

ULUSLARARASI HUKUK BOYUTUYLA P E T R O L * - I -

Serkan AĞAR**

"Bitmiş bir dünya başlıyor artık..."

Paul Valery, *Regards sur le monde actual*

I. Giriş

Yakın bir zamana kadar dünya, sonsuz ve tükenmeyecek bir yer olarak görülmekte idi; fakat bugün insanoğlunun keşfedilmemiş ve ulaşılammış hiçbir noktası bulunmayan bu gezegenden başka yaşayacak başka bir yerinin olmadığı anlaşılmıştır.¹ İşte "petrol", insanoğlunun durmadan tüketmeye devam ettiği yenilenemeyen kaynaklardan belki de en önemlisidir.

Günümüzde, toplam enerji kaynaklarının %90'ını fosil kaynaklı yakıtlar oluşturmakta ve bunların %45'i petrole dayanmaktadır. Petrolün fosil kaynaklı yakıtlar içindeki payının artması ve 2030 yılına gelindiğinde %58'e çıkması beklenmektedir.²

* Çalışmanın, derginin hacmi dikkate alınarak, iki bölüm halinde yayımlanması uygun görülmüştür.

** Av., Ankara Barosu, Ankara Ü. SB Ens. Kamu Hukuku Anabilim Dalı doktora öğrencisi.

¹ Jacquard, A., *Dünya Kaynakları Bize Yetecek mi?*, Le Monde Diplomatique-Vatan, 04-10 Nisan 2004, s. 6.

² Fosil kaynaklı yakıtların kullanımının giderek artması, "küresel ısınma" sorununu gündeme getirmektedir. Fosil kaynaklı yakıtların kullanımı ile küresel ısınmanın ortaya çıkması sorunu Hollywood'a da ilham vermiş ve küresel ısınmanın ardından dünyanın tekrar buz çağını yaşamasını konu edinen fantastik felaket filmi "The Day After Tomorrow" Mayıs 2004'te gösterime girmiştir.

Özellikle sanayileşme ve büyüme ile birlikte tüketimi artan petrol, Ortadoğu ülkelerinin elinde bulunmakta ve petrol fiyatları yine Ortadoğu ülkelerinin çoğunlukta bulunduğu bir kartel (OPEC) tarafından belirlenmektedir. Bu olgu, farklı ekonomik ve kültürel yapılarıdaki ülkeleri birbirine bağımlı hale getirmekte ve petrol piyasasına spekülasyon bir yapı vermektedir. Bu özelliği ile petrol, bir yeraltı zenginliği olmasının ötesinde uluslararası siyasi ve ekonomik stratejilerin biçimlenmesinde önemli bir rol üstlenmektedir.

Bu çalışmada, önce petrolün bir kaynak olarak özellikleri üzerinde durulacak, ardından bir meta olarak üretimi, tüketimi ve ticareti konularına değinilecektir. Günümüzde petrol fiyatları önemli bir siyasi ve ekonomik araç niteliğini taşıdığından bu konu tarihi perspektiften kısaca irdelenmeye çalışılacaktır. Daha sonra petrolün gemi ve boru hatları marifetiyle taşınması konusu çeşitli yönleri ile incelenecektir. Ardından önemli petrol tedarikçisi ülkeler ile teşkilatlar inceleme konusu yapılacaktır ve genel bir değerlendirme ile çalışma noktalanacaktır.

II. Petrol?

Birbirinden farklı birçok alanda yoğun olarak kullanılan petrol, adını, Yunanca ve Latince’de “taş” anlamına gelen “*petra*” ile “yağ” anlamına gelen “*oleum*” sözcüklerinden almaktadır (*Petroleum*).³

Petrol koyu renkli, yapışkan ve yanıcı bir sıvıdır ve metan, etan, propan, bütan gibi bir takım hidrokarbonların karışımından oluşmaktadır. Özel bir kimyasal bileşimi bulunmayan petrolün, bünyesinde taşıdığı değişik kimyasal bileşimlere sahip hidrokarbonlar nedeniyle farklı tipleri bulunmaktadır.

Ham petrol sıvı halinde genellikle kahverengi, koyu yeşil ya da siyah renktedir. Yoğunluğu, kimyasal bileşimine ve viskozitesine (yapışkanlık) göre değişmektedir.⁴ Bugün petrol endüstrisinde petrolün özgül ağırlığı yerine, bununla ters orantılı “*API gravite derecesi*” kullanılmaktadır. Gravite derecesi büyüdükçe petrolün yoğunluğu kü-

³ Petrol yer altında “*rezervuar*” denen kumtaşları ya da kireçtaşları içerisinde bulunduğu için bu biçimde adlandırılmıştır.

⁴ Örneğin en hafif olarak bilinen Rus petrolünün özgül ağırlığı 0.650 gr/cm³ ve en ağır olarak bilinen Meksika petrolünün özgül ağırlığı ise 1.080 gr/cm³’tür.

çölmekte, kalitesi yükselmektedir. Viskozite değeri yüksek olan petrol ise, boru hattı içerisinde kolayca akmamaktadır.⁵

Ham petrolün rafine edilmesi ile daha değerli ürünler elde edilmektedir. Üretim sırası ile bunlar; rafineri yakıt gazı, sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), nafta, normal benzin, süper benzin, kurşunsuz benzin, solvent, jet yakıtı, gazyağı, motorin, kalorifer yakıtı, fuel oil, asfalt, ve madeni yağdır.

Yağlar ve asfalt gibi ürünler ham petrolün rafine edilmesi ile elde edilen yakıtlar dışındaki ürünler arasındadır. Ham petrolün arıtımı ile parfüm ve böcek ilaçları gibi çeşitli ikincil ürünler de elde edilmektedir. Ayrıca sayılan ürünlerin bir kısmı petrokimya endüstrisinde girdi ya da destek ürün olarak kullanılmaktadır. Temel petrokimya ürünleri; etil, propilen, benzen, amonyak, metanol vb. olarak sayılmakta ise de, bunlar dışında 4.000'in üzerinde petrokimya ürünü bulunmaktadır. Petrokimya endüstrisinin nihai ürünleri, genel olarak, plastik, sentetik lifler, sentetik kauçuk, deterjan ve kimyasal gübreler olarak sınıflandırılabilir.⁶

Ham petrol, ilk kez 19'uncu yüzyılda ABD'de geniş çaplı olarak ticari amaçla piyasaya sürüldüğünde tahta variller içinde tutulduğu için varil ile ölçülmeye başlanmıştır.⁷ Bugünkü rezervler ile yıllık üretim ve tüketim miktarları dikkate alındığında petrolün 40 yıl, doğalgazın 62 yıl ve kömürün ise 216 yıl sonra tükeneyeceği öngörülmektedir. Petrolün tüketimindeki artış üretimindeki artıştan hızlı olup, yeni rezerv arayışları hız kazanmaktadır. Günümüzde fosil kaynaklı yakıtlar toplam enerji kaynaklarının %90'ını oluşturmakta, bunların da ticaretinin %45'i petrole dayanmaktadır.⁸

⁵ <http://www.pmo.org.tr/>

⁶ <http://www.opec.org/>

⁷ 1 varil, 159 litre ve 42 ABD galonuna; 1 ton ise, 7,33 varile denk gelmektedir.

⁸ 2030 yılına gelindiğinde, petrolün fosil kaynaklı yakıt ticareti içindeki yerinin %58'e yükselmesi beklenmektedir. 30 yıl sonra, toplam petrol talebi 120 milyon varili geçecek ve en yüksek petrol talebi %64 ile taşımacılık sektöründen gelecektir. Sanayi kaynaklı talep, toplamın %16'sını ve elektrik kaynaklı talep %6'sını oluştururken, diğer sektörlerin enerji talebi toplamın %14'ünde kalacaktır.

III. Petrolün Tanımı, Üretim ve Tüketimi

A. Petrol Rezervleri ve Dağılımı

Günümüzde kesinleşmiş petrol rezervlerine 40 yıl, doğalgaz rezervlerine ise 62 yıl ömür biçilmektedir. 1980 yılından bu yana, net petrol rezervleri %60 ve doğalgaz rezervleri %109 artmıştır.⁹ 11 trilyon varilin üzerinde olan dünya üzerindeki petrol rezervlerinin %78'i OPEC ülkelerinde, %16'sı OPEC üyesi olmayan ülkelerde (eski SSCB ülkeleri hariç) yer almaktadır. OECD ülkelerinde yer alan petrol rezervleri %8'lik bir payı oluşturmaktadır.

Dünya ham petrol rezervlerine bakıldığında ise dünyada toplam ham petrol rezervi 1 trilyon 208 milyar varil düzeyinde bulunmaktadır. Bu miktarın %61,4'ü Ortadoğu'da, %11,9'u Avrupa ve Avrasya'da, %9,7'si Afrika'da, %8,5'i Orta ve Güney Amerika'da, %4,9'u Kuzey Amerika'da, %3,35'i Asya ve Uzakdoğu'da bulunmaktadır.

Ülke bazında bakıldığında ise Suudi Arabistan'da bilinen 264.3 milyar varil, İran'da 137.5 milyar varil,¹⁰ Irak'ta 115 milyar varil, Kuveyt'te 101.5 milyar varil, Birleşik Arap Emirlikleri'nde 97.8 milyar varil, Venezüella'da 80 milyar varil, Rusya'da 79.5 milyar varil, Libya'da 41.5 milyar varil, Kazakistan'da ise 39.8 milyar varil ham petrol rezervi bulunmaktadır.

ABD, Meksika ve Kanada'da da önemli petrol rezervleri bulunmaktadır. Meksika, OPEC üyesi olmayan önemli bir petrol üreticisi konumundadır. Kaynakların yoğun kullanımı sonucu Meksika rezerv-

⁹ Petrolde yeni rezerv arayışları, teknolojik ve ekonomik gelişmelere koşut olarak hız kazanmıştır. Rusya'nın doğu sahilindeki Sakalin Adası'nda, Kuzey Denizi'nde ve Hazar Denizi'nin Rusya kesiminde büyük petrol rezervlerinin olduğu sanılmaktadır. Ayrıca Kazakistan'ın Kaşagan yöresinde 22 milyar varil petrol kapasitesi bulunduğu tahmin edilmektedir. Sovyetler Birliği'nden ayrılan diğer ülkelerde de Hazar Denizi tabanında yapılacak araştırmalar sonucu Kuzey Denizi'ndekine eşdeğer miktarda petrol rezervine ulaşılabileceği beklenmektedir, bu konuda bkz. Telhami, S., Hill, F., Al-Othman, A. A., Tahmassebi, H. C., *Does Saudi Arabia Still Matter?*, Foreign Affairs, Y. 81, S. 6, s. 167-178.

¹⁰ İran, Washington'ın ambargo baskılarına karşın son olarak petrol alanında Çin'le 2 milyar ABD Dolar'lık yeni bir anlaşmaya imza atmıştır. Anlaşma uyarınca Çin'in Sinopec şirketi, İran'daki Yadaveran petrol yatağının geliştirilmesi için yatırım yapacaktır. Yadaveran'dan günde 300 bin varil ham petrol çıkarılması hedeflenmektedir, <http://www.ntvmsnbc.com/news/429120.asp>, 11.12.2007.

leri özellikle 1990'lı yıllarda %45 oranında (23 milyar varil) azalmıştır.¹¹

Öte yandan, halen 113 milyar varillik petrol rezervi olan Irak'ta petrol rezerv araştırmaları İran-İrak Savaşı ile Körfez Savaşı'ndan dolayı tamamlanamamıştır. Ülkedeki petrol rezervlerinin büyük kısmı hiç araştırılmamış Batı Çölü'nde bulunmakta ve Irak'ın petrol rezervlerinin ABD'nin 100 yıllık ihtiyacını karşılayacak boyutta olduğu tahmin edilmektedir.

