyalog Kapısını Araladı” (16.03.1982), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Atina: Hora Bilimsel Araştırma Yapabilir” (25.07.1976), **Milliyet Gazetesi**, 1.
- “Atina: Hora’yı Engelleyeceğiz” (17.07.1976), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Atina ile Ankara Arasında Söz Düellosu” (10.03.1987), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Atina ve Ankara’nın Karşılıklı Yumuşak Beyanları Gerginliği Azalttı” (26.07.1976), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Atina’ya Ege’de Misilleme” (25.03.1987), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- Avan, Esengül Ayaz (2020), “Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Sorunu: Türkiye'nin Politikası ve AB'nin Yaklaşımı”, **Avrasya Etüdleri**, 58(2), 87-112.
- Aygün, Abdurrahman (1980), **Türk Haritacılık Tarihi**, c. 1, Harita Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Aygün, Abdurrahman (2002), **Türk Haritacılık Tarihi**, c. 3, Harita Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Aydın Tarihi (1982), **Mart-Nisan-Mayıs-Haziran-Temmuz 1982**, BYEGM Yayınları, Ankara.
- Aydın Tarihi (1984), **Temmuz-Ağustos-Eylül 1984**, BYEGM Yayınları, Ankara.
- Aydın Tarihi (1985), **Nisan-Mayıs-Haziran 1985**, BYEGM Yayınları, Ankara.
- Başeren, Sertaç Hami (2010). **Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı**, TÜDAV Yayınları, İstanbul.

- Başeren, Sertaç Hami (2012), “Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanları Sınırlandırmaları ve Yeni Enerji Politikaları”, Sami Doğru (Ed.), **Deniz Hukuku Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, Çağ Üniversitesi, Adana, 44-82.
- Başeren, Sertaç Hami (2021a), “Root Causes of the Eastern Mediterranean Dispute: Approaches of the Main Actors”, **Insight Turkey**, 23(1), 11–22. <https://www.jstor.org/stable/26989813>.
- Başeren, Sertaç Hami (2021b), Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığında Yeni Anlaşmalar ve Uygulamalar, Necdet Ünüvar (Ed.), **Doğu Akdeniz Sorunlarına Hukuki ve Siyasi Yaklaşım ile Türkiye Büyük Millet Meclisinin Çözümdeki Muhtemel Rolü**, içinde 29-54, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara
- Başkent Üniversitesi, SAM (2007), **Doğu Akdeniz Kıta Sahaneliği ve Türkiye’nin Stratejisi**, Başkent Üniversitesi, Ankara.
- Batır, Kerem. (2008), “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi Uyarınca Uyuşmazlıkların Çözümü: Mox Plant Davası ve Yargı Yetkilerinin Örtüşmesi”, **Uluslararası Hukuk ve Politika**, 4(16), 57-77.
- Bener, E. Caner (2019), “Doğu Akdeniz’de Yunanistan’ın Deniz Yetki Alanları ve Deniz Sınırlandırmaları”, Hasret Çomak ve Burak Şakir Şeker (Ed.), **Akdeniz Jeopolitiği**, 1.Baskı içinde (187-250), Nobel Yayınevi, Ankara.
- Berberakis, Stelyo (02.03.1987), “Bern Protokolü Geçersiz”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 1,12.
- Berkay, N. (1965), “The Department of Navigation and Hydrography of the Turkish Navy”, **The International Hydrographic Review**, 17 (1), 19-24.
- Beydilli, Kemal (2020) "Mühendishâne-i Bahrî-i Hümayun", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi** içinde, 31 (513-514), Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Bickl, Thomas (2020), “EU v. Turkey in the Eastern Mediterranean: A Good Moment to Sponsor Dispute Settlement”, <https://site.uit.no/nclos/wp-content/uploads/sites/179/2020/09/NCLOS-T-Bickl-Blog-no-fts-EU-Turkey.pdf> (31.12.2024).
- Bigpara (2002), “Sismik-1 Gemisi Akdeniz’de”, https://bigpara.hurriyet.com.tr/haberler/genel-haberler/sismik-1-gemisi-akdeniz-de_ID415549/ (31.12.2024).
- Bilge, Suat (2005), Ege Denizi, Turhan Fırat (Ed.), **Dış Politikamızın Perde Arkası**, 23 **Büyükkelçinin Olaylara Bakışı**, 1.Baskı içinde (54-58), Ümit Yayıncılık, Ankara.

- Birand, Mehmet Ali (1980), **Diyet, Türkiye Üzerine Uluslararası Pazarlıklar 1974-1980**, 3.Baskı, Ağaoğlu Yayınevi, İstanbul.
- Bostan, İdris (2003), **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, 2.Baskı, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Bostan, İdris (2007), **Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler**, Küre Yayınları, İstanbul.
- Bölükbaşı, Ahmet Deniz (2004), **Turkey and Greece: The Aegean Disputes**, 1.Baskı, Cavendish Publishing, Sydney.
- Buluñ, Ahmet Zeki (2022), **Jeopolitik, Jeoekonomik ve Jeostratejik Açıdan Doğu Akdeniz’de Neler Oluyor?** İSKAD, İstanbul.
- Büyüktuğrul, Afif (1974), **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, Cilt: 4, Deniz Basımevi, İstanbul.
- Cin, Turgay (2000), **Türkiye ve Yunanistan Bakımından Ege’deki Karasuları Genişliği Sorunu**, Seçkin yayınevi, Ankara.
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi (1974). 8.Birleşim, Toplantı: 14, Cilt: 18, TBMM Basımevi, Ankara.
- Cumhuriyet Senatosu Tutanak Dergisi (1975). 47.Birleşim, Toplantı: 14, Cilt: 21, TBMM Basımevi, Ankara.
- Çakın, Kurtar (23.01.1975), “Norveç Gemisini, Türk Savaş Gemileri Koruyacak”, **Günaydın Gazetesi Foto Haber 1**, 1.
- Çakır, İbrahim Etem (2009), “İnebahtı (Lepanto) Savaşı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden İnşası Üzerine Bazı Bilgiler”, **Turkish Studies**, 4(3), 512-531.
- “Çandarlı Görevini Tamamladı” (05.06.1974), **Bozkurt Gazetesi**, 1.
- Çarık, Şenol (2021), **Doğu Akdeniz’de Rekabet**, Halk Kitabevi, İstanbul.
- Çelebi, Kâtip (1669), **Tuhfetü'l-kibâr fî Esfâri'l-Bihâr**, (Çev. İdris Bostan), TÜBA Yayınları, Ankara.
- Çomak, Hasret ve Şeker, Burak Şakir (Ed.) (2019), **Akdeniz Jeopolitiği**, 1.Baskı, Nobel Yayınevi, Ankara.

- Danişman, İlke Koşar ve Yalçın, Esin 2012, “Türkiye'deki kamu araştırma gemilerinin işletmesi”, **Ege Journal of Fisheries and Aquatic Sciences**, 29(2), 87-93.
- “Demirel, Hora Konusuna Dün de Değindi: Türkiye Çanakkale Dışına Çıkmayacak mı?” (17.07.1976), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Demirel: Horanın Kılına Dokunanın Canına Dokunuruz” (24.08.1978), **Milliyet Gazetesi**, 1.
- DEÜ (1985), **Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü'nün 10 Yılı**, DEÜ Yayınları, İzmir.
- Deri, Mehmet (2023), “Kâtip Çelebi: Doğu ve Batı'yı İlimde Birleştiren Bir Dehâ”, **Çekmece Sosyal Bilimler Dergisi**, 11(22), 54-57.
- de Vivero, Juan. L. Suárez ve Mateos, Juan.C. Rodríguez (2002), “The Mediterranean and Black Sea: Regional Integration and Maritime Nationalism”, **Marine Policy**, 26(5), 383-401.
- DHO (2024a), “**Deniz Harp Okulu Tarihçesi**”, https://dho.msu.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/01_Sabitler/tarihce/DHOTarihce.pdf (31.12.2024).
- DHO (2024b), “**Tarih Boyunca Okul Gemileri**”, https://dho.msu.edu.tr/sayfalar/00_Anasayfa/numpages/page0004.html (30.12.2024).
- “Dışişleri: Yunan açıklaması Yaratılan Durumla Uyumlu Değil” (28.03.1982), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- Dilek, Bahadır, Selim (2007), “Doğu Akdeniz’de Ege Senaryoları”, **Cumhuriyet Strateji**, 138, 13.
- “Diplomasiden Soğuk Savaşa”, (06.06.1974), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Diyalog İçin Üç Olumlu Adım” (01.02.1988), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- Doğru, Sami (2003), **Uluslararası Hukukta Kıta Sahaneliği ve Ege Denizi Kıta Sahaneliği Uyuşmazlığı**, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- “Doğu Akdeniz’de Petrol Aranmaya Başlandı” (11.11.2008), **Cumhuriyet Gazetesi**, 11.
- Duzcu, Murad ve Sarıteke, İsmail (2019), “Doğu Akdeniz’de Deniz Sınırı Anlaşmazlıkları ve Türkiye’nin Münhasır Ekonomik Bölge Politikası”, **Akdeniz II. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi Tam Metin Kitabı**, UBAK Uluslararası Bilimler Akademisi Yayınları,
- Dyke, Jon M. Van (2005), “An Analysis of the Aegean Disputes Under International Law”, **Ocean Development & International Law**, 36(1), 63-117.
- Dz.K.K. (1933), **1923-1933 Deniz Kuvvetlerimiz**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara.
- Dz.K.K. (2024), “**Deniz Kuvvetleri Komutanları**”, <https://www.dzkk.tsk.tr/Komutanlik/Komutanlar>, (25.11.2024).

