

TÜRK DENİZCİLİĞİ'NE TARİHSEL BİR BAKIŞ

Orta Asya'da kara hakimiyeti stratejilerine dayalı olarak varlıklarını sürdürmüş olan Türk Devlet ve Topluluklarından farklı olarak, coğrafi durumu ve iklim şartları böylesine güzel bir deniz ülkesini yurt edinebilmiş atalarımız, gelecek nesilleri, Anadolu'yu vatan olarak seçmekle ödüllendirmişlerdir. Selçuklular; Marmara Denizi, Karadeniz, Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'e ulaşarak, deniz ve Anadolu gerçeği ile yaşamaya başlamışlar, denizci devlet olma yolunda ilk adımları atmışlar ve önemli başarılar göstermişlerdir. Bununla birlikte, denizlerle ve denizlerde büyüyen cihan imparatorluğu olma başarısını Osmanlı Devleti gösterebilmiştir. İyi yönetildiği ve yönlendirildiği takdirde Türklerin denizci olabilecek karakterde bir millet olması gerçeği bu başarıda önemli rol oynamıştır. Ancak, deniz gücüyle büyümüş ve bazı batılı yazarların ifadesi ile bir deniz imparatorluğu ve dünya güç merkezi olabilmiş bir devletin, denizci devlet politikalarının etkisiyle denizci kimliğini ön plana çıkarabilmiş bir milletin, kendi kıyılarına hapsedilişinin ve sırtını denize dönüşünün de bir hikayesi, bir açıklaması olmalıdır.

Selçuklulardan sonra XIV. Yüzyılın ortalarında Anadolu kıyılarından ilk defa denizlere ulaşan Osmanlı Devleti'nin denize ve denizciliğe verdiği önem ölçüsünde büyüdüğü, Karadeniz ve Ege Denizi'ni bir Osmanlı iç denizi haline dönüştürmek suretiyle jeopolitik ve stratejik önemi tartışmasız olan Türk Boğazları'nın güvenliğini sağladığı ve Türk Boğazları'nda yaklaşık üç asır mutlak egemenlik devri yaşayarak dünya güç merkezi kimliğini muhafaza edebildiği, Girit Adası'nı Çanakkale Boğazı'nın güney karakolu haline getirdiği, Karadeniz ve Ege Denizi'nde deniz hakimiyeti tesis edip Akdeniz'de tam anlamıyla deniz kontrolü sağlayarak o günkü şartlarda Kızıldeniz ve Basra Körfezi ile okyanuslara ulaştığı tarihi bir hakikattir. XV. Yüzyılın sonlarından itibaren bir deniz imparatorluğu olarak gelişmeye başlayan Osmanlılar, deniz hakimiyet teorisinin temelini oluşturan ünlü Türk Amiral Barbaros Hayreddin Paşa'nın "Denizlere hakim olan cihana hakim olur" özdeyişini hayata geçirerek rakipsiz bir deniz imparatorluğu olabilmıştır. Ancak, Osmanlı Devleti denize ve denizciliğe verdiği önemin azalması ölçüsünde küçülmüş ve yüzlerce yıl sonra bir gün gelmiş başladıkları yere, Anadolu kıyılarına geri dönmüşlerdir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk "En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz. Denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız." diyerek hem mevcut durumun bir analizini yapmış hem de denizci devlet ve denizci millet idealini ortaya koyarak, ulaşılması gereken hedefi göstermiştir. Bu hedef doğrultusunda 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanunu yürürlüğe sokulmuş ve Türk denizcilik gücünü toparlamaya ve geleceğe taşımaya yönelik önemli adımlar atılmıştır. Bununla birlikte, dünya denizciliğindeki gelişmeler paralelinde değerlendirildiği zaman, Cumhuriyet Türkiye'sinin, Osmanlı'nın bıraktığı yerde Anadolu kıyılarına hapsedilmiş vaziyette kalmaya devam ettiğini, Türk Deniz Kuvvetleri'ndeki gelişme ve büyüme dışında 80 yılda değişen çok şey olmadığını müşahade etmekteyiz. Denizle bütünleşmiş bir coğrafyada, bir deniz ülkesinde yaşıyoruz. Ancak, denizci bir ülke olduğumuz söylenemez. Çevre denizlerimizi politik, stratejik ve ekonomik bakımdan olması gereken düzeyde değerlendirebilmiş değiliz. Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünerek onu başardığımız ve denizci bir millet yetiştirdiğimiz söylenemez.