B. Üretimi

1974 yılında dünya petrol üretiminin yaklaşık %38'i Ortadoğu'dan karşılanmakta iken, 2001 yılına gelindiğinde bu oran %30'a düşmüştür. 1973 yılında dünya petrol üretiminin %53'ünü karşılayan OPEC ülkelerinin payı ise 2001 yılında %41 olarak gerçekleşmiştir.

OPEC ülkeleri bugün, üretimlerinin yaklaşık %20'sini yine kendileri tüketmektedir. İran'da bu oran %30'a çıkmakta, İran petrol üretiminin ancak %70'i ihraç edilmektedir. Petrol geliri artarak zenginleşen ülkelerde dahili tüketim giderek artmaktadır.¹² Ortadoğu'dan sonra %18,3 ile dünya petrol üretiminde ikinci sırada yer alan Kuzey Amerika içinde Kanada ve Meksika'nın payı artarken, en büyük bileşen olan ABD'nin üretimi 1985 yılından bu yana azalan bir gösterge takip etmektedir.¹³ OPEC ülkeleri ve Rusya dışındaki bölgelerde petrol üretimi ihracat amaçlı değil, iç tüketimi karşılama amacına yöneliktir.

Rusya'nın üretiminde, 2000 ve 2001 yılları boyunca ortalama günlük 878 bin varil artış gerçekleşmiştir. Bu büyük artış, Rusya'nın eski SSCB dönemindeki enerji sektöründeki iktisamlı günlerini anımsatmıştır.¹⁴ 2001 yılında dünya petrol üretimi içinde Suudi Arabistan %11,8 ve ABD %9,8 pay almış, Rusya %9,7 pay ile bu ülkeleri izlemiştir. Eski

¹¹ Yıldırım, S., *Dünyada ve Türkiye'de Petrol*, T. C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, Ankara, Ağustos, 2003, s. 10.

¹² Bkz Adelman, M. A., *World Oil Production & Prices (1947/2000)*, the Quarterly Review of Economics and Finance, S. 42, 169 - 191.

¹³ Yıldırım, s. 13.

¹⁴ Gerçekten Sovyetler Birliği'nin 1987 yılında ulaştığı günlük 12.6 milyon varil petrol üretimi, bugüne kadar tüm ülkeler içerisinde ulaşılan en yüksek üretim düzeyi olmuştur.

Sovyetler Birliği ülkeleri toplamına bakıldığında ise Suudi Arabistan'a eşdeğer miktarda üretim yapıldığı görülmektedir.

Irak'ta 1972 yılında devletleştirilen petrol sektörü, en yüksek üretim rakamlarına günlük 3.5 milyon varil ile 1979 yılında ulaşmıştır. İran Savaşı ve ardından gelen uluslararası yaptırımlar nedeniyle bir daha eski üretim rakamları yakalanamamıştır. 1989 yılında 2.8 milyon varil olan günlük petrol üretimi, 1991 yılında Körfez Savaşı'nın başlamasından sonra günde 279 bin varile kadar gerilemiştir. Rezervleri bakımından ikinci sırada yer alan Irak, bugün dünyanın toplam üretiminin ancak %3'ünü karşılamaktadır. Saddam sonrası Irak'taki petrol sektörüne ilişkin araştırma yapan Stratejik Araştırmalar Enstitüsü (Center For Strategic and International Studies-CSIS), savaş sonrasında Irak'ın günlük petrol üretiminin kısa vadede 3.2 milyon, 2010 yılı itibariyle de 4 milyon varile çıkabileceğini düşünmektedir. 2010 yılı günlük petrol üretimi için 5.5-6 milyon varil gibi iyimser tahminler de yapılmaktadır.¹⁵

Irak'ta saptanmış 73 petrol havzasından yalnızca 15 tanesi işletilmektedir, geri kalan yatakların işletilmesi için 30 milyar ABD Doları değerinde kaynak gerekmektedir. Öte yandan, 5 ya da 7 milyar ABD Doları miktarında yatırım ile Irak'ın petrol üretimi de 2010 yılında iki katına çıkarılabilecektir.¹⁶

Uluslararası Enerji Ajansı'nın 2006 yılı dünya enerji istatistikleri ile Petrol İşleri Genel Müdürlüğü ve BP Dünya Enerji İstatistikleri 2007 Raporu'ndan bir derleme yapıldığında, dünya genelinde 3 milyar 914 milyon ton ham petrol üretildiği görülmektedir. 2006 yılında toplam üretimin %31,2'si Ortadoğu, %21,6'sı Avrupa ve Avrasya'da, %16,5'i Kuzey Amerika'da, %12,1'i Afrika'da, %9,7'si Asya ve Uzakdoğu'da, %8,3'ü Orta ve Güney Amerika'da gerçekleştirilmiştir. Bugün itibariyle dünya ham petrol üretiminin %13,2'sini Suudi Arabistan, %12'sini Rusya, %7,8'sini ise ABD karşılamaktadır. Buna göre, Suudi Arabistan 519 milyon ton, Rusya 470 milyon ton, ABD ise 311.8 milyon ton ham petrol üretimi gerçekleştirmektedir. ABD'yi 205 milyon ton ile İran, 188 milyon ton ile Meksika, 183 milyon ton ile Çin, 162 milyon ton ile Venezüella, 143 milyon ton ile Kanada, 139 milyon ton ile Norveç ve 133 milyon ton ile Nijerya izlemektedir.

¹⁵ <http://www.ntvmsnbc.com.tr>, 22.01.2003.

¹⁶ Bkz Gürlesel, C. F., *Irak Harekatının Perde Arkası- Petrol*, Vizyon, S. 2, s. 20-29.

2000 yılında 352.6 milyon ton ham petrol üreten ABD, 2001 yılında 349.2 milyon ton, 2002 yılında 346.9 milyon ton, 2003 yılında 338.4 milyon ton, 2004 yılında 329.8 milyon ton, 2005 yılında 313.3 milyon ton ham petrol üretmiştir.

C. Tüketimi

1998 yılı dışında 1997-2001 yılları arasında tüketim üretimin üzerinde gerçekleşmiştir. 1997-2001 yılları arasında %3,9 oranında artan günlük ham petrol tüketimi, 2001 yılında günlük 75 milyon varil düzeyinde gerçekleşmiştir. Üretimin bu beş sene içindeki artışı ise %3,7’de kalmıştır.¹⁷

Bugün 77 milyon varile ulaşan günlük petrol tüketiminin 2001 yılı itibariyle %26’sı sadece ABD tarafından gerçekleştirilmiştir. Avrupa’nın toplam tüketimi ise genel toplamın %22’sini oluşturmaktadır. ABD, “kara altın” olarak bilinen ve dalgalanan fiyatları ile dünya piyasalarını sarsan ham petrole, halen tam anlamı ile “bağımlı”dır.

Küresel enerji talebi 1975-1990 yılları arasında dünya gayrisafi yurtiçi hasılasındaki artışa koşut olarak yıllık ortalama %2,3 oranında artmıştır. 1990 yılında, küresel tüketimin %18’i eski Sovyetler Birliği ülkelerinden gelmekte idi. Ayrıca, eski Sovyetler Birliği’nin tüketimi ABD’nin tüketiminin %75’ine ulaşmakta ve küresel talebi doğrudan etkilemekteydi. 1991 yılında Sovyetler Birliği’nin dağılmasının ardından, bu bölgedeki ülkelerin kişi başına enerji tüketimi Avrupa düzeylerine kadar düşmüş ve bunun etkisi ile küresel enerji tüketimindeki artış yıllık %1,44’e gerilemiştir. 2001 yılına gelindiğinde eski SSCB ülkelerinin küresel tüketimdeki payı %10’a, Rusya’nın payı ise %3,5’a düşmüştür. Böylece, bölgenin küresel enerji talebini belirleyici etkisi azalmıştır.¹⁸

2002’de dünya enerji tüketimini etkileyen ülke profili büyük ölçüde değişmiştir. 2002 yılında enerji tüketimi %20 artan Çin’in etkisi ile küresel enerji tüketimi %2,6 oranında artmıştır. Aynı yıl, dünyanın

¹⁷ Yıldırım, s. 15.

¹⁸ http://www.bp.com/investor_centre/private_inv/ord_share/stock_inarket/energy_markets.asp

diğer kesimlerinde devam eden ekonomik resesyon nedeniyle Çin dışında kalan dünya enerji tüketiminin artışı %1'in altında kalmıştır.¹⁹

Bugün, ABD'den sonra en yüksek ham petrol tüketimi Japonya tarafından gerçekleştirilmekte iken, bugün ikinci sırada Çin'de vardır. Uzakdoğu Asya ülkelerinin toplam petrol tüketimi ise, ABD'nin tüketimini geçmektedir.²⁰

Petrol tüketimi ile gayrisafi yurtiçi hasıla birbirine koşut olarak artmaktadır. OPEC analizlerine göre, petrol tüketiminde ikinci ülke konumundaki Çin'in, daha önce Mançurya'daki petrol rezervleri sayesinde kendine yeterli olması, 1993 yılından bu yana ise net ithalatçı konumuna geçmesi dikkat çekicidir.²¹

Uluslararası Enerji Ajansı'nın 2006 yılı dünya enerji istatistikleri ile Petrol İşleri Genel Müdürlüğü ve BP Dünya Enerji İstatistikleri 2007 Raporu'ndan bir derleme yapıldığında, 2000 yılında 897.6 milyon ton ham petrol tüketen ABD'nin, 2001 yılında 896.1 milyon ton, 2002 yılında 897.4 milyon ton, 2003 yılında 912.3 milyon ton, 2004 yılında 937.6 milyon ton, 2005 yılında 951.4 milyon ton, 2006 yılında ise 938.8 milyon ton ham petrol tükettiği görülmektedir. ABD, dünyada toplam petrol üretiminde yaklaşık %8'lik pay (311.8 milyon ton yıllık üretim) ile ağırlıklı bir konumda bulunsa da, ürettiği petrol, tüketimine yetmemektedir. 2006 yılında dünyada ham petrol tüketimi toplam 3 milyar 889 milyon tonu bulurken, bu miktarın %24,1'ini tek başına ABD tüketmiştir. Söz konusu dönemde ABD, 938.8 milyon ton ham petrol tüketirken, 349.8 milyon tonluk ham petrol tüketimi ile Çin ikinci sırada, 235 milyon tonluk ham petrol tüketimi ile Japonya üçüncü sırada, 128.5 milyon tonluk tüketimi ile Rusya dördüncü sırada, 123.5 milyon

¹⁹ <http://www.bp.com/centres/energy/2002inreview.asp>

²⁰ Önümüzdeki dönemde ABD, Avrupa ve Japonya'nın petrol tüketiminde önemli bir artış beklenmezken, Hindistan ve Çin gibi gelişmekte olan Uzakdoğu Asya ülkelerinin, dünya günlük petrol tüketiminden önemli bir pay alacakları tahmin edilmektedir.