- Dz.K.K. (2025), “**Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi**”, <https://www.dzkk.tsk.tr/ArsivAskeriTarih/icerik/deniz-kuvvetleri-komutanligi-tarihcesi>, (29.01.2025).
- “Ecevit: Demirel Horanın Çıkışını Kıta Sahanlığı Meselesinden Ayırıp Kuyu Açma Hakkımızı Gölgeyor, dedi” (23.07.1976), **Tercüman Gazetesi**, 11.
- “Ecevit Ege’de Yunanistan Kadar Fiili Durum Yaratmak Hakkımızdır” (26.07.1976), **Yenigün Gazetesi**, 1.
- “Ecevit, Hükümeti Görevini İhmal Etmekle Suçladı” (13 Ocak 1975), **Bozkurt Gazetesi**, 1.
- “Ege’de 12 Mil’i Kabul Etmiyoruz” (16.06.1974), **Milliyet Gazetesi**, 1.
- “Ege’de Araştırma Yapmayan Norveç Gemisinin Sözleşmesi İptal Edildi (13.02.29175), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1-11.
- “Ege’de Atina’ya Sert Tavır” (26.03.1987), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Ege’de Davos Meltemi Esiyor” (11.02.1988), **Hürriyet Ege Gazetesi**, 1.
- “Ege’de Gerilim Artıyor” (27.03.1987), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Ege’deki Hakkımız En Elverişli Şekilde Kullanılacak” (14 Ocak 1975), **Bozkurt Gazetesi**, 1.
- “Ege Denizindeki Sismik Araştırmalar Norveç Gemisinin arızası Giderilir Giderilmez Başlanacak” (16.01.1975), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Ege Kıta Sahanlığı Konusunda Atina İle Anlaşma Sağlanamadı” (22.07.1976), **Son Havadis Gazetesi**, 1.
- “Egede Kritik 24 Saat” (28.03.1987), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.
- “Ege Üzerinde Savaş Bulutları” (15.01.1975), **Bozkurt Gazetesi**, 3.
- EIA (2022), “**Eastern Mediterranean Energy**”, https://www.eia.gov/international/content/analysis/regions_of_interest/Eastern_Mediterranean/pdf/eastern-mediterranean.pdf (31.12.2024).
- Eker, Kemal ve Bahtiyar, Görkem (2019), “Atatürk Dönemi’nde Donanma Oluşturma Sürecinin Finansmanı”, **Mavi Vatan’dan Açık Denizlere Dergisi**, 3, 16-23.
- Ekim, Zeynep Emel (2019), Black Sea and Marmara Sea Maps in the XIXth Century, **Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, (45), 335-356.
- Erciyes, Çağatay (2019), “Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması, Türkiye’nin Siyasi ve Hukuki Tezleri, Sahadaki Uygulamaları, <https://www.mfa.gov.tr/data/dogu-akdeniz-deniz-yetki-alanlarinin-sinirlandirilmasi.pdf> (31.12.2024).

- Erciyes, Çağatay (2020), “**Outstanding Issues in the Eastern Mediterranean and the Aegean Sea: Turkey’s Views and Policies**”, https://www.mfa.gov.tr/site_media/html/Outstanding-Issues-in-the-Eastern-Mediterranean-and-the-Aegean-Sea-Turkey-s-Views-and-Policies.pdf (31.12.2024).
- Ergin, Sedat (02.03.1987a), “Atina’ya Misilleme Uyarısı” **Cumhuriyet Gazetesi**, 1, 12.
- Ergin, Sedat (09.03.1987b), “Atina’nın Petrol Oyunu” **Cumhuriyet Gazetesi**, 1, 11.
- Eriş, Özgür Ünal (2019), Doğu Akdeniz Enerji Denkleminde Türkiye’nin yeri, **EURO Politika**, 3(2), 17-21.
- Erokan, İslam (1958), Türkiye’de Deniz Haritacılığı, **Harita Dergisi**, 57, 54-66.
- Eryılmaz, Yusuf (1975), “Devletler Hukukunda Kıta Sahaneliği Ege Denizi Adalarında Durum”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, 81(490), 3-14.
- ETKB (2018a), “**Barbaros Hayreddin Paşa Gemisinin Akdeniz’deki Sismik Araştırma Faaliyeti Hakkında Enerji Ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Basın Açıklaması**”, <https://enerji.gov.tr/haber-detay?id=327> (31.12.2024).
- ETKB (2018b), “**Barbaros Hayreddin Paşa Çalışmalarına Devam Edecek**”, <https://enerji.gov.tr/haber-detay?id=328> (31.12.2024).
- Fırat, Melek (2009a), Yunanistan’la İlişkiler, Baskın Oran (Ed.), **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Cilt 1, 15.Baskı içinde (716-768), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Fırat, Melek (2009b), Mart 1987 Ege Bunalımı, Baskın Oran (Ed.), **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Cilt 2, 11.Baskı içinde (112-114), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Fırat, Turhan (2005), Yunanistan’la Yaşanan 1987 Mart Krizi, Turhan Fırat (Ed.), **Dış Politikamızın Perde Arkası, 23 Büyükelçinin Olaylara Bakışı**, 1.Baskı içinde (54-58), Ümit Yayıncılık, Ankara.
- Franz, Erhard ve Demirsoy, Selçuk (1975). “Yunanistan ve Türkiye Arasında, Ege Denizi Kıta Sahaneliği Üzerindeki Hak İddiasından Doğan Tartışma”, **Bilimsel Madencilik Dergisi**, 14(1), 1-20.
- Erokan, İslam (1958), “Türkiye’de Deniz Haritacılığı”, **Harita Dergisi**, 54-56, 64-66.

Gencer, Ali İhsan (2001), **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, 2.Baskı, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Göksedef, Ece (2020), “Doğu Akdeniz: Oruç Reis ve NAVTEX'ler, Türkiye-Yunanistan Gerginliğinde Nasıl Rol Oynadı?”, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-54506593> (31.12.2024).

Gökyay, Orhan Şaik (2022), "Kâtip Çelebi", **TDV İslâm Ansiklopedisi içinde**, 25, 36-40, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul.

Gözügüzelli, Emete (2020), **Uluslararası Deniz Hukuku**, 1.Baskı, Nobel Yayın, Ankara.

Gros, Leo (2017). “The Dispute Between Greece and Turkey Concerning the Continental Shelf in the Aegean”, **American Journal of International Law**, 71(1), 31-59.

“Güneşin Haberi Yok” (16.06.1974), **Hürriyet Gazetesi**, 7.

Gürel, Ayla ve Le Cornu, Laura (2013), **Turkey and Eastern Mediterranean Hydrocarbons**, İstanbul Kültür Üniversitesi, İstanbul.

Gürel, Şükrü Sina (1993), **Tarihsel Boyutları İçinde Türk-Yunan İlişkileri: 1821-1993**, İmge Kitabevi, Ankara.

“Güvenlik Konseyinde Temaslar Başladı” (24.08.1978), **Milliyet Gazetesi**, 1,7.

HGM, (1970), **Türk Haritacılığında 75. Yıl**, Harita Genel Müdürlüğü, Ankara.

Hayta, Necdet (2020), **1911'den Günümüze Ege Adaları Sorunu**, 2.Baskı, Atatürk Araştırmaları Merkezi, Ankara.

“Hora Açılıyor, Ordu Teyakkuz Durumuna Geçti” (18.07.1976), **Hürriyet Gazetesi**, 1.