Türkiye'yi çevreleyen denizler ve Türk Boğazları

Üç asır Türk gölü hüviyetinde olan, 1774'de Türk-Rus denizine dönüştürülen ve bugün altı devletin kıyıdaş olduğu

Karadeniz'in yaklaşık yarısı bu denize kıyısı bulunan devletlerle yapılan anlaşmalarla Türkiye'nin kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesi olarak, diğer bir ifade ile Türkiye'nin belirli egemen haklara sahip olduğu alan olarak tescil edilmiştir. Bununla birlikte uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarımız ile bu denizdeki ekonomik değerlerimizi nasıl koruyup kollayacağımızı düzenleyen bir "Münhasır Ekonomik Bölge Kanunu"nu hazırlayıp yürürlüğe koyabilmiş değiliz. Karadeniz'deki Türk kıta sahanlığının araştırılması ve potansiyel kaynakların tespit edilerek işletilmesine yönelik milli bir tavır ve duruş sergileyemiyor, yapılması gereken işlem ve uygulamaları yapamıyoruz.

Asya ile Avrupa kıtalarını coğrafi olarak ayırmasına rağmen siyasi olarak iki kıtayı birbirine bağlayan Türk Boğazlarına sahibiz. Rusya'nın Karadeniz'e inip Rus ticaret gemilerinin Boğazlardan serbest geçiş hakkı elde ettiği 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan itibaren Türkiye'ye yöneltilen tehditlerin başlıca kaynağı gibi görünmesine rağmen, Türkiye'nin jeopolitik ve jeostratejik önemini artırıcı fonksiyonunu her zaman muhafaza eden Türk Boğazları'nın bu niteliğinden yeterince istifade edebiliyor muyuz? Unutulmamalıdır ki Türk Boğazları sadece Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerin değil, Tuna-Ren su yolunu saymazsak Karadeniz havzası devletlerin de ana giriş-çıkış kapısıdır ve bu kapının sahibi Türkiye'dir. Bu kapının Karadeniz'e giriş-çıkış yapılan ve 10 milyondan fazla insanın yaşadığı İstanbul Boğazı'ndan her 9 dakikada 1 gemi ve her 51 dakikada 1 tehlikeli yük taşıyan gemi geçiş yapmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan 2005 yılında taşınan tehlikeli yük miktarı yaklaşık 144 milyon tondur. Çanakkale Boğazı'nda bu miktar 150 milyon tona ulaşmaktadır. Türk Boğazlarının fiziki yapısı değişmezken geçiş yapan gemi sayısı ve taşınan tehlikeli yük miktarı her geçen yıl artış eğilimi göstermektedir. Bir başka ifade ile Türkiye, Boğazlar yoluyla taşınan ham petrol ve petrol türevleri neticesinde kuzey-güney enerji koridoru haline gelmiştir. Taşınan bu yükün %35'inin Avrupa Birliği üyesi devletlere gitmesi de ayrı bir önem arz etmektedir.