²¹ Stratejik Araştırmalar Enstitüsü (CSIS) tarafından hazırlanan "Dünya Enerji Raporu 2002" dikkat çekicidir. Şöyle ki; dünyanın 2030 yılına kadarki enerji profili çıkarılmış ve petrol talebinin gelecek 30 yıl içinde %30 büyüyeceği ve toplam talebin %62'sinin gelişmekte olan ülkelerden geleceği belirtilmiştir. 2030 yılına kadar, gelişmekte olan ülkelerin toplam enerji talebi içindeki payının %13'lük artışla %43'e çıkacağı savunulmuş ve bunun nedenleri gelişmekte olan ülkelerdeki sanayileşme, büyük şehirlere ilginin artışı ve ticari yakıtlara olan yatkınlığın artması olarak açıklanmıştır.

tonluk ham petrol tüketimi ile de Almanya beşinci sırada yer almıştır. Türkiye ise 2006 yılında 28.5 milyon ton ham petrol tüketerek, dünya toplam tüketiminden binde 7,3 pay almıştır.

D. Ticareti

1. Dünya Petrol İthalatı

Petrol ithal eden başlıca ülkeler ABD, Japonya ve Çin'dir. Yine, Avrupa ve Uzakdoğu ülkelerinin petrol ithalatı yüksek seviyelerdedir. Petrol ithalatında ABD, Avrupa ve Japonya dışında kalan ülkelerin payı 1993 yılında %28 iken, 2001 yılına gelindiğinde %35,2 olmuştur. Bu artışın temel nedeni Çin, Hindistan ve diğer gelişmekte olan ülkelerin yıllık %7 civarındaki büyüme oranlarına koşut olarak artan petrol tüketimleridir. 2001 yılında günlük 5.2 milyon varil petrol ithal eden Japonya'ya karşılık, Çin'in günlük petrol ithalatı 1.8 milyon varil ve diğer Uzakdoğu ülkelerinin toplamı 8.6 milyon varil olmuştur. Japonya'nın petrol ithalatı 1997 yılından bu yana yaklaşık %9 azalmıştır.

Uluslararası Enerji Ajansı'nın 2006 yılı dünya enerji istatistiklerine göre, petrol ithalatında 577 milyon ton ile ABD ilk sıradadır. ABD'yi 206 milyon ton ile Japonya, 123 milyon ton ile Çin, 114 milyon ton ile Kore, 110 milyon ton ile Almanya, 96 milyon ton ile Hindistan izlemektedir. AB ülkelerinden İtalya 93 milyon ton, Fransa 85 milyon ton, İngiltere 63 milyon ton, Hollanda da 60 milyon ton ham petrol ithal etmektedir.²²

2. Dünya Petrol İhracatı

2001 yılı itibarıyla, 1.684 milyon ton/yıl (günde 33.8 milyon varil) seviyesine ulaşan toplam ham petrol ihracatının 839 milyonu (günde 16.8 milyon varil) ve 475 milyon ton/yıl (günde 9.9 milyon varil) olan petrol ürünleri ticaretinin 108 milyonu (günde 2.2 milyon varil) Ortadoğu ülkeleri tarafından gerçekleştirilmiştir. Böylece, dünya üzerindeki toplam ham petrol ihracatının yarısı ve petrol ürünleri ihracatının dörtte birine yakını Ortadoğu ülkelerinden gelmiştir. 1995 yılından bu

²² <http://www.ntvmsnbc.com/news/387344.asp>, 09.10.2006.

yana Ortadoğu ülkelerinin petrol ve petrol ürünleri pazarındaki payı düşerken, eski SSCB ülkelerinin payı yükselmiştir.²³

Uluslararası Enerji Ajansı'nın 2006 yılı dünya enerji istatistiklerine göre, petrol ihracatında 346 milyon ton ile Suudi Arabistan ilk sıradadır. İhracatta Suudi Arabistan'ı 258 milyon ton ile Rusya, 132 milyon ton ile Norveç, 123 milyon ton ile Nijerya, 122 milyon ton ile İran, 105 milyon ton ile Meksika takip etmektedir. Birleşik Arap Emirlikleri 95 milyon ton, Venezüella 94 milyon ton, Kanada 87 milyon ton, Irak ise 75 milyon ton petrol ihraç etmektedir.

Petrol tedarikçisi önemli ülkelerden biri olan İran, petrol satışı için ortak banka ve ortak döviz önerisinde bulunmuş ve petrol satışında kullanılacak para biriminin uluslararası para piyasalarında geçerliliği yüksek bir döviz olması gerektiğini ve petrol üreticilerinin ABD Doları'ndan vazgeçerek başka bir döviz kullanmasının doğru olacağını belirtmiştir. İran, 2006 yılından bu yana uluslararası ticarete ABD Doları kullanmamaktadır. Tahran'ın petrol ihracatı büyük oranda Euro para birimine dayanmaktadır.^{24, 25}

Petrol üretimindeki payını, son yıllarda, siyasi etkileri olan ekonomik bir güç olarak kullanmaya başlayan İran, 21 Mart 2007-20 Şubat 2008 tarihlerini kapsayan 11 aylık dönemde, 70 milyar ABD Doları tutarında petrol ve petrol ürünü ihraç etmiştir. Söz konusu dönemde ham petrolün ortalama varil fiyatının 74 ABD Doları olduğu dikkate alınacak olursa, İran bu dönemde OPEC kararları doğrultusunda günlük 2.5 milyon varil ham petrol ihraç etmiştir. İran'ın geçen yılki petrol geliri 60 milyar ABD Doları olarak açıklanmıştı. Dünya ülkeleri arasında dördüncü, OPEC'in ise Suudi Arabistan'dan sonra ikinci büyük petrol üreticisi konumundaki İran, günlük 4.2 milyon varil ham petrol üretmektedir. Günlük 2.5 milyon varil ham petrol ihraç eden

²³ Yıldırım, s. 19-20.

²⁴ İran, Aralık 2007'den bu yana petrol satışında ABD Doları kullanmamaktadır. İran Petrol Bakanı Gulamhüseyn Nozeri, petrol satışını ABD Doları üzerinden yapmayı tamamen durduklarını belirterek "*Değer kaybı ve petrol ihracatçılarının uğradığı zarar göz önüne alınınca dolar güvenilir bir para birimi oldu*" demiştir, <http://www.ntvmsnbc.com/news/429120.asp>, 11.12.2007.

²⁵ İran Cumhurbaşkanı Ahmedinejad, 2007 yılında Suudi Arabistan'daki OPEC zirvesinde yaptığı konuşmada, ABD Doları'ndan "*değersiz bir kağıt parçası*" olarak söz etmiştir, <http://www.ntvmsnbc.com/news/441974.asp>, 08.04.2008.

İran, OPEC'in petrol üretim miktarının da azaltılması gerektiğini savunmaktadır.²⁶

IV. Petrol Fiyatları

A. Genel Olarak

Asya ile Avustralya'da kömürün bir enerji kaynağı olarak hakim durumda bulunmasının yanı sıra eski SSCB ülkelerinde doğal gaz diğer önemli bir enerji kaynağıdır.^{27, 28} Sayılan ülkelerin dışında diğer tüm bölgelerde temel enerji kaynağı petroldür ve günümüzde petrol küresel enerji ihtiyacının %40'ını karşılamaktadır.²⁹

Petrolün arz yönünde birincil belirleyici ve yönlendirici, 1960 yılında kurulan ve bugün dünyanın en önemli organizasyonlarından biri konumundaki 11 üyeli "*Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü (OPEC)*"dür. Dünya piyasalarını etkileme gücüne sahip bulunan pet-

²⁶ İran Milli Petrol Şirketi Uluslararası İlişkiler Direktörü Hüccetullah Ganimiferd'in verdiği bilgilerden derlenmiştir, <http://www.ntvmsnbc.com/news/437211.asp>, 28.02.2008.

²⁷ Günümüzde doğal gaz kullanımı petrol aleyhine gittikçe gelişmektedir. Doğal santrallerinin diğerleri ile kıyaslandığında çevreye daha duyarlı ve daha ekonomik olması bunun ana nedeni olarak gösterilebilir; ancak petrolün temel (hakim) enerji kaynağı olma konumunu önümüzdeki yıllarda da sürdürmesi muhakkaktır.

²⁸ ABD Enerji İdaresi (EIA) tarafından hazırlanan rapora göre, üretim ve tüketimi hızla artan doğal gaz 2025'te dünyanın en önemli enerji kaynaklarından biri durumuna gelecektir. Aynı dönemde kömür talebinin, Avrupa dışında tüm bölgelerde artması beklenmektedir. Dünya elektrik gereksinimi ise, özellikle gelişmekte olan ülkelere gelen tüketici talebi nedeniyle yıllık %3,5 oranında yükselecektir. Nükleer enerji santrallerinin verimliliğinin artması ve bu tip santrallerin gelişmekte olan ülkelere yaygınlaşması ile nükleer enerji de yıllık %4,1'lik bir artış gösterecektir, <http://www.ntvmsnbc.com/>, 14.04.2004.

²⁹ 1998 itibarıyla; Kuzey Amerika yaklaşık %31'lik payıyla petrol tüketiminde birinci sırada yer almaktadır, Avrupalı OECD ülkelerinin payı yaklaşık %21, tüm OECD ülkelerinin payı ise yaklaşık %63,5 olarak gerçekleşmiştir. Günümüzde, gelişmekte olan ülkelerin petrol tüketiminin ve aynı zamanda alternatif enerji kaynaklarının kullanımının artması nedeniyle OECD'nin payında düşme görülmektedir. ABD, dünyanın en büyük ikinci petrol tedarikçisi olmasına karşın, yurtiçi üretiminin düşük ve günlük 18.8 milyon varil (%25,4) gibi yüksek bir tüketime sahip olmasından dolayı dünyanın en çok petrol ithal eden ülkesi konumundadır. 1998 yılında Japon ekonomisinin %2,9 daralması petrol tüketiminin Japonya'da %4,2 gerilemesine neden olmuştur. Aynı yıl Güney Kore'de petrol tüketimindeki azalma %15,4 olarak gerçekleşmiştir.

rol fiyatlarını belirlemede OPEC, yedi tür ham petrolden oluşan bir sepet kullanmaktadır.³⁰

B. Tarihi Perspektiften Petrol Fiyatları

II. Dünya Savaşı öncesinde hemen hemen tüm petrol üretim ve tüketimi ABD’de gerçekleşmekte idi; ancak 1970’li yıllardan itibaren önemli dalgalanmalar gösteren petrol fiyatlarının küresel ekonomideki ağırlığı giderek artmaya başlamıştır.

1950’li yıllar boyunca ilan edilen fiyatlar göstermelik olmaktan öteye gidememiş, petrol fiyatları sürekli pazarlıklara konu olmuştur. 1947-1970 boyunca düşen fiyatlar aslında petrol üreticilerinin hiçbirinin isteği doğrultusunda oluşmamakta idi. Düşük fiyatlar, çokuluslu entegre şirketlerin karlarını düşürürken Avrupa’daki kömür fiyatlarını ve ABD’nin iç pazarındaki petrol fiyatlarını da aşağı çekmekte idi.

1959 yılına kadar çokuluslu imalat şirketleri bildirilen fiyatları sabit tutup piyasa fiyatlarında indirimler yapmışlardır. Petrol rezervine sahip ülkeler, vergiyi ilan edilen varil fiyatı üzerinden aldıkları için bu dönemde indirimlere kayıtsız kalmışlardır; ancak 1959-1960 döneminde pek çok şirketin ilan ettiği fiyatları düşürmesi üzerine vergi gelirleri düşen petrol ihracatçısı ülkelerden İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan ve Venezüella tarafından OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) kurulmuştur. 1960’lı yıllar boyunca piyasa fiyatlarının düşmeye devam etmesine karşın OPEC, ilan edilen fiyatların düşürülmemesinde başarılı olmuş ve böylece OPEC ülkeleri varil başına sabit bir geliri korumuşlardır.