“Hora Araştırma İçin Denize Açıldı” (24.07.1976), **Tercüman Gazetesi**, 1.

“Hora Bugün Egeye Çıkıyor” (29.07.1976), **Tercüman Gazetesi**, 1.

“Hora Bugün Petrol Aramaya Başlıyor” (24.07.1976), **Günaydın Gazetesi Haber Eki**, 4.

“Hora Denize Açıldı” (24.07.1976), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.

“Hora Egede” (24.07.1976), **Günaydın Gazetesi**, 1.

“Hora Egede 20 Araştırma Yapacak” (26.07.1976), **Flaş Gazetesi**, 1.

“Hora Egede 20 Yerde Araştırma Yapacak” (26.07.1976), **Tercüman Gazetesi**, 1.

“Hora Görevinin Birinci Bölümünü Tamamladığı Gerekçesiyle Çanakkale’de Bakıma Alındı” (05.08.1976), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.

“Hora İhtilafı Sulara da Girecek” (25.07.1976), **Hürriyet Gazetesi**, 11.

“Hora Konusundaki Kesin Kararımızı Atina’ya Bildirdik” (20.07.1976), **Tercüman Gazetesi**, 11.

“Hora, Verilen Görevi Yapacak” (17.07.1976), **Tercüman Gazetesi**, 1.

“Hora’nın İzlenmesi Protesto Edildi” (12.08.1976), **Flaş Gazetesi**, 1.

“Hora’ya Karşı Kuvvet Kullanacağız Demedik” (26.07.1976), **Bozkurt Gazetesi**, 1.

HRMFA (2018), “**Foreign Ministry Announcement on the Latest Illegal Turkish NAVTEX**”, <https://www.mfa.gr/en/foreign-ministry-announcement-on-the-latest-illegal-turkish-navtex/> (31.12.2024).

HRMFA (2024), “**Greek-Turkish Dispute over the Delimitation of the Continental Shelf**”, <https://www.mfa.gr/en/foreign-policy/foreign-policy-issues/issues-of-greek-turkish-relations/greek-turkish-dispute-over-the-delimitation-of-the-continental-shelf/> (31.12.2024).

HRMFA (2025), “**Territorial Sea - Casus Belli**”, <https://www.mfa.gr/en/foreign-policy/foreign-policy-issues/issues-of-greek-turkish-relations/territorial-sea-casus-belli/> (07.02.2025).

Hürriyet (2002), “Rumlar, Sismik-1’i, BM’ye Şikâyet Etti”, <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/rumlar-sismik-1i-bmye-sikayet-etti-75172>, (31.12.2024).

Hürriyet 1976 Ansiklopedik Yıllığı (1976), Hürriyet Yayınları, İstanbul.

Hürriyet 1977 Ansiklopedik Yıllığı (1977), Hürriyet Yayınları, İstanbul.

Hürriyet Almanak 2011 (2011), Hürriyet Yayınları, İstanbul.

International Court of Justice (ICJ), 11.09.1976, 1976/62.

International Court of Justice (ICJ), 19.12.1978, 1978/62.

“Irmak Hükümetinin Talimatına Rağmen Norveç Gemisi Ege’de Araştırmaya Başlamıyor” (07.02.1975), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1-7.

Işıksal, Hüseyin (2024), “The Rationale of Turkish Cypriot Position on Two-State Solution in Cyprus”, **Bilig**, (109), 1-22.

Işın, İ. Bülent (2004), **Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi: XIV-XX yüzyıl, 1299-1922**, Dz.K.K. Mrk. D.B.Ş.K. Basımevi, Ankara.

İletişim (2020a), **Türkiye’nin Doğu Akdeniz Stratejisi**, 1.Baskı, İletişim Başkanlığı Yayınları, İstanbul.

İletişim (2020b), **Strategic Step in the Eastern Mediterranean Equation: Memorandum of Understanding Between Turkey & Libya**, İletişim Başkanlığı Yayınları, İstanbul.

İletişim (2020c), **Türkiye’nin Doğu Akdeniz ve Ege’deki Hakları ve İddiaları**, İletişim Başkanlığı Yayınları, İstanbul.

INAF (1991), **Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Sorunu**, Kervan Kitapçılık, İstanbul.

İnat, Kemal vd. (Ed.) (2020), **Doğu Akdeniz ve Türkiye’nin Hakları**, Seta Yayınları, Ankara.

İstikbal, Cahit (2021), **Enerji Kaynakları ve Deniz Yetki Alanları Bakımında Doğu Akdeniz, Sorunu**, 2.Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara.

İşyar, Ömer Göksel (2013), **Karşılaştırmalı Dış Politikalar, Yöntemler-Modeller-Örnekler ve Karşılaştırmalı Türk Dış Politikası**, 2.Baskı, Dora Yayıncılık, Bursa.

Kaçar, Mustafa (2008), “Tersâne Hendesehânesi’nden Bahriye Mektebi’ne Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyûn”, **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, 9(1), 51-77.

Kahraman, Ömer Faruk ve Duzcu, Murad (2019) “Enerji Yönetimi Politikalarında Türkiye: Enerjide İşbirliği Politikası ve TANAP”, **BİLTEK Uluslararası Bilim Teknoloji ve Sosyal Bilimlerde Güncel Gelişmeler Sempozyumu Tam Metin Kitabı**, İksad Yayınevi, Ankara.

Kalkan, Erol (2020), “The Longstanding Dispute Between Turkey and Greece: The Aegean issue”, **Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi**, (28), 167-174.

Karadağ, Esra (2020), **Modern Haritacılık Bilgisinin Osmanlı’ya Transferi (1776-1922)**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi - Lisansüstü Eğitim Enstitüsü.

- Karadeli, Cem (2014a), Türkiye-Yunanistan (Ege Denizi) Krizi (1976), Haydar Çakmak (Ed.), **Türk Dış Politikasında 41 Kriz: 1924-2014**, 2.Baskı içinde (145-152), Kripto Yayınları, Ankara.
- Karadeli, Cem (2014b), Türkiye-Yunanistan (Ege Denizi) Krizi (1984), Haydar Çakmak (Ed.), **Türk Dış Politikasında 41 Kriz: 1924-2014**, 2.Baskı içinde (145-152), Kripto Yayınları, Ankara.
- Karadeli, Cem (2014c), Türkiye-Yunanistan (Ege Denizi) Krizi (1987), Haydar Çakmak (Ed.), **Türk Dış Politikasında 41 Kriz: 1924-2014**, 2.Baskı içinde (145-152), Kripto Yayınları, Ankara.
- Karadoğan, Umut C. (2008), “Birinci Dünya Savaşı’na Girerken Donanmada Yapılan İslah Çalışmaları ve Yabancı Uzmanlar”, **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, 24(72), 757-796.
- Karagül, Soner (2021), Doğu Akdeniz’de Enerji Eksenli İttifak Girişimleri ve Türkiye, **TYB Akademi**, 31, 48-68.
- “Karamanlis: Egede Çıkacak Bir Çatışma Kıbrıs Rumlarına da İyi Sonuçlar Getirir” (24.08.1976), **Milliyet Gazetesi**, 1.
- “Karar Yunanlıların, Savaş mı? Barış mı?” (30.05.1974), **Bozkurt Gazetesi**, 1.
- Kara Suları Kanunu (1964), **T.C. Resmî Gazete**, 11711, (25.05.1964).
- Karl, Donald E. (1977), “Islands and the Delimitation of the Continental Shelf: a Framework for Analysis” **American Journal of International Law**, 71(4), 642-673.
- Kassimeris, Christos (2008), “NATO and the Aegean Disputes”, **Defense & Security Analysis**, 24(2), 165-179.
- Katman, Filiz (2013), “Levant-Doğu Akdeniz ve Enerji Satrancı”, **Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi**, (29), 17-26.
- Katsoufros, Theodoros (1986), “Les différends Gréco-Turcs en Mer Egée”, **CEMOTI, Cahiers d'Études sur la Méditerranée Orientale et le monde Turco-Iranien**, 2(1), 32-66.
- Kavaz, İsmail (2021), “Doğu Akdeniz’deki Enerji Rekabeti Üzerine Bir Değerlendirme”, **TYB Akademi**, 31, 26-47.
- Kavukçu, Sinan (2015), “Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü Kıyı Ötesi Araştırmaları Tarihçesi”, **Doğal Kaynaklar ve Ekonomi Bülteni**, 20, 9-12.