Bazı bilim adamlarınca Asya ile Avrupa'nın denizaltındaki sınırı olarak kabul edilen Ege Denizi'ndeki kıtasal ayırım bölgesinin doğu yarısındaki kıyıdaş devlet Türkiye'dir. Karmaşık teknik ve hukuki problemleri içeren ve çözüm arayışları devam eden çok sayıda sorun bulunan Ege'deki haklarımız ile temel milli çıkarlarımızı koruma ve kollamaya yönelik kararlı ve tutarlı bir duruş ile denizci bir yaklaşım sergileyebildiğimizi söyleyemiyoruz. Ege Denizi'ndekiler de dahil olmak üzere Türkiye ile Yunanistan'ın yaşamsal çıkarlarını birbirine uyumlu hale getirerek her iki devlet arasında siyasi ve askeri bir denge kurulmasını amaçlayan ve Ege'nin hukuki statüsünü belirleyen Lozan Barış Anlaşması'na göre Ege'nin yaklaşık %75'ini açık deniz oluşturmakta ve kıyıdaş devletlerden biri olarak Türkiye, başta ulaştırma ve uçuş hakkı olmak üzere balıkçılık ve bilimsel araştırma gibi açık deniz serbestilerinden istifade edebilmekteydi. Bugün Lozan'ın, Ege Denizi'nde tesis ettiği statüden Türkiye aleyhine fazlasıyla uzaklaşıldığını, Türkiye'nin bu denizdeki haklarının gasp edilmesi sonucunu doğurabilecek fiili durumlar ile ciddi siyasi teşebbüslerle karşı karşıya bırakıldığımızı görmekteyiz. Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında sıkışmış yarı kapalı bir deniz olan ve dünya su kütlesinin yaklaşık %1'ini oluşturmasına rağmen dünya deniz taşımacılığının %30'unun, ham petrol ve petrol ürünleri taşımacılığının ise %28'inin gerçekleştiği Akdeniz'in önemli bir bölümüne Türkiye kıyıdaştır. Bu denizde tartışmalı bir şekilde bazı bölgelerde 6 mil ve bazı bölgelerde 12 mil olarak uygulanmakta olan karasularımıza, ekonomik manada hapsedilmiş vaziyette yaşamayı sürdürüyoruz. Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin adlaşmaların olmaması nedeniyle diğer devletler, bu denizdeki açık deniz serbestilerinden ve bu bağlamda bilimsel araştırma ve avlanma haklarından istifade edebilmekte, Türkiye kendi kıta sahanlığının araştırılması ve işletilmesi hakkında halihazırda mahrum yaşamaktadır.

Türkiye'nin yakın deniz havzasındaki katma değerden aldığı pay

Denizler ve okyanusların gerek doğal kaynak olarak gerekse sunduğu hizmetler açısından tüm dünyada yaklaşık 23 trilyon dolar/yıllık bir katma değer sağladığı hesap edilmektedir. Bu katma değer içerisinde deniz ulaştırmasının payı yaklaşık 300 milyar dolar olup bunun da yaklaşık %30'u Akdeniz havzası taşımacılığından sağlanmaktadır. Toplam ithalat ve ihracatının yaklaşık %90'ını deniz yolu ile gerçekleştiren Türkiye'nin bu pastadan aldığı pay %1'dir. Bununla birlikte dünya yüklerinin %3.4'ünü taşımaktayız. Bunun anlamı dünya standartlarına göre 3.4 kat daha ucuz yük taşımaktayız. Dış ticaret taşımacılığında milli filonun payının %25'lerin altında gerçekleşmesi, dünya sıralamasında 1 Ocak 2000'de 18'inci olan Türk deniz ticaret filosunun, 2001'de 20'nci, 2004'de 23'üncü ve 2005'de ise 24'üncü sıraya düşmesi, seyir emniyeti ve deniz güvenliği bakımından geliştirilme ihtiyacı açık olan Türk deniz ticaret filosunun mevcut 20 yaş ortalaması, irdelenmesi gereken diğer önemli konulardır.

Deniz taşımacılığı ile mukayese edildiği zaman demiryolu taşımacılığının 3 kat, karayolu taşımacılığının 7 kat ve havayolu taşımacılığının 21 kat daha pahalı olduğunu görmekteyiz. Türkiye kıyı şeridinin belirli bölgelerinde, özellikle Batı Karadeniz ile Doğu Akdeniz'de Gazipaşa-Silifke arasında kara ulaştırmasında ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Yüzyıllar boyunca denizle iç içe yaşamış bir coğrafyanın insanları olarak, denizin doğal otobanından yeterince istifade edemiyoruz. Karayollarında yaşanan bütün zorluklara, telafisi mümkün olmayacak düzeydeki acılara, can ve mal kayıplarına rağmen taşımacılığı denize kaydırabilmiş değiliz. Hala deniz kıyısında, denize ve kıyı şeridine büyük zararlar vererek, kıyılarımızın doğal yapısını ve güzelliklerini düzeltilemeyecek şekilde bozarak yüksek maliyetli otoyollar inşa etmek için uğraşyoruz. Kara ulaştırmasının ağırlıklı ve yoğun olarak kullanılması nedeniyle yol bakım ve onarım maliyetleri çok yüksek değerlere ulaşmakta ve bu durum ülke kaynaklarının büyük ölçüde israfına sebep olmaktadır. Karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığına rağmen çok daha ucuz olmasının yanında güvenli, düşük yatırım maliyetli ve çevre dostu olan deniz taşımacılığının ülkenin ekonomik gelişmesine sağlayacağı katkı ve oluşturacağı istihdam, üzerinde önemle ve gecikmeksizin durulması ve devlet eliyle değerlendirilmesi gereken bir konudur. Kara ülkemizi çevreleyen denizler ile yakın deniz havzamızdaki katma değerden, 23 trilyon dolarlık yıllık pastadan; deniz ulaştırması, liman ve kıyı tesisleri işletmeciliği, gemi inşa ve tersanecilik, deniz turizmi, balıkçılık, denizcilik eğitimi, amatör denizcilik ve en önemlisi doğal kaynak işletmeciliği ile denizlerin canlı ve cansız kaynaklarından ve enerji imkanlarından bu coğrafyanın hak ettiği payın çok azını temin edebiliyoruz. Kuşkusuz bunun birinci nedeni deniz ülkesiyiz ama denizci ülke değiliz. Yüzümüzü denize dönebilmiş, deniz sevgisi ve tutkusu olan, deniz bilinci ve kültürü olan ve bunu nesilden nesile aktarabilen bir millet görünümünde değiliz. Denizci devlet kimliği ile dünya güç merkezi ve bir deniz imparatorluğu olan atalarımızı yeterince örnek aldığımızı söyleyemeyiz. Unutulmamalıdır ki üzerinde yaşadığımız coğrafya, denizci olmayan devletleri ve sırtını denize dönen milletleri affetmemiştir.