1971-1973 döneminde, OPEC ülkeleri birkaç kez vergilerini artırmış ve tüketim fiyatlara karşı esnek olmadığı için şirketler vergileri piyasa fiyatına yansıtmuşlardır. Böylece vergiler, aynı zamanda petrol piyasasında taban fiyat işlevi görmüştür.

1973 yılının Ekim ayında, Arap ülkelerinin Altı Gün Savaşı’nda kaybettikleri toprakları İsrail’den geri almak amacıyla başlattıkları Yom Kippur Savaşı’ndan önce OPEC, daha sıkı bir işbirliği ve daha

³⁰ 1998 yılında söz konusu bu sepetin fiyatı, varili 12.68 ABD Doları ile en düşük seviyeye inmiş, Brent türü petrol ise yaklaşık üçte bir oranında değer kaybederek 10.00 ABD Doları’nın altına düşmüştür.

büyük bir vergi artırımına karar vermiştir. Aynı yıl, savaşın başlamasının ardından, Irak dışındaki tüm petrol üreticisi Arap ülkeleri, ABD ve Hollanda'ya ambargo ilan etmiş ve üretimlerini kısmışlardır. Yalnızca iki ay süren kesinti, OECD stoklarından rahatça karşılanmış ve ambargo amacına ulaşamamıştır; ancak bu olay, tüketicilerin herhangi bir üretim kısıtlamasına karşı stoklamaya gitmesine neden olmuş, gelecek için tedirginlik yaratmış ve stoklama amaçlı talebi artırmıştır. Bunun sonucu olarak, 1973 yılının Eylül ayında 2.90 ABD Doları olan petrolün varil fiyatı, savaştan sonra Aralık ayında 11.65 ABD Doları'na fırlamıştır.³¹ 1974 yılında OPEC ülkeleri vergi yoluyla fiyatları artırmaya devam etmişler, ayrıca artan atıl kapasiteye karşın üretimi kısmışlardır. Bu gelişmeler sırasında petrol kıtlığı ve üretimi giderek daha fazla hissedilmeye başlanmıştır. 1975-1978 döneminde boyunca OPEC vergi artırma politikasına devam etmişse de, önceki büyük artışların ardından gelen bu küçük çaplı fiyat artışları tüm dünyada kendini gösteren enflasyonist etki tarafından süpürülmüştür.³²

1979-1980 yıllarında bu kez İran Devrimi nedeniyle üretim azalmış, Suudi Arabistan ve diğer OPEC ülkelerinin İran üretiminin açığını kapatmayı reddetmesi ile OPEC, devam eden fazla kapasiteye karşın üretimi talebin altında bırakmış ve fiyatlar yeniden tavan yapmıştır ve üretimde kısıtlamalar 1981 yılına kadar devam etmiştir. 1981'de ise petrol fiyatları OPEC ülkelerinin net gelirini düşürecek kadar yükselmiştir.

Petrol talebinin yüksek fiyatlara tepkisi, birim gelir başına petrol tüketimini düşürmek biçiminde gerçekleşmiştir. Bunun sonucu olarak ABD'de 1974 yılında gayrisafi yurtiçi hasılanın her doları başına tüketilen petrolün günümüzde ancak yarısı tüketilmektedir. Yavaş yavaş değişen tüketim kalıpları 1978 yılında kendisini iyice hissettirmiş, 1980 yılından sonra düşen fiyatlara karşın etkisini tamamen yitirmemiştir. 1973-1979 arasında küresel tüketimdeki azalmayı Avrupa ve Japonya'da özellikle gazyağı üzerine konan tüketim vergileri perçinlemiştir.

1970'li yıllarda yaşanan petrol şokları, tüketimi olduğu gibi, üretimi de derinden etkilemiş ve üretimde kullanılan enerji kaynakları ara-

³¹ Daha önce 1956 ve 1967 yıllarında da üretim kısılmış, ancak piyasa koşullarının hemen tepki vermesiyle fiyat değişiklikleri yıllık istatistiklere bile yansımamıştır.

³² Yıldırım, s. 22.

sında petrolün payı düşmüştür. Ayrıca 1973 yılında %53 olan OPEC'in dünya petrol üretimindeki payı, yüksek fiyat politikasından dolayı, 1985 yılına kadar sürekli azalmış ve %29'a düşmüştür.³³

OPEC, 1982-1985 yıllarında satış fiyatlarını doğrudan ayarlama-ya ve petrol kotaları koymaya başlamıştır. Suudi Arabistan, üretimi dizginleyen faktör olarak toplam OPEC kısıntısını üstlenmeyi kabul etmiştir. Üstlendiği ağır sorumluluk nedeni ile 1985 yılının ortalarında diğer petrol üreticilerinin neredeyse tümü üretim kotalarının dışına çıktığında, hemen hemen hiç petrol ihraç edemez duruma gelmiştir. 1986 yılının Ağustos ayında yapılan yeni bir anlaşmanın ardından 10 sene boyunca petrol fiyatları nispeten istikrar kazanmıştır.

1996-1998 dönemine gelindiğinde, kış mevsiminin ılık geçmesinin ve Güneydoğu Asya krizinin de etkisiyle petrol tüketiminin artışı yaşanmış, üretim artışı tüketimin biraz üzerinde kalmıştır. Arz talep dengesini sağlamak için gereken küçük çaplı bir üretim kısıtlamasını OPEC ancak 3 yılda gerçekleştirebilmiş, bu arada stoklar birikmiş ve petrol fiyatları 1997 yılından 1999'a gelindiğinde yandan fazla düşmüştür.

1998 yılında OPEC'in kontrolü dışında gelişen ve talebi arzın altında bırakan faktörleri olarak, çok önemli bir pazar olan Güneydoğu Asya'daki ekonomik kriz ve bu ülkelerin dolar bazlı borçlanmalarını zorlaştıran devalüasyonlar; Kuzey Amerika, Avrupa ve Japonya'da kış mevsiminin çok ılık geçmesi; Ağustos ayında ekonomik krizin sıçradığı Rusya'nın finansal gereksinimlerini karşılayabilmek için petrol ihracatını 1998 yılının son üç ayında 600-800 bin varil artırması ile kurların düzeyini koruyabilmek için Çin'in petrol ithalatını 1998 sonuna doğru kısması görülmektedir.³⁴

1998 yılında OPEC gelirleri, 1980 yılındaki zirveden sonra en düşük değerine inmiş, 1997'ye göre 54 milyar ABD Doları azalarak 100 milyar ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. 1999'da özellikle Suudi Arabistan'ın girişimleri ile ve OPEC dışındaki petrol üreticilerinden de destek sağlanarak sıkı bir üretim kısma politikasına gidilmiştir.³⁵

³³ A. g. e., s. 23.

³⁴ Bkz. Kohl, W. L., OPEC Behavior, 1998-2001, *The Quarterly Review of Economics and Finance*, S. 42, s. 209-233.

³⁵ Yıldırım, s. 24.

1999 yılının Mart ayında yapılan OPEC toplantısında üretim kısıtlaması kararı alınarak bir varil petrolün fiyatının 18-20 ABD Doları aralığında olması hedeflenmiştir. 2001 yılı başlarında ise bu hedef revize edilerek 25-30 ABD Doları aralığına yükseltilmiştir. Böylece, 1986-1996 dönemi boyunca ortalama 17 ABD Doları olarak gerçekleşen bir varil petrolün fiyatı yaklaşık %50 artmış ve 25 ABD Doları seviyesine çıkmıştır. Bu dönemde, aynı zamanda hareketlenen ekonomi ile beraber petrol talebi artış göstermiş ve petrol fiyatları 30 ABD Doları'nın üzerine çıkmıştır.

2000 yılında ortalama 27,60 ABD Doları olan ve 2000 yılının üçüncü çeyreğinde 33 ABD Doları'na yaklaşan OPEC sepet fiyatı, 2001 yılında³⁶ ortalama 23,12 ABD Doları'na ve 2002 yılının başında 19 ABD Doları'nın altına düşmüştür.

2002 yılının Aralık ayında bir araya gelen OPEC ülkeleri, petrol üretimini 2003 yılı Ocak ayından itibaren artırma kararı almışlardır. Şubat 2003'te kotalar tekrar yükseltilmiş; ancak fiyatlar Mart ayına gelindiğinde bile 30 ABD Doları'nın üzerinde kalmıştır. 38 ABD Doları'na kadar çıkan fiyatlar, 1991 yılındaki Körfez Krizi'nden bu yana en yüksek düzeyine ulaşmıştır.

Aralık 2002 - Mart 2003 döneminde ham petrol fiyatlarının yükselmesinde asıl etken, Irak'a yönelik askeri operasyon öncesi belirsizlik olmuştur. Bunun yanı sıra, OECD ülkelerinde ham petrol stoklarının düşük düzeyde seyretmesi ve Venezüella'da 02.12.2002'de başlayan grevden dolayı üretimin düşmesi, mevsimsel etkenlerden dolayı artan petrol ürünleri tüketimi, bakımları sona eren rafinerilerin yeniden ham petrol taleplerini artırmaları da fiyatlar üzerinde yukarıya doğru baskı oluşturmuştur.³⁷

Ham petrol fiyatları 2003 yılının ikinci çeyreğinde, Uluslararası Petrol Borsası'nda (International Petroleum Exchange) oluşan vadeli fiyatlara göre, 2004 yılının Ocak ayında beklenen 26.62 ABD Doları

³⁶ 2001 yılı başlarında fiyatlar ilan edilen 22-28 dolar bandına geri çekilmiş, ancak bu kez de küresel ekonomik resesyon fiyatları aşağı doğru fazlasıyla çekmiştir. 2002 yılı başındaki dip noktasının ardından, Irak dışındaki OPEC üyesi ülkeler, üretim kotalarını altı ay boyunca 1,5 mbd azaltma kararı almışlardır. Böylece, gerçekleşen üretim çoğu kez kotaların üzerine çıksa da, fiyatlar yaklaşık 7 dolar artarak 26 dolar düzeyine çıkmıştır.

³⁷ Yıldırım, s. 27.

düzeyinin altına inmiştir. Nisan ayının başlarından itibaren düşen petrol fiyatları tekrar hedeflenen 24-28 ABD Doları bandında dolaşmaya başlamış, beklentiler bu bandında altında 22 ABD Doları düzeyinde seyretmeye başlamıştır. Irak harekatı öncesinde ve sırasında, OPEC ve özellikle Suudi Arabistan'ın olası bir arz krizine karşılık üretimini büyük oranda artırması, fiyatların tekrar düşmesine neden olmuştur.³⁸

Irak petrol üretimi için yapılan iyimser tahminler, Rusya'nın alternatif tedarikçi konumuna gelmesi ve OPEC dışı üreticilerin ağırlığının artması, fiyatlar üzerinde aşağı doğru baskı yapmaktadır. OPEC, bu gelişmelere karşı üretimi kısma kararı almışsa da fiyatlardaki düşüşü engelleyememiştir.

Ham petrol fiyatları Mart 2004'ün hemen başında geçmiş bir yılın en yüksek düzeyine çıkmış ve Nisan vadeli Brent tipi petrolün varil fiyatı Londra'daki işlemlerde %1,2 artarak Irak Savaşı öncesinden bu yana en yüksek düzey olan 32,61 ABD Doları'na yükselmiştir. Söz konusu fiyat artışının temel nedeni olarak, ABD petrol stoklarının zayıf olduğu bir ortamda ABD ve Çin'den gelen petrol talebinin artması gösterilmektedir.