- Kaya, Şenay (2007), **Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz Sorunları**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kayaalp, Alp (2018), “Türk Deniz Tarihi”, **Pusulula Dergisi**, 54, 6-13.
- Kaya, Yakup ve Şahin, Hüseyin (2018), Türk Siyasal Yaşamında Milliyetçi Cephe Hükûmetleri Dönemi, **Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi**, 19, 515-540.
- Kayra, Cahit (2012), **38 Kuşağı, Cumhuriyetle Yetişenler**, 3.Baskı, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kelkitli, Fatma Aslı (2019), “Türkiye ve Akdeniz: Kapsamlı ve Proaktif Bir Dış Politika İnşa Etmenin Gerekliliği”, Hasret Çomak ve Burak Şakir Şeker (Ed.), **Akdeniz Jeopolitiği**, 1.Baskı içinde (600-612), Nobel Yayınevi, Ankara.
- Kemaloğlu, İlyas (2023), **Tarihi Rus Haritalarında Osmanlı Devleti (1700-1917)**, Türk Dünyası Belediyeler Birliği, İstanbul.
- Kesgin, Serdar (2018), **Küresel ve Bölgesel Perspektiften Doğu Akdeniz Güvenliği**, Berikan Yayınevi, Ankara.
- Kılıç, Zeynep Beyza (2024), “Türkiye'nin "Enerji Filosuna" 7'nci Gemi Katılıyor”, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiyenin-enerji-filosuna-7nci-gemi-katiliyor/3281985> (31.12.2024).
- KKTC MFA (2014), “Akdeniz’de Kıta Sahaneliği Sınırlandırması Anlaşması Hakkında Basın Açıklaması”, <https://mfa.gov.ct.tr/tr/akdenizde-kita-sahanligi-sinirlandirmasi-anlasmasi-hakkinda-basin-aciklamasi/> (31.12.2024).
- Korkmaz, Mehmet (2012), **XX. Yüzyıl Başlarında Kızıldeniz’de Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kostak, Ercan (2024), “Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetleri’nde Yaşanan Gelişmeler (1923-1960)”, **Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi**, 24(48), 275-317.
- Kökyay, Ferhat (2019), **Stratejik Güç Petrol, Türkiye’nin Petropolitiği**, Der Yayınları, İstanbul.
- Kökyay, Ferhat (2020), “Neorealizm Kuramı ve Türkiye’nin Doğu Akdeniz Enerji Politikası”, **İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi**, 9(3), 2504-2528.

- Kökyay, Ferhat (2021), “Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nin Akdeniz Enerji Politikası”, **Liberal Düşünce Dergisi**, 26(101), 143-168.
- Kritovulos, Mihail (1467), **Kritovulos Tarihi**, (Çev. Ari Çokona), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Kuran, Selami (2021), **Uluslararası Deniz Hukuku**, 7.Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul.
- Kuneralp, Sinan (2003), Son Dönem Osmanlı Erkan ve Eicali (1829-1922): Prosopografik Rehber, İsis Yayıncılık, İstanbul.
- Kut, Şule (1995). “The Aegean Continental Shelf Dispute Between Turkey and Greece”, **Balkan Forum**, 3(1), 179-206.
- Leanza, Umberto (1993), “The Delimitation of the Continental Shelf of the Mediterranean Sea”, **International Journal of Marine and Coastal Law**, 8(3), 373-395.
- Maden, Nafiz (2022), **Denizcilik Bakanlığı Kurulmalıdır**, <https://www.akademikakil.com/denizcilik-bakanligi-kurulmalidir/nafizmaden/> (15.11.2024).
- Maden, Nafiz vd. (2023), “TCG Çandarlı Sismik Araştırma Gemisinin 1974 Ege Karasuları ve Kıta Sahaneliği Krizindeki Etkinliği”, **Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi**, 14(1), 38-54.
- Mahan, Alfred Thayer (1894), **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**, 6th ed., Little, Brown and Company, Boston.
- MFA (2007), “**NO:18 - 30 Ocak 2007, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi’nin Doğu Akdeniz’deki Ülkelerle Deniz Yetki Alanlarını İlgilendiren İkili Anlaşmalar Yapma Gayretlerini Hk.**”, https://www.mfa.gov.tr/no_18---30-ocak-2007_-guney-kibris-rum-yonetimi_nin-dogu-akdeniz_deki-ulkelerle-deniz-yetki-alanlarini-igilendiren-ikili-anlasmalar-yapma-gayretlerini-hk_.tr.mfa (31.12.2024).
- MFA (2010), “**No: 288, 21 Aralık 2010, İsrail ile GKRY Arasında İmzalanan MEB Anlaşması Hk.**”, https://www.mfa.gov.tr/no_-288_-21aralik-2010_-israil-ile-gkry-arasinda-imzalanan-meb-anlasmasi-hk_.tr.mfa (31.12.2024).
- MFA (2018), “**No: 277, 18 Ekim 2018, “Barbaros Hayreddin Paşa” Gemisinin Akdeniz’deki Sismik Araştırma Faaliyeti Hk.**”, https://www.mfa.gov.tr/no_-277_-barbaros-hayreddin-pasa-gemisi-nin-akdeniz-deki-sismik-arastirma-faaliyeti-hk.tr.mfa (31.12.2024).

MFA (2020a), “SC-66, 22 Temmuz 2020, Dışışleri Bakanlığı Sözcüsü Hami Aksoy’un Yunanistan Dışışleri Bakanlığı’nın Oruç Reis’in Doğu Akdeniz’deki Araştırma Faaliyetine İlişkin Yaptığı Açıklama Hakkındaki Soruya Cevabı”, https://www.mfa.gov.tr/sc_-66_-yunanistan-disisleri-bakanligi-nin-oruc-reis--dogu-akdeniz-deki-arastirma-faaliyetine-iliskin-yaptigi-aciklama-hk-sc.tr.mfa (31.12.2024).

MFA (2020b), “No: 244, 12 Ekim 2020, Yunanistan Dışışleri Bakanlığı’nın Oruç Reis’in Faaliyeti için Yayınlanan NAVTEX’e dair Açıklaması Hk.”, https://www.mfa.gov.tr/no_-244_-yunanistan-disisleri-bakanligi-nin-oruc-reis-in-faaliyeti-icin-yayinlanan-navtex-e-dair-aciklamasi-hk.tr.mfa (31.12.2024).

MFA (2020c), No: 58, 28 Şubat 2020, Doğu Akdeniz’deki Sondaj Faaliyetlerimiz Nedeniyle Avrupa Birliği’nin Aldığı Yaptırım Kararına İlişkin Listenin Onaylanması Hk., https://www.mfa.gov.tr/no_58_-dogu-akdeniz-sondaj-faaliyetlerimiz-hk.tr.mfa (31.12.2020).

MFA (2022), “Türkiye's Perception of the Aegean Sea”, https://www.mfa.gov.tr/turkiye_s-perception-of-the-aegean-sea.en.mfa (31.12.2022).

MFA (2023), “Türkiye’s Views Regarding the Settlement of the Aegean Issues”, https://www.mfa.gov.tr/maritime-issues---aegean-sea---turkey_s-views-regarding-the-settlement-of-the-aegean-issues.en.mfa (31.12.2023).

MFA (2024), “Başlıca Ege Denizi Sorunları”, <https://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa> (31.12.2024).

MFA (2025), “Belirsizlikler Çağında Kararlı ve Güçlü Türk Dış Politikası”, https://www.mfa.gov.tr/site_media/html/belirsizlikler-caginda-kararli-ve-guclu-turk-dis-politikasi-2025-kitapcik.pdf (07.02.2025).

Millet Meclisi Tutanak Dergisi (1973), 90.Birleşim, Toplantı:4, Cilt:36, TBMM Basımevi, Ankara.

Milliyet 75 (1976), Milliyet Yayınları, İstanbul.

Mor, Hasan (2016), Uluslararası Hukuk Perspektifinden Türk Dış Politikasında Ege Denizi Karasuları ve Kıta Sahaneliği Sorunları, Çizgi Kitabevi, Konya.

MTA (2023), “MTA Sismik I Araştırma Gemisi”, <https://www.mta.gov.tr/v3.0/arastirmalar/sismik1>, (26.11.2024).

Muhtar, Ahmet (2018), Rehber-i Muzafferiyat-ı Bahriyye, Türkiye İş Bankası, İstanbul.

“NATO Taraflardan İhtiyatlı Olmalarını İstedi” (27.07.1976), **Bayrak Gazetesi**, 1.

Nomak, Hamdi Sena ve Çiçek, Burcu Özsoy (2013), “Antarktika Türk Araştırma İstasyonu’nun Yeri ve Türk Kutup Araştırma Gemisi”, Bayram ÖZTÜRK ve Osman ATASOY (Ed.), **Antarktika’da Türk Araştırma Üssü Kurulması Çalıştayı** Kitabı, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 32-44.

