



DENİZCİLİK VE DENİZ GÜVENLİĞİ FORUMU 2019

GİRNE DEKLARASYONU

Denizcilik ve Deniz Güvenliği Forumu 2019; “Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi ve Doğu Akdeniz” ana teması ile **TASAM & Millî Savunma ve Güvenlik Enstitüsü (MSGE)** ile **Kıbrıs Amerikan Üniversitesi (KAÜ)** ve **Girne Amerikan Üniversitesi (GAÜ)** tarafından **11-12 Nisan 2019** tarihinde **Girne’de Girne Amerikan Üniversitesi’nde** yapıcı ve samimi bir ortam içinde gerçekleştirilmiştir.

Denizciliği ilgilendiren her alanda bölgesel, kıtasal ve küresel gelişmeleri inceleyerek uluslararası ilişkiler, savunma, güvenlik, ekonomi, hukuk ve sosyo-kültürel politikalara yön verecek akademik telkinlerde bulunma gayesi ile bu yıl ilk kez gerçekleştirilen Forum’a devlet adamlarından, bürokratlara, askerlerden, akademisyenlere, özel sektör temsilcilerinden, savunma sanayii yetkililerine kadar geniş bir katılım sağlanmıştır.

Forum’da Türkiye, KKTC ve Bölge’nin günümüz ve geleceğinde hayati önem taşıyan şu konular ele alınmıştır; “Yeni Denizcilik ve Deniz Güvenliği Ekosistemi”, “Türkiye Denizcilik Ekosisteminin Geleceği ve Vizyon”, “Türk Deniz Kuvvetlerinin Yapılanması ve Kuvvet Dağılımı/Kuvvet Odaklanması”, “Yunanistan’ın Ege’deki Askerî Faaliyetleri ve Adaların Güvenliği”, “Münhasır Ekonomik Bölge Tartışmaları ve Deniz Hukuku İhlalleri”, “Deniz Güvenliğinde Çevreci Politikaların Yeri ve Önemi”, “Türk Deniz Ticaretinin Geldiği Son Durum ve Sektörel Analizler”, “MİLGEM ve Deniz Güvenliğine Yönelik Savunma Sanayii Çalışmaları”, “Türkiye’nin Gemi İnşa Yetenekleri ve Tersanecilik”, “Türkiye Limanlarının Hinterlandı ve Büyüme Planları”, “Deniz Turizminin Ülke Ekonomisindeki Yeri ve Önemi”, “Kerç Boğazı Krizi Sonrası Karadeniz’in Güvenliği”, “Kardak Krizi Sonrası Ege Denizi Güvenliği ve Agresif Söylemler”, “Türkiye’nin Egemenlik Alanlarındaki ‘Oldu-Bittiler’”, “Doğu Akdeniz’de Enerji Arzı Güvenliği ve Rekabetin Yeni Ekosistemi”, “Türkiye’nin Derin Deniz Sondaj Yetenekleri” ve “Kıbrıs’ta Bir Türk Deniz Üssü İnşası Tartışmaları”.

Forum kapsamında aşağıdaki tespitler ve öneriler yapılmış, ilgili tüm otoritelerin ve kamuoyunun dikkatine sunulması kararlaştırılmıştır.

1. Deniz gücü ve denizciliğin gelişiminde kılavuzluk edecek bir Türk Doktrinine ihtiyaç olduğu tespit edilmiş ve denizci millet olma hedefine ancak bu doktrin geliştirilmesi ve tüm toplum tarafından sahiplenilmesi ile ulaşılabileceği vurgulanmıştır.
2. Günümüzün dinamik güvenlik ortamında küçük ve yerel görünümlü meselelerin aniden küresel kriz boyutuna erişebileceği, devletlerin politika oluşturma süreçlerinde fayda/maliyet hesabının titizlikle hazırlanması gerektiği ifade edilmiştir.