Aynı dönemde Suudi Arabistan'da bulunan bir petrol tesisine düzenlenen saldırı, petrolün varil fiyatını 83 sent artırarak 38,21 ABD Doları'na tırmandırmıştır. Gerçekleşen bu değer, son 13 yılın³⁹ en yüksek düzeyidir. Suudi Arabistan'daki şiddet olayları⁴⁰ ile Irak'ta devam eden istikrarsızlık petrol fiyatlarını giderek yükseltmektedir.⁴¹

Ham petrol fiyatları, dünya petrol rezervinin üçte ikisini elinde bulunduran Ortadoğu'daki şiddet olayları ve olası sabotaj saldırıları ile ABD'deki petrol stoklarının azalması nedenleri ile yükselmeye devam etmiştir. Son dönemde petrol fiyatlarının belirleyicisi, OPEC üyesi olmayan üreticiler değil, Irak'tır. OPEC sepet fiyatları, Irak'ta

³⁸ <http://www.economist.com/>, 26.04.2003.

³⁹ Petrol fiyatlarının bu düzeyi gördüğü son tarih Irak ordusunun Kuveyt'i işgal ettiği 1990 yılının Ekim ayıdır. 1990 yılında Irak'ın Kuveyt'i işgal etmesiyle ham petrolün fiyatı 41,15 ABD Doları'na ulaşmıştır.

⁴⁰ Özellikle Suudi Arabistan'ın hedef seçildiği saldırılar dünya petrol fiyatlarını yükseltmektedir.

⁴¹ O günlerde, OPEC Başkanı Purnomo Yusgiantoro, dünyanın en fazla petrol ihraç eden petrol ülkesi konumundaki Suudi Arabistan'ın talepleri çerçevesinde üretimin günlük 9 milyon varilden 25 milyon varile çıkarılabileceğini açıklamıştır, www.ntvmsnbc.com, 01.06.2004.

yeniden yapılandırma süreci tamamlandığında dünya piyasalarında normal kabul edilen seviyelere düşebilecektir; bölgede güvenliğin ve istikrarın sağlanması ve gerekli yatırımların yapılması petrol piyasasının istikrarı için ön koşul olarak gözükmektedir. Bu nedenle petrol fiyatlarında kısa vadede dramatik düşüşler beklenmemektedir.

03.06.2004 tarihinde Lübnan'ın başkenti Beyrut'ta yaptığı toplantıda OPEC, terör saldırılarının yoğunlaşacağı endişesi ile ham petrol fiyatlarının varil basma 40 ABD Doları'nı aşarak son 21 yılın en üst düzeyine çıkmasının ardından 01.07.2004'ten itibaren uygulanmak üzere günlük üretimi 2 milyon varil artırarak 25.5 milyon varile çıkarmayı kararlaştırmıştır.

Ağustos 2006 itibariyle petrolün varil fiyatı 78,65 ABD Doları'na çıkarak 2002'den bu yana üçe katlanmıştır. Petrol fiyatlarındaki hızlı yükselişte, küresel ekonomik büyümedeki hızlanma sonucunda petrole olan talebin artması başrol oynamıştır. Yüksek petrol talebi fazla üretim kapasitesinin sonuna kadar kullanılmasına yol açarken, rafineriler talebi karşılamakta zorlanmıştır. Buna rağmen Reuters'ın anketinde, ABD ham petrolünün fiyatının 2007'de ortalama 64,42 ABD Doları'na, 2008'de ise ortalama 56,11 ABD Doları'na düşeceği tahmin edilmiştir. Reuters'ın anketine katılan uzmanlar, petrol fiyatlarındaki yükselişin 2006 yılı itibariyle sona ereceğini, yüksek fiyatların talebi düşürmesi ve Batı Afrika ve Ortadoğu'da üretimin artmasına bağlı olarak düşeceğini ve 2005 yılında varili ortalama 57,60 ABD Doları olan ABD ham petrolünün ortalama fiyatının 2006 yılında 68,37 ABD Doları, 2010'a kadar ise 2006'ya göre 20 dolar civarında düşerek 48,33 ABD Doları olacağını belirtmişlerdir.⁴²

Doların uluslararası piyasalarda sert biçimde değer kaybetmesi petrol fiyatlarını rekora taşımış ve 27 Şubat 2008 itibariyle ABD ham petrolü 102 ABD Doları ile tarihindeki en yüksek düzeye çıkmıştır. Brent petrolü ise 101,50 dolarla yine rekor kırmıştır. ABD ham petrolünün reel olarak rekor kırması için ise, 102,53 dolara ulaşması gerekmektedir; zira fiyatlar enflasyona göre ayarlandığında, ABD ham

⁴² 2006'da küresel petrol talebinin düşme sinyalleri görülmüştür. Örneğin OPEC, 2006 yılı Ağustos ayı petrol raporunda, günlük küresel petrol talebi artış tahminini geçen aya göre 800 bin varil düşürerek 1 milyon 300 bin varile indirdiğini açıklamıştır. OPEC, OECD ülkelerinde ikinci çeyrekte petrole olan talebin beklenmedik bir şekilde düşmesi sonucunda, küresel petrol talebi artış tahminini düşürdüğünü kaydetmiştir, <http://www.ntvmsnbc.com/news/382631.asp>, 16.08.2006.

petrolü Nisan 1980’de bu düzeyi görmüştür. Petrol fiyatlarındaki artışın nedenleri olarak dolardaki düşüş; büyük fonların, kârlı olması nedeniyle petrole olan yatırımları; petrole olan yüksek talep; OPEC’in üretim kotasındaki düşüş; yetersiz rafineri kapasitesi; Nijerya’daki iç olaylar ve Irak’ta özellikle Kerkük-Yumurtalık petrol boru hattının düzgün bir şekilde çalışmaması gösterilebilir. Doların değer kaybedip petrol fiyatlarının yükselmesi altın fiyatlarının da rekor kırmasına neden olmuştur; spot altın 27 Şubat 2008 itibariyle 964,70 ABD Doları ile tarihinin en yüksek düzeyine yükselmiştir.⁴³

Görünen o ki, yaşanan son gelişmeler sonucunda dünya ekonomisinin petrol şoklarına olan dayanıklılığı giderek azalmaktadır. International Herald Tribune’de yer alan bir habere göre, başta Çin olmak üzere gelişen ülkelerin artan petrol talebi ve küreselleşme çerçevesinde ulaşımın giderek önem kazanması, küresel ekonominin petrole olan hassasiyetini artırmaktadır. Öte yandan, OPEC’in petrol fiyatlarının yüksek tutulmasında daha koordineli bir politika izlediği görülmektedir. Günümüzde petrolün fiyatı, ekonomik konjonktürü belirleyen en önemli unsurdur. Dünya ekonomisinde son 30 yılda yaşanan dört büyük durgunluğun öncesinde petrol fiyatlarının yükselmesi, bu iddiayı güçlendiren en önemli göstergedir.⁴⁴

Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) tarafından küresel petrol talebinin yavaşladığı, daha dengeli bir piyasaya doğru gidildiği ifade edilmiş ve talebin azalmasıyla ve stokların artmasıyla fiyatın düşeceği savunulmuştur. 10 Nisan 2008 itibariyle ABD ham petrolü 112,21, brent petrolü 109,50 ABD Doları ile tarihin en yüksek seviyesine çıkmıştır.⁴⁵

Petrol fiyatlarında yaşanan yükseliş, yeni zirveleri de gündeme getirmektedir. Son olarak Goldman Sachs analisti Arjun Murti⁴⁶ tarafın-

⁴³ <http://www.ntvmsnbc.com/news/437201.asp>, 27.02.2008.

⁴⁴ “Dünya piyasalarını birkaç haftadır petrol fiyatları yönlendiriyor (...) Petrol fiyatlarının daha da tırmanması, dünyada topyekun ekonomik durgunluk ve daha yüksek enflasyon olarak algılanıyor. Dolayısıyla, piyasa kendine yeni bir kılavuz buldu. Petrol haberleri piyasaları yönlendirmeye başladı. OPEC toplantıları önemli hale geldi. FED (ABD Merkez Bankası) Başkanı’nın yerini OPEC Başkanı aldı.”, Kumcu, E., “Piyasaları Petrol Fiyatı Yönlendiriyor”, *Hürriyet*, 27.05.2004.

⁴⁵ Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) İcra Kurulu Başkanı Nobuo Tanaka’nın Paris’te bir konferans sırasında yaptığı açıklama, <http://www.ntvmsnbc.com/news/442400.asp>, 11.10.2008.

⁴⁶ Aslında her gün petrolle ilgili yeni tahminler yayınlanmaktadır ama Goldman Sachs’ın analisti Murti’nin burada farklı bir yeri vardır; Murti’nin ciddiye alınma-

dan yayınlanan raporda, fiyatların bir yıl içerisinde 200 ABD Doları'na kadar yükselebileceği ifade edilmiştir.⁴⁷

Petrolde son yıllarda yaşanan yükselişin temelinde Ortadoğu kaynaklı gelişmeler ve petrol arzının talebe yetişemeyeceğine yönelik endişeler önemli yer tutsa da spekülasyonların etkisi de bulunmaktadır. Özellikle dolardaki düşüşü fırsat bilen fonların petrol ve diğer emtialara hücum etmesi fiyatların suni bir şekilde artmasına neden olmuştur. Petrolün, 100 ABD Doları'ndan sonraki yükselişinde piyasadaki spekülasyonların ve hedge fonlarının büyük etkisi vardır.

Gelinen noktada, petrol fiyatlarındaki yükselişin sonsuza dek süreceği de iddia edilmekte,⁴⁸ küresel büyümedeki yavaşlamanın petrol fiyatlarına yansıtacağı ve 2008'de petrol fiyatlarının ortalama 80-85 ABD Doları civarında olacağı da öngörülmektedir.⁴⁹

ABD Enerji İdaresi'nin hazırladığı rapora göre, küresel enerji talebi 2025 yılına kadar %54 artacak, varil fiyatı ise nominal 51 ABD Doları olarak gerçekleşecektir ve petrol ile diğer enerji kaynaklarına olan talep genel olarak gelişmekte olan ülkelerden gelecektir. Anılan raporda, küresel olarak artan gereksinime koşut olarak enerji tüketiminin 2025'e kadar %54 artacağı belirtilmiştir. Çin ve Hindistan gibi gelişmekte olan ülkelerde ileri sanayileşme ile yükselecek küresel petrol talebinin %91 artması beklenmektedir. Aynı raporda, ileri sanayileşmiş toplumlarda nüfus artışının yavaşlaması ve petrole dayalı sanayinin yerini servis sektörüne bırakması nedeniyle petrol ihtiyacının görece olarak yavaş artacağı belirtilmiştir. ABD Enerji İdaresi raporuna göre,

sını gerektiren en önemli neden, önceki uçuk tahmininin tutmuş olmasıdır. Arjun Murti, 2006 yılının Mart ayında, yani petrol fiyatları henüz 60 ABD Doları seviyesindeyken ortaya çıkıp fiyatların 105 ABD Doları'na kadar yükseleceğini öngörmüştür. Piyasanın büyük bölümü tarafından fazla ciddiye alınmayan bu raporun fazlası bile olduğu gelinen noktada ortaya çıkmıştır; petrol yıllardır hızla artarken, 06 Mayıs 2008 itibarıyla tarihinde ilk kez 120 ABD Doları'na ulaşmıştır. Arjun Murti, yeni raporuyla şimdi petrol için daha yüksek bir seviyeyi işaret etmektedir. Murti'ye göre ham petrolün varil fiyatı, arz eksikliği ve piyasadaki belirsizlikler nedeniyle iki yıl içerisinde 150-200 ABD Doları bandına oturacaktır, Güler, E., <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr:80/goster/haber.aspx?id=8878050&p=2>, 07.05.2008.

⁴⁷ Aynı yer.