“Norveç Gemisi Ege’de Araştırma Yapmayacağını Resmen Bildirdi” (12.02.1975), **Hürriyet Gazetesi**, 1, 11.

Oran, Baskın (Ed.) (2001), **Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar, Cilt I: 1919-1980**, İletişim Yayınları, İstanbul.

Öcal, Celal (2018), “103 Yıldır Bilinmeyen Gerçek İtilaf Donanmasının İzmir’i İşgal Girişimi”, Semiha Nurdan, Muhammed Özler (Haz.), **XVIII. Türk Tarih Kongresi Bildiriler Kitabı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 47-96.

“Ön Görüşme Şartıyla Lahey’e Gideceğimizi Atina’ya Bildirdik” (07.02.1975), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.

Özağaç, Servet (2006), **Cumhuriyet Dönemi Türk Haritacılık Tarihi**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi - Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Özcan, Besim (2007), “Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faciası”, **Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, 1(2), 7-18.

Özdemir, Şenay (2005), “Osmanlı Donanmasının Bir Seyir Defteri ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler”, **Tarih Araştırmaları Dergisi**, 24(37), 113-163.

Özer, Mine (2006), “Piri Reis ve Müntehab-ı Kitab-ı Bahriye”, **Osmanlı Bilimi Araştırmaları**, 7(2), 119-131.

Özhan, Güven (1988), “Sismik Yansıma Verileri Işığında Kuzeydoğu Akdeniz”, **Türkiye Jeoloji Bülteni**, 31, 51-62.

Öztürk, Osman Metin (2004), **Dış Politikada Kriz Yönetimi**, Odak Yayınları, Ankara.

Pala, İskender (1995), **Osmanlı Bahriyesinin Mazisi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara.

Pamir, Necdet (2017), **Enerjinin İktidarı**, 3.Baskı, Hayy Kitap, İstanbul.

“Papandreou: Toprak Bütünlüğümüz Tehdit altında” (26.03.1982), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.

Pazarcı, Hüseyin (2014), **Uluslararası Hukuk**, 13.Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara.

Peker, Hasan Sencer, Oktay, Kübra Öztürk ve Şensoy, Yavuz (2019), “Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanları ve Enerji Kaynakları Çerçevesinde Türkiye’nin Enerji Güvenliği”, **Güvenlik Bilimleri Dergisi**, 8(1), 85-106.

“Petrol Aramaya Yunan Engeli” (17.11.2008), **Cumhuriyet Gazetesi**, 5.

PİGM (1973, 1 Kasım). Resmî Gazete (Sayı: 14669). Erişim Adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14699.pdf>.

“Piri Reis Afrodit Alanında” (27.09.2011), **Hürriyet Gazetesi**, 1.

“Piri Reis Dün Ege Denizinde İlk Deneme Çalışmalarına başladı” (10.02.1979), **Milliyet Gazetesi**, 1, 14.

“Piri Reis Ege’ye Açıldı” (3.09.1984), **Son Havadis Gazetesi**, 1.

“Piri Reis Yola Çıktı” (24.09.2011), **Hürriyet Gazetesi**, 1.

“Piri Reis’e Yunan Tacizi” (20.03.1987), **Güneş Gazetesi**, 1,11.

Pultar, Mustafa (2004), “Bahriyede İlmi Haritacılığın Kurucularından, Ahmet Rasim Barkınay ve Eserleri”, **Uluslararası Piri Reis Sempozyumu Tebliğler Kitabı**, SHODB Yayınları, İstanbul.

Safvet (1329), **Bahriyemiz Tarihinden Filasalar**, Matbaa-i Bahriye, İstanbul.

“Sancar, Egedeki Menfaatlerimiz Her Gün Biraz Daha Önem Kazanıyor” (20.07.1976), **Tercüman Gazetesi**, 11.

Sander, Oral (2006), **Türkiye’nin Dış Politikası**, 3.Baskı, İmge Kitabevi, Ankara.

Sandıklı, Atilla ve Kaya, Erdem (2012), “Teoriler Işığında Türk-Yunan İlişkilerinde Ege Sorunu”, **Güvenlik, Savaş, Barış ve Çatışma Çözümleri**, 209.

Sarıkavak, Kerim Tuncer (2022), Türkiye Deniz Araştırmalarında MTA’nın Rolü”, **MAPEG Dergisi**, 8, 30-47.

“Savaşa Doğru” (30.05.1974), **Halkın Sesi Gazetesi**, 1.

Security Council Resolution, 25.08.1976, 1976/395.

Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanunu (1973), **Resmî Gazete**, 14557, (07.06.1973).

SHODB (2024), “**Tarihçe**”, https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/genel/tarihce, (15.11.2024).

SHODB (2023), “**Seyir, Hidrografi Ve Oşinografi Daire Bağılısı Araştırma Gemi ve Botları**”, https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/genel/hakkimizda/gemilerimiz (30.05.2023).

Sirmen, Ali (24.07.1976), “Kimse Yok mu?”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 3.

Songar, Funda (2023), “**Cumhuriyet Donanması (1923-1950)**”, <https://www.marinedealnews.com/cumhuriyet-donanmasi-1923-1950/> (31.12.2024).

Sönmezoğlu, Faruk (2000), **Türkiye-Yunanistan İlişkileri ve Büyük Güçler**, Der Yayınları, İstanbul.

Sönmezoğlu, Faruk (2003), **Türk Dış Politikasının Analizi**, 3. Baskı, Der Yayınları, İstanbul.

Sönmezoğlu, Faruk (2016), **Son Yıllarda Türk Dış Politikası (1991-2015)**, Der Yayınları, İstanbul.

Syrgios, Angelos M. (1997), **The Status of the Aegean Sea According to International Law**, Aristide D. Caratzas Publisher, Atina.

Süreyya, Mehmed (1890), **Sicill-i Osmânî: Tezkire-i Meşâhîr-i Osmâniyye**, Matbaa-i Âmire, İstanbul.

Şahin, İsmail (2020), Türkiye-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kıta Sahaneliği Anlaşması, **Adalet Dergisi**, 65, 51-70.

Şanal, Mustafa ve Demir, Timur (2012), “Heybeliada Bahriye Mektebi ve Türk Eğitim Tarihindeki Yeri”, **BELLETER**, 76(275), 167-206.

Şen, Onur ve Açıkgöz, Cansu (2022), “Türkiye'nin Doğu Akdeniz'i Güvenlikleştirme Üçgeni: Söylemler, Görseller, Eylemler”, **Alternatif Politika**, 14(1), 142-175.

TBMM Kararı, 08.05.1936, 3298/938, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3298.pdf>

TBMM Tutanak Dergisi (1995). 121.Birleşim, Toplantı: 1, Cilt: 88, TBMM Basımevi, Ankara.

T.C. Bakanlar Kurulu Kararı, 06.06.1974, 7/8308, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14907.pdf>

T.C. Bakanlar Kurulu Kararı, 18.07.1974, 7/8594, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/14949.pdf>

T.C. Bakanlar Kurulu Kararı, 26.03.1987, 87/11596, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19412.pdf>

“The Aegean and Aesop” (21.08.1976), **The Economist**, 10.

Timur, Tansel (2024), “Türk Gemi İnşasının Kurucusu Ord. Prof. Dr Ata Nutku”, **Küdenfor Konferansı**, 31.01.2024, Koç Üniversitesi, İstanbul.

Tok, Abdullah (2014), **Cumhuriyet Döneminde Bahrîye Vekâleti**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi - Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Toluner, Sevin (1981), **AET’nin Gümrük Sınırları ve Ege Sorunu**, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.

Tunaboylu, İskender (2008), **Deniz Kuvvetlerinde Sistem Değişikliği**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi - Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü.

Tutak, Eda (2022), **21. Yüzyılda Türkiye'nin Deniz Stratejisi: Denizlerin ve Deniz Gücünün Önemi**, Nobel Yayınları, Ankara.

“Türkiye de İhtilafı Sulara Girecek” (07.03.1982), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.

“Türk-Yunan Yakınlaşması” (11.06.1982), **Cumhuriyet Gazetesi**, 1.

Uçar, Doğan, (2013), “Piri Reis Dünya Haritası Nedir? Ne Değildir?”, **Türk Deniz Ticareti Sempozyumu V (Piri Reis)**, Dokuz Eylül Üniversitesi, 9-28, Ankara.