DENİZCİLİK VE DENİZ GÜVENLİĞİ FORUMU 2019



3. Küresel ölçekte bakıldığında egemenlik iddialarından doğan çatışma potansiyeli ile Güney Çin Denizi, deniz haydutluğu ve silahlı soygun olaylarının yoğunlaştığı Gine Körfezi, Yemen’de yaşanan iç savaşın yanında deniz haydutluğu ve uyuşturucu ticareti bakımından risklerin devam ettiği “Aden Körfezi - Somali - Arap Denizi” bölgesi ile düzensiz göç akışı nedeniyle Orta Akdeniz, deniz güvenliğine yönelik tehditlerin yoğunlaştığı bölgeler olarak tespit edilmiştir.
4. 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Karadeniz’de kurulan güvenlik dengesi dolayısıyla Soğuk Savaş döneminde dahi çatışmalardan uzak kalan Karadeniz’in son dönemde Rusya Federasyonu ile Gürcistan ve Ukrayna arasında yaşanan siyasi olayların ardından 2010’lu yıllardan itibaren bir odak noktası hâline geldiği ve güvenlik dengesinin azami dikkatle korunması gerektiği telkin edilmiştir.
5. Yunanistan’ın; Ege Denizi statükosunu kendi lehine değiştirme, Adalar denizinde ABD’ye askerî üs kazandırma ve Gayri Askerî Statüdeki Adaları (GASA) askerî maksatlı kullanma/silahlandırma/inşa etme yönündeki faaliyetlerine yeniden hız kazandırmakta olduğu belirtilmiş, ancak hiçbir oldu-bittiye fırsat vermeyecek, gerektiğinde konuyu ulusal ve uluslararası mecralarda gündeme taşıyacak şekilde tepki ve uygulamaların ortaya konması gerektiği değerlendirilmiştir.
6. Akdeniz’de ise güvenlik denkleminin çok boyutlu ve çok aktörlü yapısıyla oldukça girift bir durum arz ettiği ifade edilmiş; Suriye’deki iç savaş ve bunun yansıması olarak terör tehdidi ve göç akınları, Filistin’de devam eden çatışmalar ve Libya’da süregelen istikrarsızlığa deniz yetki alanlarının paylaşımı mücadelesi ve çok uluslu petrol firmalarının da eklenmesiyle Akdeniz’de deniz güvenliğinin oldukça karmaşık bir hâl aldığı vurgulanmıştır. Bu sebeple Kıbrıs Adası ve çevresindeki güvenlik ihtiyacı takviye edilmelidir.
7. “Mavi Vatan” sınırlarının (462.000km2) önemine dikkat çekilmiş, Türkiye’nin deniz ulaştırma sektörünün dünya ekonomisine 650 milyar dolar seviyesinde katkı sağladığı vurgulanmıştır.
8. Türkiye’nin, Kutuplardaki enerji mücadelesinde yer alması gerektiği üzerinde durulmuş, Türkiye’nin deniz ulaştırma imkan ve yeteneklerinin deniz güvenliğini tesis edeceği belirtilmiştir.
9. Kıbrıs ve Akdeniz’in gaz-hidrat bakımından çok zengin bir bölge olduğu ifade edilmiş, bu kaynağın önemi üzerinde durulmuştur. Doğu Akdeniz’deki enerji kaynaklarının keşfiyle birlikte Bölge’deki hukuki hâkimiyetin öneminin arttığı tespit edilmiş, bu durumun da Kıbrıs’ın önemini artırmakta olduğu ifade edilmiştir. Mavi Vatan Tatbikatı’nın Kıbrıs ve Doğu Akdeniz çevresindeki yaşanan gelişmelere bir tepki olduğu belirtilmiştir.
10. 14 yılda 14 geminin ikaz edilmesi/engellenmesi faaliyetine karşılık 2017-2018 döneminde, yani sadece son 1 yıl içerisinde Türkiye deniz yetki alanında izinsiz araştırma faaliyetlerinde bulunmaya çalışan farklı ülkelere ait 6 araştırma gemisinin uyarıldığı ve belki de en önemlisi sondaj yapmak üzere gelen bir geminin fiilen engellenmiş olduğu ifade edilmiştir.