⁴⁸ Suudi Arabistan'ın Cidde kentinde bir yatırım konferansında konuşan ABD Merkez Bankası'nın (FED) eski Başkanı Alan Greenspan'ın açıklaması, <http://www.ntvmsnbc.com/news/436883.asp>, 26.02.2008.

⁴⁹ Cambridge Energy Research Associates (CERA) Yönetim Kurulu Başkanı Daniel Yergin'in açıklaması, <http://www.ntvmsnbc.com/news/432708.asp>, 28.01.2008.

2004 yılında 81 milyon varil olan küresel petrol talebi 2025 yılında 121 milyon varile çıkacak ve bunun %60'ı ABD ve 2025'te dünyanın ikinci en büyük ekonomisi olacak olan Çin arasında paylaşılacaktır. Rapor, söz konusu talebi karşılaması için halen günlük 27 milyon varil üretim kapasitesi olan OPEC'in 2025'te bunu yaklaşık iki misli artırarak günlük 56 milyon varile çıkarması gerektiğini vurgulamıştır.

Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan “*Dünya Enerji Teknolojisine Bakış-2050*” raporunda halen 10 milyar ton petrole eşdeğer olan enerji tüketiminin 2050 yılında 22 milyar tona yükseleceği belirtilmektedir. Raporda, 2050 yılında dünya nüfusunun 8.9 milyara ulaşması ve kişi başına düşen gelir ortalamasının da 17 bin 100 ABD Doları'na yükselmesi öngörülmektedir. Yine rapora göre, 2050 yılındaki 22 milyar tonluk enerji tüketiminin %70'i kömür, petrol, doğalgaz gibi fosil yakıtlardan elde edilecek, %30'u ise neredeyse eşit olarak yenilenebilir ve nükleer enerjiyle karşılanacaktır. Dünya ekonomisinin 2050 yılına kadar ABD doları bazında yaklaşık 3 kat büyüyeceği tahmin edilen raporda, enerji tüketimindeki artışın büyüme hızının gerisinde kalması, verimlilikle ve enerji fiyatlarındaki artışla açıklanmaktadır. Buna göre halen uluslararası borsalarda 60 ABD Doları seviyesinin altında gezinen petrolün varili 2050 yılında 110 dolara çıkacaktır.⁵⁰

Petrol fiyatlarındaki düşüşü dizginlemek için Kasım 2006'dan Şubat 2007'ye kadar üretimi toplam 1.7 milyon varil kısan OPEC tarafından petrol fiyatlarının 60 ABD Doları civarında dengelenmesi beklenmiş;⁵¹ petrolün varil fiyatı 80 ABD Doları'nı aşınca bu durumun ekonomik bir temeli bulunmadığı ve bu fiyatların geçici bir nitelik arz ettiği savunulmuş;⁵² ancak petrol fiyatları önü alınamaz biçimde yükselmiştir. Bunun üzerine OPEC Genel Sekreteri Abdullah al Badri, trajikomik bir biçimde, ham petrol fiyatlarının uygun ve adil olduğunu, aynı zamanda piyasada gereğinden fazla petrol bulunduğunu savunmuştur.⁵³ Oysa aynı Genel Sekreter, daha önce petrol fiyatları 60 ABD Doları seviyesindeyken Endonezya'nın başkenti Cakarta'da yaptığı açıklamada, fiyatların arz ve talep ile stoklar çerçevesinde be-

⁵⁰ <http://www.ntvmsnbc.com/news/396368.asp>, 10.01.2007.

⁵¹ <http://www.ntvmsnbc.com/news/399361.asp>, 16.02.2007.

⁵² <http://www.ntvmsnbc.com/news/420014.asp>, 17.09.2007.

⁵³ <http://www.ntvmsnbc.com/news/442074.asp>, 09.04.2008.

lirlendiğini; ancak mevcut fiyat düzeyinin yüksek olduğu görüşünde olmadığını söylemiştir.⁵⁴

BP'nin grev nedeniyle İngiltere'deki üretiminin %40'ını taşıyan Kuzey Denizi'ndeki boru hattını kapatması ve Nijerya'nın en büyük petrol tesisini koruyan polisler tarafından yapılan saldırı, petrol fiyatlarını 120 ABD Doları'na yükseltmiştir. Mevcut karışık ortamda petrolün 120 ABD Doları'na kadar yükselmesi sürpriz değildir, özellikle dünyanın en büyük üreticilerinden olan Nijerya'daki saldırılar büyük tedirginlik yaratmaktadır. Yüksek kaliteli olan Nijerya petrolünün %10-15'lik bölümünü ABD ithal etmektedir.

Petrol fiyatları, 2007 yılının Nisan ayına göre %82 artmıştır. Bu artışın neredeyse dörtte biri de 2008 yılı içerisinde gerçekleşmiştir. Yükselen petrol fiyatları, her alanda kendini hissettirmekte ve bu etki küresel sorunları da beraberinde getirmektedir. Örneğin; bugün, dünyanın aç kitlelerini beslemenin maliyeti, yükselen gıda ve petrol fiyatlarının etkisiyle %40 artmıştır.⁵⁵

Reuters'ın anketine göre, ABD ham petrolünün 2008'deki ortalama fiyatının 77,62 ABD Doları olacağı tahmin edilmiştir. Bu konuda en yüksek tahmin 95,48 ABD Doları ile Goldman Sachs'tan gelmiştir. Goldman Sachs, ABD ham petrolünün 2008 sonuna kadar 105 ABD Doları'nı aşacağını öngörmüştür. ABD ham petrolünün 2007 ortalama fiyatı, yaklaşık 72 ABD Doları olarak gerçekleşmiştir. Ankette, Brent petrolünün ise 2008'de ortalama 76,49 ABD Doları olacağı öngörülmüştür.⁵⁶

Artan petrol fiyatları Türkiye ekonomisini de olumsuz etkilemektedir. Öyle ki, Türkiye'nin enerji faturasındaki artış nedeniyle cari açık artış gösterirken, enerji faturasının cari açığa etkisi, GSMH temelinde %4 oranındadır. Ham petrol fiyatlarındaki ortalama 1 ABD Doları artış, Türkiye'nin cari açığını 350 milyon ABD Doları artırmaktadır. Ham petrol fiyatındaki 1 ABD Doları artışın Türkiye'ye faturası ise ortalama 200 milyon ABD Doları olurken, bu fiyat artışının, diğer enerji ürünleri fiyatlarına toplam etkisi ise 500 milyon ABD Doları'nı geçmektedir. Petrol fiyatlarındaki rekor yükselişin, yıllık TÜFE'ye ortalama etkisi de

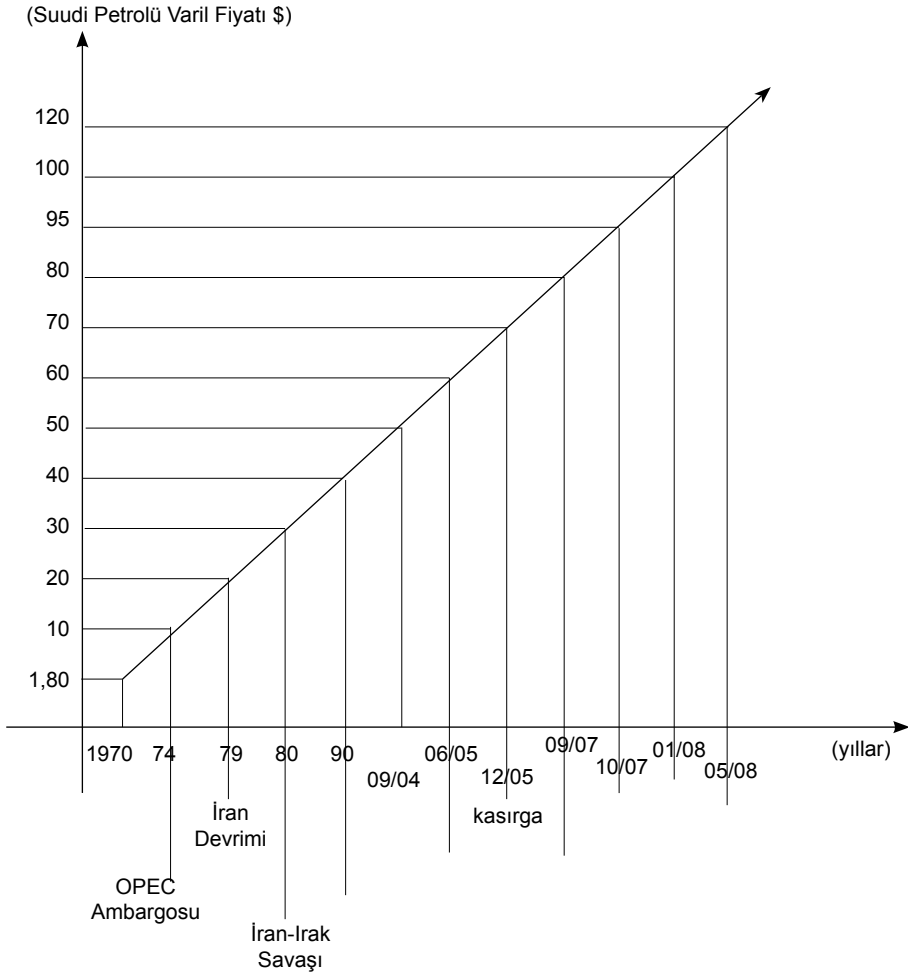
⁵⁴ <http://www.ntvmsnbc.com/news/408195.asp>, 17.05.2007.

⁵⁵ Birleşmiş Milletler'e bağlı Dünya Gıda Programı (WFP) yöneticisi Josette Sheeran'ın açıklaması, <http://www.ntvmsnbc.com/news/444081.asp>, 25.04.2008.

⁵⁶ <http://www.ntvmsnbc.com/news/430507.asp>, 25.12.2007.

en az 2 puandır. Enflasyonun artışıyla, tüketimin düşmesi, tasarruf ve yatırım eğiliminin yükselmesi ise ekonomik büyümeyi olumsuz etkilemektedir. Türkiye, yüksek ham petrol fiyatları nedeniyle, milli gelirinin, her yıl %1.5-2'sini, petrol ve doğalgaz üreten ülkelere transfer etmek zorunda kalmaktadır. Türkiye, toplam enerji ihtiyacının %70'ini, petrol ihtiyacının da %90'dan fazlasını ithalat ile karşılamaktadır.

Şekil: Yıllara Göre Petrol Fiyatlarındaki Artış



Şekil de göstermektedir ki, günümüzde petrol fiyatları, geçmiş yıllara göre çok daha kırılgandır. Fiyatları etkileyen nedenler çeşitlenmiştir; küçük ölçekli olaylar dahi fiyatların yükselmesine neden olabilmektedir.

V. Petrol Taşımacılığı

Petrol, genellikle, taşındığı yerde işlenmektedir. Bu nedenle petrolün çıkarılması kadar taşınması da önem arz etmektedir. Petrolün taşınması ya gemiler ya da boru hatları marifetiyle gerçekleştirilmektedir. Bu bakımdan petrol taşımacılığı konusunda, özellikle deniz alanlarının hukuki durumlarının ortaya konulması gerekmektedir.