Ulusal Araştırma Gemileri Kataloğu (2024, 10 Aralık), SHODB, Erişim Adresi: https://www.shodb.gov.tr/shodb_esas/index.php/tr/kurul/ulusal-arastirma-gemileri-katalogu,

United Nations Convention on the Law of the Sea (1982, 10 Aralık), United Nations, Erişim Adresi: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm

USGS (2010a), “**Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Nile Delta Basin Province, Eastern Mediterranean**”, <https://pubs.usgs.gov/fs/2010/3027/pdf/FS10-3027.pdf> (29.07.2024)

USGS (2010b), “**Assessment of Undiscovered Oil and Gas Resources of the Levant Basin Province, Eastern Mediterranean**”, <https://pubs.usgs.gov/fs/2010/3014/pdf/FS10-3014.pdf> (29.07.2024).

- Uygun, Ayşe Gülce (2021), “Doğu Akdenizde Paylaşım Rekabeti: Türkiye-Yunanistan Gerginliği ve Avrupa Birliğinin Tutumu”, **TYB Akademi**, 31, 69-89.
- Uzgel, İlhan (2009), ABD ve NATO’yla İlişkiler, Baskın Oran (Ed.), **Türk Dış Politikası, Kurtuluş Savaşından Bugüne Olgular, Belgeler, Yorumlar**, Cilt 2, 11.Baskı içinde (716-768), İletişim Yayınları, İstanbul.
- Ülkekel, Cevat (1998), **Cumhuriyet Dönemi Türk Haritacılık Tarihi**, Dönence Yayınları, İstanbul.
- Ülkekel, Cevat (2009), **Türk Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Çalışmalarının 1909 Öncesi Tarihi**, SHOD Başkanlığı, İstanbul.
- Vaner, Semih (1990), **Türk-Yunan Uyuşmazlığı**, Metis Yayınları, 1.Baskı, İstanbul.
- Wilson, Andrew (1979), “The Aegean dispute: Introduction”, **The Adelphi Papers**, 19(155), 1-1.
- Yalçın, Esin ve Danışman, İlke Koşar (2012), “Türkiye Araştırma Gemileri Teknik Özellikleri”, **Su Ürünleri Dergisi**, 29(2), 77-85.
- Yalın, İzzet Rıza (17.07.1976), “Ege Bunalımında Kıbrıs Rum Basını”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 10.
- Yavas, Gökçen (2013), “Europeanization of the Aegean Dispute: An Analysis of Turkish Political Elite Discourse”, **Turkish Studies**, 14(3), 520-539.
- Yılmaz, İbrahim (2010), “The Kitab-ı Bahriye (Book of Navigation) of Piri Reis”, **The Cartographic Journal**, 47(3), 278–283.
- “Yunan Uçakları Piri Reisi Taciz etti” (20.03.1987), **Yeni Asır Gazetesi**, 1, 10.
- “Yunan Ordusu Alarma Geçti” (08.06.1976), **Son Havadis Gazetesi**, 1.
- “Yunanistan Ege’de Tatbikata Başladı” (16.06.1974), **Hürriyet Gazetesi**, 1.
- “Yunanlılar, Çandarlı’nın Egedeki Varlığını Kabul Etti” (03.06.1974), **Bozkurt Gazetesi**, 1.



EKLER

Ek 1: Osmanlı İmparatorluğunda Görev Yapan Derya Beyleri ve Kaptan-ı Deryalar Listesi.

Sıra No	Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa	Görev Dönemi
1.	Karamürsel Bey	1320-1324
2.	Emir Ali Bey	1324-1356
3.	Yusuf Bey	1356-1366
4.	Mansur Bey	1366-1390
5.	Saruca Paşa	1390-1402
6.	Çalı Bey	1413-1416
7.	Saruca Paşa	1422-1445 (2. kez)
8.	Baltaoğlu Süleyman Bey	1451-1453
9.	Hamza Paşa	1453
10.	Has Yunus Paşa	1455-1457
11.	Halim İsmail Bey	1457-1458
12.	Zaganos Mehmet Paşa	1458-1460
13.	Kazım Bey	1461
14.	Yakup Bey	1461-1463
15.	Yavaşca Şahin Mehmet Paşa	1463-1466
16.	Mahmut Paşa	1466-1472
17.	Gedik Ahmed Paşa	1472-1475
18.	Mesih Ahmed Paşa	1475-1478
19.	Gedik Ahmed Paşa	1478-1491 (2. kez)
20.	Mesih Ahmed Paşa	1480-1491 (2. kez)
21.	Güveği Sinan Paşa	1491-1492
22.	Küçük Davut Paşa	1493-1502
23.	Nişancı Kara Davut Paşa	1503-1506
24.	Hersekzade Ahmed Paşa	1506-1514
25.	İskender Ağa-Paşa	1511-1514
26.	Sinan Bey-Paşa	1514-1516
27.	Hadım Cafer Ağa-Paşa	1516-1520
28.	Parlak Mustafa Paşa	1520-1532
29.	Behram Paşa	1522-1532
30.	Kemankeş Ahmed Bey-Paşa	1532-1534
31.	Barbaros Hayreddin Paşa	1534-1546
32.	Sokullu Mehmet Paşa	1546-1550
33.	Koca Sinan Paşa	1550-1554
34.	Piyale Paşa	1554-1568 (2. kez)
35.	Müeyyizzade Ali Paşa	1563-1571
36.	Kılıç Ali Paşa	1571-1581
37.	Damat İbrahim Paşa	1587-1588
38.	Uluç Ali Paşa	1588-1591
39.	Cağaloğlu Sinan Paşa	1591-1595
40.	Damat Halil Paşa	1595-1598
41.	Cağaloğlu Sinan Paşa	1598-1600 (2. kez)
42.	Kayapaşazade Kübat Mustafa Paşa	1605-1606
43.	Derviş Mehmet Ağa-Paşa	1606
44.	Frenk Cafer Paşa	1606-1608
45.	Müezzinzade Hafız Ahmed Ağa	1608
46.	Halil Ağa Paşa	1609-1610
47.	Mehmet Paşa	1611-1613
48.	Damat Halil Paşa	1613-1616 (2. kez)
49.	Güzelce Ali Paşa	1617
50.	Kara Davut Paşa	1617
51.	Güzelce Ali Paşa	1618-1619 (2. kez)
52.	Damat Halil Paşa	1619-1620 (3. kez)
53.	Sofu Mustafa Paşa	1620-1621
54.	Damat Halil Paşa	1621-1623 (4. kez)
55.	Topal Recep Paşa	1623-1626
56.	Çatalcalı Ahmed Paşa	1626-1630
57.	Canbolatzade Mustafa Paşa	1630-1632
58.	Bostancı Cafer Ağa-Paşa	1632-1634

Sıra No	Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa	Görev Dönemi
59.	Deli Hüseyin Paşa	1634-1635
60.	Kemankeş Kara Mustafa Paşa	1635-1638
61.	Silahdar Mustafa Paşa	1638-1640
62.	Deli Hüseyin Paşa	1640 2. kez
63.	Siyavuş Paşa	1640-1642
64.	Uzun Piyale Paşa	1642-1644
65.	Bekir Paşa	1644
66.	Silahdar Yusuf Paşa	1644-1646
67.	Koca Musa Paşa	1646-1647
68.	Kara Musa Paşa	1647
69.	Damat Fazıl Paşa	1647
70.	Himarzade Mehmet Paşa	1647-1648
71.	Voynuk Ahmed Paşa	1648-1649
72.	Bıyıklı Mustafa Paşa	1649
73.	Haydarağazade Mehmet Paşa	1649-1650
74.	Hüsambeyzade Ali Paşa	1649-1652
75.	Derviş Mehmed Paşa	1652-1653
76.	Çavuşoğlu Mehmed Paşa	1653
77.	Kara Murad Paşa	1653-1655
78.	Dellak Mustafa Paşa	1655
79.	Zurnazen Mustafa Paşa	1655-1656
80.	Halicızade Kara Mustafa Paşa	1656
81.	Sarı Kenan Paşa	1656
82.	Seydi Ahmed Paşa	1656-1657
83.	Topal Mehmed Paşa	1656-1657
84.	Çavuşoğlu Mehmed Paşa	1657-1658 (2. kez)
85.	Deli Hüseyin Paşa	1658 (3. kez)
86.	Köse Ali Paşa	1658-1660
87.	Hüsambeyzade Ali Paşa	1660-1661 (2. kez)
88.	Merzifonlu Kara Mustafa Paşa	1661-1666
89.	Kaplan Mustafa Paşa	1666-1672
90.	Köse Ali Paşa	1672 (2. kez)
91.	Zeydizade Mehmed Paşa	1675-1677
92.	Kara İbrahim Paşa	1677-1678
93.	Kaplan Mustafa Paşa	1678-1680 (2. kez)
94.	Silahdar Mustafa Paşa	1681-1683
95.	Muhasip Mustafa Paşa	1683-1685
96.	Sarhoş Ahmed Paşa	1685
97.	Mısırhoğlu Ali Paşa	1685-1688
98.	Kalaylıkoz Ahmed Paşa	1688-1692
99.	Mezomorto Hüseyin Paşa	1690-1692
100.	Helvacı Palabıyık Yusuf Paşa	1692-1694
101.	Amcazade Sarhoş Hüseyin Paşa	1694-1695
102.	Mezomorto Hüseyin Paşa	1695-1702 (2. kez)
103.	Mehmet Paşa	1703
104.	Küçük Osman Paşa	1703
105.	Baltacı Mehmed Paşa	1704
106.	Frenk Abdurrahman Paşa	1704-1706
107.	Veli Ahmed Paşa	1706-1709
108.	Hacı İbrahim Paşa	1709
109.	Köse Ali Paşa Oğlu Mehmed Paşa	1709-1711
110.	Kırlı Ahmed Paşa	1711-1713
111.	Hoca İbrahim Paşa	1713
112.	Silahtar Köle Süleyman Paşa	1713-1714
113.	Mehmet Paşa	1713-1714 (2. kez)
114.	Hoca Süleyman Paşa	1714
115.	Canım Hoca Mehmed Paşa	1714-1717
116.	Hoca İbrahim Paşa	1717 (2. kez)
117.	Hoca Süleyman Paşa	1718-1721 (2. kez)
118.	Kaymak Mustafa Paşa	1721-1730
119.	Abdi Paşa	1730