DENİZCİLİK VE DENİZ GÜVENLİĞİ FORUMU 2019



11. Yunanistan'ın NATO'yu düzensiz göçün içine katmak istediği fakat Türkiye'nin Ege kıyılarında ciddi bir kontrol sağlandığı ve göç niceliklerinin azaldığı tespit edilmiş ve NATO'ya bu hususta ihtiyaç olmadığı vurgulanmıştır. Avrupa Birliği için Doğu Akdeniz bölgesinin yasa dışı göç faaliyetlerinin - yoğunluğu bakımından - önem arz ettiği ifade edilmiştir.
12. Doğu Akdeniz jeopolitiğindeki hızlı gelişmeler, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin üçüncü taraflarla geliştirmekte olduğu siyasi/askeri ilişkiler ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi - Yunanistan Ortak Savunma Dogması Anlaşması dikkate alınarak; KKTC'de görevli Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri'nin 1960 Anlaşmalarından kaynaklanan statüsünü teyit ve tahkim edecek şekilde Türkiye Cumhuriyeti - Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Savunma ve Güvenlik İşbirliği Çerçeve Anlaşması'nın bir an önce imzalanmasının ve bu kapsamda Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti egemenlik alanında ihtiyaç duyacağı üs/tesis ve kolaylıklara sahip kılınmasının gerekliliği vurgulanmıştır.
13. Yunanistan'ın, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Mısır ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusundaki girişimlerini sekteye uğratmak amacıyla Türkiye ile Libya arasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılması için bir anlaşma imzalanmasının önemine dikkat çekilmiştir. Deniz Hukuku alanındaki eksiklikleri hatırlatılan Türkiye'nin daha fazla deniz hukukçusu olması gerektiği belirtilmiştir.
14. Antarktika'ya bilim gezileri ilk kez düzenlendiği ve bilim üssü kurulduğu belirtilerek, iklim değişikliğinin sebep olduğu buzullardaki erimenin ticari anlamda yeni fırsatlar getirdiği ifade edilmiştir. Polar Kod - Kuzey Denizi Rotası'nın (5.470 kilometrelik hattın) önemli bir ticaret yolu hâline geldiği vurgulanmış, Çin'den yola çıkan gemilerin (12-16 gün avantaj ile) çok daha kısa sürede Avrupa'ya ulaşabildiği ve maliyetler açısından büyük bir fayda sağlandığı kaydedilmiştir.
15. Kutup bölgelerinde faaliyet gösteren bütün gemilerde zorunlu olan Polar Kod uygulaması ile Kutup bölgelerinde çalışan gemilerin takip edileceği; böylece gemilerin güzergahları, yakıt durumu, emisyon değerleri, yükü ve çevre ile olan etkileşiminin anbean bir merkezde toplanabileceği ifade edilmiştir.
16. Gemi tasarımı, inşaat ve teçhizat, arama ve kurtarma, eğitim ve operasyonel konular başta olmak üzere iki Kutup çevresindeki suların seyrüseferiyle ilgili tüm konuları içeren ve aynı derecede önemli olan, Kutup bölgelerinin eşsiz çevre ve eko-sistemlerinin korunması ile ilgili konuları kapsayan Polar Kod uygulamasında; Kutup bölgelerine sefer düzenleyen gemiler için "Polar Gemi Sertifikası" alma gerekliliği getirildiği bildirilmiştir.
17. Uluslararası Hukuk'un mühim bir bileşeni olan Deniz Hukuku'nun (UNCLOS) günümüzde örf adet hukuku hâline geldiği ve Türkiye'nin Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne taraf olmamasının haklara sahip olmadığı anlamına gelmemekte olduğu ileri sürülmüştür.

DENİZCİLİK VE DENİZ GÜVENLİĞİ FORUMU 2019



18. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin 2002 yılından beri Türk kıta sahanlığını delme girişimlerinde bulunduğu dile getirilmiştir.
19. Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de kıyı uzunluğu sebebiyle en fazla hak iddia edebilecek devletlerden biri olduğunun altı çizilmiştir. Yasalara göre boru ve kablo hattının geçiş güzergâhı üçüncü bir ülkenin kıta sahanlığından geçiyorsa, hattın inşa edilmesi için üçüncü ülkeye haber verilmesinin ve rızasının alınmasının gerekliliği ifade edilmiş fakat Türkiye'ye böyle bir bilgilendirmenin yapılmadığı, ihlal söz konusu olduğu belirtilmiştir.
20. Münhasır Ekonomik Bölgelerin belirlenmesinin birçok ikili ve çoklu anlaşma gerektirdiği tespit edilmiştir. Kıyıdaş devletler ile anlaşmalar yapılarak denge kurulmasının gerekliliğine vurgu yapılmıştır.
21. Türkiye'nin Akdeniz'de kendi varlığını ön plana koyan politikalar üretmesi gerektiği, Bölge ülkeleriyle ilişkilerini düzeltmesinin olası faydaları üzerinde durulmuştur. Özellikle İsrail ve Mısır'la ikili ilişkilerin geliştirilmesi gerektiği tespit edilmiştir.
22. Kuzey Afrika, Sahra-altı Afrika, Asya ve Orta Doğu ülkelerinin de ilgileriyle Bölge'nin kabuk değiştirmekte olduğu ve yeni dengelerin oluşabileceği öne sürülmüştür.
23. Akdeniz'in Türk kimliğinin bir parçası olduğu ve bu kimliğin herkes tarafından daha bilinçli bir şekilde benimsenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Türk Dış Politikası'nın, Akdeniz kimliğini vurgulayarak daha geniş bir strateji geliştirmesinin pozitif fayda sağlayacağı vurgulanmıştır.
24. AB, müktesebatının temellerine oturduğu "insan güvenliği" yerine reel politikte "sınır güvenliğini" ön planda tuttuğu eleştirisi getirilmiştir. Göç olgusunun öncelikle Avrupa Birliği ve ötesinde de tüm ülkeler için bir güvenlik problemi hâline geldiği belirtilmiştir. FRONTEX'in Avrupa Birliği sınır güvenliğini korumak amacıyla kurulduğu ve düzensiz göçü engellemek için de operasyonlar düzenlediği ortaya konmuştur.
25. Türkiye'nin "sert güç" yaklaşımlarına ek olarak kamu diplomasisi araçlarını daha fazla kullanmasının, Bölge'deki etkinliğini artıracakları öne sürülmüştür. Denizcilik ve deniz güvenliği konularının Cumhurbaşkanlığı Politika Kurullarında yer alması tavsiye edilmiştir.
26. Deniz Güvenliği kavramının ortaya çıkmasıyla beraber, NATO, Afrika Birliği, Avrupa Birliği ve İngiltere gibi denizcilikte ileri seviyede olan ülke ve kurumların yeni stratejiler ortaya koyduğu ifade edilmiştir. Benzer şekilde, Türkiye'de de denizcilik alanındaki tüm aktörleri ve faaliyetleri kapsayacak bir Denizcilik Siyaseti ve Deniz Güvenlik Stratejisi Çerçeve Belgesi yayımlanmasının ve deniz güvenliğine yönelik üst düzeyli eşgüdüm mekanizmalarının geliştirilmesinin, eylem ve söylem birliğinin sağlanması açısından faydalı olacağı vurgulanmıştır.