A. Uluslararası Deniz Alanları ve Petrol Taşımacılığı

1. Devlet Ülkesinin Bir Parçasını Oluşturan Deniz Alanları ve Petrol Taşımacılığı

a. Karasuları

Karasuları (territorial sea/territorial water; mer territoriale/eau territoriale), bir kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen, uluslararası hukuka uygun olarak açıklara doğru belirli bir genişliğe kadar uzanan ve kıyı devletinin ülkesinin bir parçası kabul edilen deniz kuşağıdır (1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 2/1). 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 3. maddesinde, her devletin karasularının genişliğini Sözleşme'ye uygun olarak belirlenen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini aşmayacak bir sınıra kadar saptama hakkı⁵⁷ olduğu hükme bağlanmıştır;⁵⁸ ancak bu hükümle kıyı devletine tanınan takdir hakkı, do-

⁵⁷ Bir an için tüm devletlerin karasularının genişliğini 12 mile çıkardığı düşünüldüğünde, bunun sonucu, açık deniz alanının 2,5 milyon km² daralması olacaktır, Kutluk, D., *Deniz Hukukunda Zararsız Geçiş ve Transit Geçiş Hakları*, Ankara, 1987, s. 126.

⁵⁸ 20.05.1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu (RG, 29.05.1982, 17708), Türk karasularının genişliğini, ilke olarak, 6 mil olarak belirlemiş, ancak bu konuda Bakanlar Kurulu'na, belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları gözönünde bulundurmak ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak koşuluyla, 6 deniz milinin üzerinde karasuları genişliği belirleme yetkisi vermiştir; Bakanlar Kurulu, söz konusu yetkiye dayanarak, 29.05.1982 tarih ve 8/4742 sayılı kararı ile Akdeniz ve Karadeniz'de mevcut durumun (12 deniz mili) sürdürülmesine karar vermiştir, RG, 29.05.1982, mükerrer 17708.

ğal/coğrafi ya da hukuki nedenlere bağlı olarak, kimi sınırlamalara tabi olabilmektedir ve bu konuda özellikle 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin kıyıları karşı karşıya ya da yan yana olan devletler arasında karasularının sınırlandırılmasına ilişkin 15. maddesi ile iyi niyet ve hakkın kötüye kullanılmaması ilkesine ilişkin 300. maddesi dikkate alınacaktır.

Karasuları, dünyanın birçok bölgesinde ya ulaşım için alternatifsiz bir geçiş yolu oluşturması ya da ulaşımına daha uygun koşullara sahip olması nedeni ile uluslararası deniz ulaşımı bakımından büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, deniz yolu ile petrol taşımacılığı konusunda karasularından zararsız geçiş hakkı ile bunun hukuki niteliğinin tartışılması gerekmektedir.

Zararsız geçiş hakkı (innocent passage; passage inoffensif), deniz ulaşımının serbestçe gerçekleştirilmesini, fakat bunun kıyı devletine zarar vermemesini sağlamaya yönelik olarak ortaya çıkmış bir ilkedir. Uluslararası hukuk, denize kıyısı bulunan ve bulunmayan bütün devletlerin gemilerine, karasularından zararsız geçiş hakkı tanımaktadır.⁵⁹

Karasularından zararsız geçiş hakkının, kamu yetkileri kullanan devlet gemileri (özellikle harp gemileri) için bir hak niteliğinde olup olmadığı evrensel bir kural ile saptanmış değilse de, ticaret gemileri ile ticari amaçlı devlet gemilerinin karasularından zararsız geçiş hakkının bulunduğu tartışmasızdır.

1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin⁶⁰ 14. maddesi ile 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin m. 18/1 hükmü muvacehesinde karasularından geçiş iki biçimde olanaklıdır; bunlardan ilki, açık denizden ya da bir komşu devletin karasularından bir devletin iç sularına ulaşmak ve bir devletin içsularından açık denize ya da bir komşu devletin karasularına ulaşmak biçiminde gerçekleşmekte iken diğeri, içsulara hiç girmeden açık denizden ya da bir komşu devletin karasularından ilgili kıyı devletinin karasularına girip, açık denize ya da bir komşu devletin karasularına ulaşmak biçiminde olabilmektedir. Değinen biçimlerde gerçekleşen geçişler, ilke olarak,

⁵⁹ 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 2, 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 17.

⁶⁰ Türkiye'nin taraf olmadığı bu Sözleşme, 10.09.1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

kesintisiz ve çabuk olmak zorundadır; ancak arıza, tehlike, olağan deniz ulaşımının aksaması, zorlayıcı neden ya da kazaya uğramış kişi, gemi ve uçaklara yardım gerekçesi ile gemilerin durması ve demirlemesi olanağı bulunmaktadır.⁶¹

Zararsızlık kavramı ile anlatılmak istenen ise geçişin, kıyı devletinin barışına, düzenine ya da güvenliğine zarar vermemesidir.⁶² 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin m. 19/2 hükmü, zararsız geçiş hakkını ortadan kaldıran ve geçişi zararlı kılan faaliyetlerin neler olduğunu ayrıntılı olarak düzenlemiştir. Günümüzde ticaret gemilerinin karasularından geçişleri sırasında zarar verebilme özellikleri incelendiğinde, en önemli sorun alanı olarak "kirlenme" göze çarpmaktadır. Özellikle petrol taşımacılığı faaliyeti sırasında gerçekleşen ve facia boyutunda çevreyi tehdit eden olaylar, konuyu daha da önemsenmesi gereken bir boyuta getirmektedir. Petrol taşımacılığının bünyesinde barındırdığı söz konusu risk göz önünde bulundurulduğunda, anılan maddenin (h) bendi⁶⁴ hükmünün uygulanması olasılığı düşünülebilmektedir. Kıyı devleti karasularında seyrüsefer (ulaştırma) güvenliği, seyrüsefer kolaylık ve sistemlerinin ve diğer sistem ve tesislerin korunması, kablo ve boru hatlarının korunması, çevre kirliliğinin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi, gümrük, maliye, muhacerat ya da sağlıkla ilgili kanun ve düzenlemelerin ihlal edilmesinin önlenmesi konularında düzenleme yapma yetkisine sahip bulunmaktadır.⁶⁵ Ayrıca anılan maddede, karasularında çatmaların da uluslararası kurallara göre düzenleneceği hükme bağlanmıştır.

⁶¹ 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 14/3, 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 18/2.

⁶² 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 14/4; 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 19/1.

⁶³ Zarar objektif niteliklidir; 1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 17'nci maddesine göre, zararsız geçiş hakkının kullanılması sırasında gemilerin, kıyı devletinin uluslararası hukuka uygun olarak koyduğu kanunlara ve yönetmeliklere uyması gerekmektedir.

⁶⁴ "İşbu sözleşmeye aykırı olarak, bilerek ve isteyerek ağır kirlenmeye sebebiyet veren fiillerde bulunulması."

⁶⁵ "Sözleşmede yalnızca anılan konuların sayılmış olması, (...) kıyı devletinin yetkilerinin sayılan konularla sınırlı olduğu anlamına gelmemektedir. Zira, uygulanan uluslararası hukukta devletlerin egemenlik yetkisini kısıtlayan antlaşma hükümlerinin dar yorumlanması gerektiği bugün genellikle kabul edilmektedir.", Pazarcı, H., Uluslararası Hukuk Dersleri, I. Kitap, Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Ankara, 1998, s. 196- 197.

Kıyı devletinin, zararsız geçiş hakkının kullanımını kısıtlayıcı yükümlülükler getirmesi ve özellikle yük gemileri arasında ayırım yapması yasaklanmıştır.⁶⁶ Ancak kıyı devleti, eğer geçiş zararlı faaliyetleri içermekte ise, kanunların öngördüğü önlemleri alabilmekte ve ceza uygulayabilmektedir.

Bir yabancı ticaret gemisi, herhangi bir nedenle karasularında duruyorsa ya da kıyı devletinin içsularından çıkarak karasularından geçiyorsa, bu hallerde kıyı devletinin anılan gemi üzerinde hukuki yargılama yetkisini kullanması ve her türlü icra ve ihtiyati tedbir işlemlerine başvurmaya hakkı bulunmaktadır.⁶⁷

Kıyı devletinin hukuki yargılama yetkisini kullanması, açık deniz ya da başka devletlerin karasularından geçiş yapan yabancı ticaret gemileri ile ilgili olarak, yalnızca geminin karasularından bu geçişi sırasında ya da geçiş amacı ile yüklenmiş bulunduğu yükümlülükler ve sorumluluklar için kabul edilmekte⁶⁸ ve kılavuzluk ücreti, kurtarma ve yardım ücreti ya da çatmadan doğan tazminat ücreti ve borçları nedeni ile kıyı devletinin gemi ile ilgili olarak hukuki yargılama yetkisi bulunmaktadır.

b. Boğazlar

Boğazlar (straits; détroits), coğrafi bakımdan kara parçaları arasından iki deniz alanını birleştiren doğal ve genellikle dar deniz yollarıdır.⁶⁹ Boğazlar, ulusal ve uluslararası olmak üzere iki temel gruba ayrılmaktadır; bu ayrıma göre ulusal boğaz, genellikle tek bir devletin kıyıdaşı bulunduğu ya da bir kapalı denize bağlanan dar deniz yolu olarak tanımlanırken^{70, 71} uluslararası boğazlar, ulusal boğazlar ile aynı niteliklere

⁶⁶ 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 24/1, a ve b.

⁶⁷ 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 20/3; 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 28/3.

⁶⁸ 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 20/2; 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 28/2.

⁶⁹ Anılan türdeki deniz yollarına boğaz, kanal vb. çeşitli adlar verilmesi, bunların boğaz niteliğini etkilememektedir.

⁷⁰ Örneğin, Azak Denizi'ni Karadeniz'e bağlayan Kerç Boğazı.

⁷¹ Uluslararası hukuk belgelerinde bu terimin yerine, "uluslararası ulaşımında yararlanan boğazlar" deyişi tercih edilmektedir, örn. bkz 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 16/4; 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi III. Bölüm.

sahip oldukları halde, tümüyle uluslararası hukuka bağlı olmayı değil, uluslararası ulaşımında yararlanılmayı ifade etmektedir.^{72, 73}

Uluslararası boğazlara ilişkin genel nitelikli kurallar, sadece anılan su yollarından geçiş düzenine ilişkin olup,⁷⁴ kıyı devletlerinin ülkesel egemenlik haklarını ya da su yollarına ilişkin genel hukuksal düzeni etkilememektedir.⁷⁵ Bir uluslararası boğaz sularının rejiminin geçiş düzeni dışında içsular, karasuları ya da açık deniz düzenlerinden hangisine bağlı olacağı sorunu, uluslararası hukukun bu konudaki kuralları içinde çözümlenmektedir; örneğin, bir uluslararası boğaz sularının bir liman içinde kalması ya da uluslararası hukuka uygun körfezleri içermesi durumunda, anılan bölgeler kıyı devletinin içsuları rejimine tabi olmaktadır.^{76, 77}

⁷² Pazarcı, II. Kitap, s. 369, bir su yolunun uluslararası boğaz statüsünde olup olmadığı konusunda, Uluslararası Adalet Divanı'nın 09.04.1949 tarihli Korfu Kanalı davası kararında belirtildiği, coğrafi durum belirleyici öge olmaktadır, Korfu Kanalı davasında Divan'ın kararı için bkz Gündüz, A., *Milletlerarası Hukuk*, Temel Belgeler, Örnek Kararlar, 4. Baskı, İstanbul, 2000, s. 550-555.

⁷³ Boğazlar konusunda Yunanistan'ın 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne koyduğu yorum beyanı dikkat çekicidir: "Fiilen aynı milletlerarası ulaştırma yolu hizmeti gören ve birbirinin alternatifi olan birçok boğaz oluşturan dağınık durumdaki sayısız adamın olduğu yerlerde, Yunan hükümetinin anlayışına göre üçüncü devletlerin gemi ve uçaklarının bir yandan milletlerarası ulaştırma ve uçuş gereklerini karşılayacak, öte yandan da hem gemi ve uçakların hem de kıyı devletlerinin asgari güvenlik gereksinimlerinin karşılanacağı bir tarzda yukarıda anılan boğazlarda transit geçiş rejimine göre geçebileceği yol veya yolları tayin etmek sorumluluğu ilgili kıyı devletininindir.", Gündüz, s. 354.