Sıra No	Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa	Görev Dönemi
120.	Damat Hafız Ahmed Paşa	1730
121.	Canım Hoca Mehmed Paşa	1730-1731 (2. kez)
122.	Abdi Paşa	1731 (2. kez)
123.	Şahin Mehmed Paşa	1731
124.	Maryol Hacı Hüseyin Paşa	1731-1732
125.	Bekir Paşa	1732-1733
126.	Canım Hoca Mehmed Paşa	1733-1736 (3. kez)
127.	Laz Ali Paşa	1736
128.	Süleyman Paşa	1736-1741
129.	Mustafa Paşa	1741-1743
130.	Hatip Oğlu Yahya Paşa	1743
131.	Pir Mustafa Paşa	1743
132.	Damat Ratip Paşa	1743-1744
133.	Mustafa Paşa	1744-1746 (2. kez)
134.	Soğan Yemez Mahmut Macit Paşa	1746
135.	Şehsuvar Oğlu Hacı Mustafa Paşa	1746-1750
136.	Damat Bekir Paşa	1750-1751
137.	Durak Mehmet Paşa	1751-1752
138.	Damat Melek Ahmed Paşa	1752-1755
139.	Karabağlı Süleyman Paşa	1755-1756
140.	Kel Ahmed Paşazade Hacı Ali Paşa	1756-1757
141.	Karabağlı Süleyman Paşa	1757-1759 (2. kez)
142.	Abdülkerim Paşa	1759-1760
143.	Benli Hacı Mustafa Paşa	1760-1761
144.	Kazıkçı Hacı Hasan Paşa	1761-1762
145.	Kethüda Mehmed Paşa	1762
146.	Damat Sinek Mustafa Paşa	1762-1763
147.	Karabağlı Süleyman Paşa	1763 3. kez
148.	Damat Nişli Ağa - Mehmed Paşa	1763-1765
149.	Ağa Hüseyin Hüsnü Paşa	1765-1766
150.	Tosun Mehmed Paşa	1766-1767
151.	Damat Melek Mehmed Paşa	1768
152.	Eğribozlu Osman Paşazade İbrahim Paşa	1768-1770
153.	Hüsametdin Paşa	1770
154.	Cafer Paşa	1770
155.	Cezayirli Hasan Paşa	1770-1774
156.	Damat Melek Ahmed Paşa	1774 (2. kez)
157.	Cezayirli Hasan Paşa	1774-1789 (2. kez)
158.	Giritli Hüseyin Paşa	1789-1792
159.	Damat Küçük Hüseyin Paşa	1792-1803
160.	Mehmet Kadri Paşa	1803-1804
161.	Hacı Hafız İsmail Paşa	1804-1805
162.	Hacı Mehmet Paşa	1805-1806
163.	Hacı Salih Paşa	1806-1807
164.	Cezayirli Seydi Ali Paşa	1807-1808
165.	Seyyid Abdullah Ramiz Paşa	1808
166.	Cezayirli Seydi Ali Paşa	1808-1809 (2. kez)
167.	Hacı Ali Paşa	1809
168.	Hacı Mehmet Paşa	1809-1810 (2. kez)
169.	Hafız Ali Paşa	1810-1811
170.	Kara Mehmed Paşa	1811
171.	Koca Hüsrev Mehmed Paşa	1811-1818
172.	İçelli Mehmed Paşa	1818
173.	Kasap Başı Hasan Paşa	1819
174.	Deli Abdullah Paşa	1819-1821
175.	Nasuhi Zade Ali Paşa	1821-1822
176.	Topçu Başı Kara Mehmed Paşa	1822-1827
177.	Koca Hüsrev Paşa	1827-1828
178.	Topal İzzet Paşa	1828
179.	Pabuççu Ahmed Paşa	1828-1830
180.	Damat Halit Rifat Paşa	1830-1832

Sıra No	Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşa	Görev Dönemi
181.	Çengeloğlu Tahir Paşa	1832-1836
182.	Firari Ahmed Fevzi Paşa	1836-1839
183.	Damat Mehmed Sait Paşa	1840-1841
184.	Çengeloğlu Tahir Paşa	1841-1843 (2. kez)
185.	Damat Halil Rifat Paşa	1843-1845 (2. kez)
186.	Damat Mehmed Ali Paşa	1845-1847
187.	Damat Halil Paşa	1847-1848 (3. kez)
188.	Damat Mehmed Ali Paşa	1848-1849 (2. kez)
189.	Süleyman Refet Paşa	1849-1851
190.	Damat Mehmed Ali Paşa	1851-1852 (3. kez)
191.	Topçubaşızade Mehmed Paşa	1852-1853
192.	Hasan Rıza Paşa	1853-1854
193.	Kıbrıslı Mehmed Emin Paşa	1854
194.	Damat Halil Rifat Paşa	1854-1855 (3. kez)
195.	Damat Mehmed Ali Paşa	1855-1856 (4. kez)
196.	Kıbrıslı Mehmed Emin Paşa	1858 (2. kez)
197.	Damat Mehmed Ali Paşa	1858-1863 (5. kez)
198.	İngiliz Mustafa Paşa	1863
199.	Ateş Ahmed Paşa	1863-1865
200.	Ahmed Vesim Paşa	1865
201.	Halil İbrahim Paşa	1865-1866
202.	Damat Mehmed Ali Paşa	1866-1867 (6. kez)

Kaynak: Işın (2004).

Ek 2: Osmanlı Bahriye Nazırlarının İsimleri, Göreve Başlama ve Görev Bitiş Tarihleri.