Türkiye'nin idari yapısı içerisinde denizcilik idaresi

Başta Türkiye Cumhuriyeti Anayasası olmak üzere yürürlükteki yasalar ile ulusal düzenlemelerimiz Türkiye'nin idari yapısını ve işleyişini belirlemektedir. Bu yapı ve işleyiş içerisinde, denizcilik idaresi olarak 1993 yılında, Cumhuriyetin 70'inci yılında kurulan Denizcilik Müsteşarlığı'nın yeri ve konumu; genel olarak kamu hukuku, özel olarak idare hukuku bakış açılarıyla bellidir. Bugün Türk denizciliği çok sayıda bakanlık, kamu kurum ve kuruluşu ile sayısı her geçen gün değişerek artan ve yüzlerle ifade edilen kanun, tüzük, yönetmelik ve diğer düzenleyici işlemlerle idare edilmektedir.

Denizcilikte var olan çok başlılık ile ulusal ve uluslararası ölçekte ve platformlarda yaşanan görev ve yetki çatışmaları bu durumun doğal bir sonucudur. Denizcilik idaresi Türkiye Cumhuriyeti idari yapısı içerisinde hak ettiği yeri alamazsa, denizcilliğimize ve Türkiye'ye sağlayabileceği katkılar da sınırlı olacaktır. Denizcilik Müsteşarlığı'nın kuruluşundan bugüne kadar yaşanan süreç ve kazanılan tecrübeler bu durumu teyit etmektedir.

Bu çerçevede; bazı başarılı faaliyetlere ve atılmış olumlu adımlara rağmen, denizcilikten sorumlu bir Devlet Bakanlığı uhdesinde 1993'den Kasım 2002'ye kadar yaşanan Müsteşarlık deneyimi ve önemli ölçüde harcanan 10 yıl, 2003'den itibaren Denizcilik Müsteşarlığı'nın gayretli çalışmalarına ve önemli başarılarına rağmen Hükümetin karakteri ve denizciliği bağlı ve küçültülmüş bir idari yapı içerisinde yönetme arzusu ile Türkiye'yi çevreleyen denizleri ufuk mesafesi derinliğinde mücavir alan olarak algılayan bakanlık, kurum ve kuruluşların aktif müdahaleleri ve denizciliği daha fazla yönetme girişimleri, denizcilüğümüzün bugünü ve geleceği üzerine konulmuş bir ipotek hüviyetini muhafaza etmektedir. Bu bakış açıları ve yaklaşımlar değişmediği ve bu bağlamda yasal değişiklik yoluna gidilerek güçlü bir denizcilik idaresi oluşturulamadığı takdirde, ehil ellerde ve gayretli çalışmalarla sağlanabilecek başarılar da sınırlı ve taktik düzeyde olacaktır. Halbuki Türk denizciliğinin sorunu politik ve stratejiktir. Barbaros Hayrettin Paşa ve Mustafa Kemal Atatürk'ün gösterdiği hedeflere politik ve stratejik düzeyde gösterilecek irade ve kararlılıkla varılabilir.