DENİZCİLİK VE DENİZ GÜVENLİĞİ FORUMU 2019



27. FIR (Uçuş Bilgi Bölgesi) ve AK bölgelerinin “egemenlik alanı” olmadığı, “yetki alanları” olduğu ifade edilmiş, ancak Ege ve Doğu Akdeniz’de Yunanistan ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi tarafından egemenlik alanı olarak algılatılmaya çalışıldığı ortaya konmuştur.
28. Yeni bir FIR (Uçuş Bilgi Bölgesi) hattının teşkili için bir anlaşma yapılmasının gerekliliği ve bu anlaşmanın ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) tarafından onaylanması gerektiği bildirilmiştir. Tek Avrupa Hava Sahası girişimi kapsamında oluşturulması düşünülen Tek Avrupa Hava Sahası FIR’ı (SEFIR) için bölgesel bir konferans toplanması ve bu konferansta İstanbul-Atina ve Ankara-Lefkoşa FIR hatlarının yeniden düzenlenmesi için çalışılması gerektiği tavsiye edilmiştir.
29. Doğu Akdeniz’de yeni bir AK (SAR) bölgesinin teşkili için bir anlaşma yapılmasının gerekliliği ve bu anlaşmanın IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından onaylanması gerektiği ifade edilmiştir. Mevcut durumda Güney Kıbrıs AK (SAR) bölgesinin Doğu Akdeniz’in büyük bir bölümünü kapsadığı vurgulanmıştır.
30. Ege Denizi’nde kıta sahanlığı sınırının; Ege Denizi’nin doğusundaki Türkiye’nin ve Ege Denizi’nin batısındaki Yunanistan’ın kıyılarının ortasında yer alan 25 derece boylamından geçmesi ve Türkiye ile Yunanistan tarafından anlaşma ile belirlenmesi gerektiği, adaların bir kıta sahanlığından söz edilemeyeceği vurgulanmıştır.
31. Deniz Güvenliği kavramının ortaya çıkmasıyla beraber dünyada yeni stratejilerin belirlendiği; NATO, Afrika Birliği, Avrupa Birliği ve İngiltere gibi denizcilikte ileri seviyede olan ülke ve kuruluşların yeni stratejiler ortaya koyduğu ifade edilmiştir.
32. Deniz Endüstrisi’ne gereken önem verilmeden devletlerin yükselmeyeceği, önce denizcilerin sonra endüstri paydaşlarının toplanarak yeni bir örgütlenme oluşturulması gerektiği tavsiye edilmiştir.
33. Mavi Ekonomi için balıkçılık faaliyetlerinin önemine değinilmiş, Ege Denizi’nde balıkçılık problemlerinin Türk - Yunan ilişkilerinin etki alanında olduğu ve sektörün kırılganlığı belirtilmiştir.
34. Akdeniz bölgesindeki diğer ülkelerin mevcut durumu ve istihbari faaliyetleri ile Siber atak nosyonu analiz edilmiş ve güvenlik açığı üzerinde durulmuştur.
35. Kamuoyunu bilgilendirici kapsamda medyanın işlediği konular arasında, devlet politikası olarak; deniz filmleri, deniz dizileri, denize dair edebiyat/sanat eserleri, deniz haberleri, deniz fotoğrafçılığı gibi bileşenlerin de teşvik edilmesi gerektiği telkin edilmiştir.

12 Nisan 2019, Girne