Sıra No	Adı	Başlangıç	Bitiş	Görev Süresi	Görev Süresi gün
1	İsmail Hakkı Paşa	Mart 1867	Mart 1868	1 yıl	365
2	Mahmud Nedim Paşa	Mart 1868	Eylül 1871	3 yıl 6 ay	1275
3	Abdülhamid Ferid Paşa	Eylül 1871	Kasım 1871	2 ay	60
4	Fosfor Mustafa Paşa	Aralık 1871	Ocak 1872	1 ay	30
5	Hasan Samih Paşa	Şubat 1872	Mart 1872	1 ay	30
6	Moralı İbrahim Halil Paşa	Mart 1872	Ağustos 1872	5 ay	150
7	Sakızlı Ahmed Esad Paşa	Ağustos 1872	Ekim 1872	2 ay	60
8	Fosfor Mustafa Paşa	Ekim 1872	Kasım 1872	1 ay	30
9	Mehmed Namık Paşa	Kasım 1872	Ocak 1873	2 ay	60
10	Hüseyin Avni Paşa	Ocak 1873	Şubat 1873	1 ay	30
11	Hasan Rıza Paşa	Şubat 1873	Haziran 1873	4 ay	120
12	Kayserili Ahmed Paşa	Haziran 1873	Ocak 1875	1 yıl 7 ay	575
13	Sakızlı Ahmed Esad Paşa	Mart 1875	Nisan 1875	1 ay	30
14	Mehmed Rauf Paşa	Mayıs 1875	Ağustos 1875	3 ay	90
15	Hasan Rıza Paşa	Eylül 1875	Eylül 1875	1 ay	30
16	Mehmed Namık Paşa	Ekim 1875	Kasım 1875	1 ay	30
17	Hasan Rıza Paşa	Eylül 1875	Eylül 1875	1 ay	30
18	Derviş İbrahim Paşa	Ocak 1876	Nisan 1876	3 ay	90
19	Abdülkerim Nadir Paşa	Nisan 1876	Mayıs 1876	1 ay	30
20	Kayserili Mehmed Paşa	7 Mayıs 1876	Ocak 1877	8 ay	240
21	Mehmed Rauf Paşa	Ocak 1877	Aralık 1877	11 ay	330
22	İngiliz Said Paşa	Aralık 1877	Nisan 1878	4 ay	120
23	Moralı İbrahim Halil Paşa	Nisan 1878	Mayıs 1878	1 ay	30
24	Ahmed Vesim Paşa	Mayıs 1878	Ocak 1879	8 ay	240
25	Rasim Paşa	Ocak 1879	Ocak 1881	2 yıl	730
26	Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa	Ocak 1881	Kasım 1882	1 yıl 10 ay	665
27	Ahmed Ratip Paşa	30 Kasım 1882	2 Aralık 1882	2 gün	2
28	Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa	Aralık 1882	1 Temmuz 1903	20 yıl 7 ay	7510
29	Mehmed Celaleddin Paşa	1 Ağustos 1903	1 Aralık 1907	4 yıl 4 ay	1580
30	Hasan Rami Paşa	1 Aralık 1907	1 Temmuz 1908	7 ay	210
31	Alizoti İbrahim Halil Paşa	28 Temmuz 1908	5 Ağustos 1908	8 gün	8
32	Arif Hikmet Paşa	1 Ağustos 1908	1 Şubat 1909	6 ay	180
33	Hüseyin Hüsnü Paşa	11 Şubat 1909	17 Şubat 1909	6 gün	6
34	Ali Rıza Paşa	1 Şubat 1909	1 Nisan 1909	2 ay	60
35	Emin Paşa	14 Nisan 1909	5 Mayıs 1909	21 gün	21
36	Arif Hikmet Paşa	1 Mayıs 1909	1 Ocak 1910	8 ay	240
37	Alizoti İbrahim Halil Paşa	1 Ocak 1910	13 Haziran 1910	5 ay 13 gün	163
38	Hulusi Salih Paşa	13 Haziran 1910	24 Ekim 1910	4 ay 11 gün	131
39	Mahmud Muhtar Paşa	14 Kasım 1910	30 Eylül 1911	10 ay 16 gün	316
40	Hurşid Paşa	1 Ekim 1911	1 Temmuz 1912	9 ay	270
41	Mahmud Muhtar Paşa	22 Temmuz 1912	30 Ekim 1912	3 ay 8 gün	98
42	Çürüksulu Mahmud Paşa	24 Ocak 1913	9 Mart 1914	1 yıl 1 ay 15 gün	410
43	Ahmed Cemal Paşa	10 Mart 1914	14 Ekim 1918	4 yıl 7 ay 4 gün	1674
44	Rauf Bey	1 Ekim 1918	1 Kasım 1918	1 ay	30
45	Ali Rıza Paşa	11 Kasım 1918	4 Mart 1919	3 ay 21 gün	111
46	Mehmed Şakir Paşa	4 Mart 1919	2 Nisan 1919	29 gün	29
47	Ahmed Avni Paşa	1 Nisan 1919	1 Temmuz 1919	3 ay	90
48	Hulusi Salih Paşa	21 Temmuz 1919	8 Mart 1920	7 ay 15 gün	225
49	Mehmet Esat Paşa	14 Mart 1920	5 Nisan 1920	22 gün	22
50	Kara Mehmed Said Paşa	1 Nisan 1920	1 Temmuz 1920	3 ay	90
51	Çakacı Ahmed Hamdi Paşa	1 Temmuz 1920	1 Ekim 1920	3 ay	90
52	Hulusi Salih Paşa	21 Ekim 1920	23 Nisan 1921	6 ay 2 gün	182
53	Çürüksulu Ziya Paşa	1 Nisan 1921	1 Haziran 1921	2 ay	60
54	Hulusi Salih Paşa	12 Haziran 1921	4 Kasım 1922	1 yıl 4 ay 23 gün	508

Kaynak: Bostan (2007), Kayaalp (2018), Kostak (2024).

Ek 3: Deniz Kuvvetleri Komutanlarının İsimleri, Göreve Başlama ve Görev Bitiş Tarihleri

Sıra No	Dz.K.K. İsimleri	Göreve Başlama Tarihi	Görev Bitiş Tarihi	Süresi
1	Ora. Mehmet Ali ÜLGEN	1.07.1949	6.06.1950	11 ay, 5 gün
2	Ora. Mehmet Sadık ALTINCAN	13.06.1950	12.09.1957	7 yıl, 2 ay
3	Ora. Fahri S. KORUTÜRK	12.09.1957	2.07.1960	2 yıl, 9 ay, 20 gün
4	Kora. A. Zeki ÖZAK	20.06.1960	20.06.1961	1 yıl
5	Ora. Necdet URAN	20.06.1961	16.08.1968	7 yıl, 1 ay, 27 gün
6	Ora. Celal EYİCEOĞLU	21.08.1968	30.08.1972	4 yıl, 9 gün
7	Ora. Kemal KAYACAN	30.08.1972	23.08.1974	1 yıl, 11 ay, 24 gün
8	Ora. Hilmi FIRAT	23.08.1974	9.08.1977	2 yıl, 11 ay, 17 gün
9	Ora. Bülend ULUSU	9.08.1977	10.08.1980	3 yıl, 1 gün
10	Ora. Nejat TÜMER	10.08.1980	6.12.1983	3 yıl, 3 ay, 26 gün
11	Ora. Zahit ATAKAN	6.12.1983	22.08.1986	2 yıl, 8 ay, 16 gün
12	Ora. Emin GÖKSAN	22.08.1986	22.08.1988	2 yıl
13	Ora. Orhan KARABULUT	22.08.1988	20.08.1990	1 yıl, 11 ay, 29 gün
14	Ora. İrfan TINAZ	20.08.1990	20.08.1992	2 yıl
15	Ora. Vural BAYAZIT	20.08.1992	18.08.1995	2 yıl, 11 ay, 29 gün
16	Ora. Güven ERKAYA	18.08.1995	29.08.1997	2 yıl, 11 gün
17	Ora. Salim DERVİŞOĞLU	29.08.1997	26.08.1999	2 yıl
19	Ora. Bülent ALPKAYA	24.08.2001	28.08.2003	2 yıl, 4 gün
20	Ora. Özden ÖRNEK	28.08.2003	26.08.2005	1 yıl, 11 ay, 29 gün
21	Ora. Yener KARAHANOG̃LU	26.08.2005	24.08.2007	2 yıl
22	Ora. Metin ATAÇ	24.08.2007	26.08.2009	2 yıl, 2 gün
23	Ora. Uğur YİĞİT	26.08.2009	29.07.2011	1 yıl, 11 ay, 3 gün
24	Ora. E. Murat BİLGEL	4.08.2011	23.08.2013	2 yıl, 19 gün
25	Ora. Bülent BOSTANOĞLU	23.08.2013	22.08.2017	4 yıl
26	Ora. Adnan ÖZBAL	22.08.2017	19.08.2022	4 yıl, 11 ay

Kaynak: Dz.K.K. (2024).

ÖZGEÇMİŞ

İlköğrenimini Trabzon 100. Yıl İlköğretim Okulu'nda, ortaöğrenimini Cumhuriyet Ortaokulu ve Trabzon Lisesi'nde tamamladı. 2004-2005 yılları arasında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Petrol İşleri Genel Müdürlüğü'nde mühendis olarak görev yaptı. 2005-2006 yıllarında askerlik hizmetini Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'nda Asteğmen olarak tamamladı. 2016 yılında İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi Tarih Bölümü'ne kayıt yaptırdı ve 2020 yılında mezun oldu. Halen KTÜ Uluslararası İlişkiler Yüksek Lisans Programı'na başladı ve tez aşamasında çalışmalarına devam etmektedir.

Evli ve iki çocuk babası olup İngilizce bilmektedir.