⁷⁴ Uluslararası boğazlardan genel geçiş rejimi bakımından temel kural, "geçiş özgürlüğü"dür; ancak 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi'nin 16/4 hükmüne göre, uluslararası boğazlardan geçiş zararsız geçiş niteliğinde olup ertelenememekte, 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ise bu konuda ikili bir ayırma giderek; iki açık deniz ya da münhasır ekonomik bölgeyi bağlayan uluslararası boğazlar bakımından geçiş düzeninde temel kuralın (kıyı devletince askıya alınmayan, m. 44) "transit geçiş (m. 38)", bir devletin karasuları ile bir açık deniz ya da münhasır ekonomik bölge arasında yer alan uluslararası boğazlara ilişkin temel kuralın (karasularında uygulanan, ancak kıyı devletince askıya alınmayan) "zararsız geçiş (m. 45/1,b)" olduğunu belirtmektedir.

⁷⁵ 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 34.

⁷⁶ Pazarcı, II. Kitap, s. 370.

⁷⁷ Uluslararası boğazlara ilişkin genel nitelikli kurallar, ayrı bir antlaşma konusu oluşturan boğazların özel hukuksal düzenini etkilememektedir (1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 35/c). Anılan nitelikteki boğazlarda, ad hoc geçiş hakkı olarak ifade edilebilecek özel bir geçiş rejimi uygulanmaktadır. Örneğin, Türk Boğazları, 1936 tarihli Montreux Sözleşmesi uyarınca bu tip bir ad hoc geçiş rejimine bağlı bulunmaktadır, Pazarcı, II. Kitap, s. 371-373.

aa.Türk Boğazları

Dünyada, uluslararası boğaz niteliğindeki kimi su yolları, uluslararası hukuk metinlerinde öngörülen genel kuralların yanında, özel düzenlemelere konu olmaktadır;⁷⁸ anılan türdeki uluslararası boğazların en önemlileri arasında “*Türk Boğazları*” olarak nitelenen İstanbul ve Çanakkale boğazları da bulunmaktadır.

Türk boğazlar bölgesi; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı’ndan oluşan toplam 326 km’lik bir deniz alanını ifade etmektedir. Söz konusu bu alanda, trafik yoğunluğu ve seyir güçlükleri açısından İstanbul Boğazı özellik arz etmektedir. Marmara Denizi’nde seyir açısından bir güçlük bulunmadığı gibi, Çanakkale Boğazı’nda da Kepez-Akbaş arasındaki 10 millik mesafe dışında, İstanbul Boğazı ile kıyaslanacak nitelikte risk taşıyan bir seyir güçlüğü ya da trafik yoğunluğundan söz etmek olanaklı bulunmamaktadır. Bu nedenle, taşıdığı özellikler ve trafik yoğunluğu bakımından özellikle İstanbul Boğazı’nın incelenmesi gerekmektedir.

İstanbul Boğazı’nın uzunluğu orta hatta 17 mil, Anadolu yakası kıyı kenar çizgisinde 19 mil, Avrupa yakası kıyı kenar çizgisinde ise 30 mildir. İstanbul Boğazı’nda zaman zaman sis nedeni ile görüş uzaklığının 20-30 metreye kadar düştüğü de dikkate alındığında, genişliğinin gemilerin güvenli seyri bakımından ciddi riskler taşıdığı ortadadır. Ayrıca, İstanbul Boğazı’nda kuzey-güney ya da güney-kuzey yönlü boğazı tümüyle kat eden bir trafik ile doğu-batı ya da batı-doğu yönlerinde karşıdan karşıya bir lokal trafik olduğu ve bu biçimde aynı anda dört yönlü bir trafiğin oluştuğu da hesaba katıldığında, riskin boyutları daha kolay anlaşılmaktadır.

İstanbul Boğazı’ndan 2007 yılında 10 bin 54’ü tanker⁷⁹ olmak üzere 56 bin 606 gemi geçiş yapmıştır. 2000 yılında bu sayı yılda 48.079

⁷⁸ Örneğin Fransa ve İngiltere arasında 08.04.1904’te imzalanan bir bildiri ve 27.11.1912’de Fransa ile İspanya arasında imzalanan bir anlaşma ile Cebelitarık Boğazı; 23.07.1881’de imzalanan Buenos Aires Anlaşması ile Magellan Boğazı ve 14.03.1857’de imzalanan Kopenhag Anlaşması ile Danimarka Boğazları ticaret ve savaş gemileri bakımından serbest geçiş rejimine tabi kılınmıştır, Toluner, S., *Limni Adasının Hukuki Statüsü veMontreux Boğazlar Konvansiyonu*, İstanbul, 1987, s. 153-154.

⁷⁹ Önümüzdeki dönemde, Hazar ve Orta Asya petrollerinden kaynaklanacak ilave bir tanker trafiğinin oluşması beklenmektedir. 2010 yılına dek bu bölgede günlük 4 milyon varile yakın bir üretim olacağı ve bu miktarın %70’inin ihraç edileceği, ma-

olarak gerçekleşmiştir. Geçiş yapan tankerler, başta petrol olmak üzere 143 milyon 939 bin 432 ton tehlikeli madde taşımıştır. Tüm bunlar göstermektedir ki, Türk boğazları bugün deniz trafiği kökenli ciddi bir tehditle karşı karşıya bulunmaktadır.⁸⁰

Türk boğazları yolunu kullanan yabancı ülkeler ile denizcilik kuruluşları, Montreux Sözleşmesi'nin ilk iki maddesini gerekçe göstererek mutlak bir serbest geçiş hakkına sahip bulunduklarını belirtmektedirler; ancak serbest geçişin zararsız ve güvenli geçişten ayrı düşünülemeyeceği de bir gerçektir.⁸¹

bb. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazlar Rejimi ⁸²

Coğrafi bakımdan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan bir su şeridini ifade eden Türk Boğazları'nın tamamı Türk toprakları ile çevrilidir; ancak iki açık denizi (Karadeniz-Akdeniz) birbirine bağladığı için Türk boğazları uluslararası bir su yolu niteliğini taşımaktadır. Bu itibarla Türk boğazlarından geçiş uluslararası düzenlemelere bağlı kılınmıştır.

Türk boğazlarından geçiş rejimini düzenleyen temel metin, bugün itibarıyla, "*Montreux Boğazlar Sözleşmesi*"dir.⁸³ Söz konusu Sözleşme, 24.07.1923 tarihinde Lozan'da imzalanan "*Boğazların Tabii Olacağı Usule Dair Mukavelename*"nin⁸⁴ kısmen yerine geçmek üzere im-

liyet ve güvenlik unsurları bakımından en uygun yolun Boğazlar olduğu dikkate alındığında, Boğazlar'ı bugünkünden çok daha ciddi bir riskin beklediği anlaşılmaktadır. Tanker inşa siparişleri, değinilen gerçeği netleştirmektedir.

⁸⁰ Türk boğazlarının sabit ve seyre engel fiziki yapısı ile olumsuz meteorolojik ve oşinografik koşullara karşın daha çok ve daha büyük gemi (özellikle petrol yüklü tanker) geçirilmesi baskısı sorunun temelini oluşturmaktadır.

⁸¹ Öte yandan, Montreux Sözleşmesi'nin belirtilen maddeleri IMO konvansiyonları (örn. SOLAS, MARPOL, STWC, COLREG) ile çelişmez ve bunları yok sayamaz.

⁸² Bu konuda bkz. İnan, Y., *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, 2. Baskı, Ankara, 1995; Rozakis, C. L., Stagos, P. N., *The Turkish Straits, Dordrecht*, 1987; Pazarcı, H., "Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar", *Prof. Dr. Ernst E. Hirsch'in Hatırasına Armağan*, Ankara, 1986, s. 849-880.

⁸³ Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 29 maddelik bir ana metin, bu ana metne dört ek ve bir protokolden oluşmaktadır.

⁸⁴ Mukavelename'ye Türkiye ile birlikte Britanya İmparatorluğu, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Rusya, Sırp-Hırvat-Sloven devleti taraf olmuştur.

zalanmıştır. Montreux Sözleşmesi,⁸⁵ 22.06.1936'da toplanan Montreux Konferansı'nda 20.07.1936 tarihinde imzalanmış ve ekleri ile birlikte 31.07.1936'da TBMM'nde oybirliği ile kabul edilmiş⁸⁶ ve altı devletin onayının gerçekleşmesini (m. 26) takiben 09.11.1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir.^{87, 88}

Montreux Sözleşmesi ile kabul edilen geçiş rejimi, ilke olarak, serbestliktir⁸⁹ (m. 1); ticaret gemileri, barış ve savaş zamanında ve Türkiye tarafsızsa, (transit ve sağlık denetimi dışında herhangi bir denetime bağlı olmadan)⁹⁰ tam serbest geçiş hakkına sahip bulunmaktadır⁹¹ (m. 2-4).

Montreux Sözleşmesi'nin 2. maddesi, ticaret gemilerinin Türk boğazlarından geçiş koşulları ile ilgili olarak temel koşulları belirlemektedir; anılan hüküm dışında, Türkiye'nin geçiş yapan ticaret gemileri üzerinde ülkesel egemenliğinden kaynaklanan geçiş düzenleme yetkisi varlığını sürdürmektedir.⁹² Böylece Türkiye, Montreux Sözleşmesi'nde düzenlenmeyen geçiş rejimine ek düzenlemelere gitme ve özellikle

⁸⁵ Sözleşme'ye Türkiye ile birlikte Bulgaristan, Fransa, Büyük Britanya, Yunanistan, İtalya, Japonya, Romanya, SSCB ve Yugoslavya taraf olmuştur.

⁸⁶ RG, 05.08.1936, 3374.

⁸⁷ Ökçün, A. G., Ökçün, A. R, *Türk Antlaşmaları Rehberi*, Ankara, 1973, s. 509.

⁸⁸ Montreux Sözleşmesi'ni, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin bütün imzacı devletleri kısa bir sürede onayladığı halde İtalya söz konusu onayı 03.05.1938 tarihinde gerçekleştirmiştir. Öte yandan Japonya, II. Dünya Savaşı sonrasında, 08.09.1951'de müttefik kuvvetleriyle imzaladığı San Francisco Antlaşması ile Sözleşme'den doğan bütün haklarından feragat etmiştir, RG, 17.05.1952, 8112.

⁸⁹ Montreux Sözleşmesi, ilke olarak, 20 yıllık bir süre için yapılmıştır (m. 28/1); ancak 1. maddede hükme bağlanan geçiş serbestliği ilkesinin süresi sonsuz olarak belirlenmiştir (m. 28/2). Sözleşme m. 28/3'e göre, tayin edilen 20 yıllık süreden 2 yıl önce (1954), taraflardan birinin bir ön bildirimde bulunması durumunda, Sözleşmenin iki yıl sonra bütün taraflar için sona ermesi gerektiği halde (1956), bu yönde bir ön bildirimde bulunulmadığından Montreux Sözleşmesi halen yürürlükte bulunmaktadır; ancak, bundan sonra taraf devletlerden herhangi birinin herhangi bir zamanda ön bildirimde bulunması durumunda Sözleşmenin iki yıl içerisinde sona ermesi olasılığı her an mevcuttur.

⁹⁰ Bu bağlamda, geçiş yapan gemilerin kılavuz kaptan almaları da zorunlu değildir (m. 2/3).

⁹¹ Türkiye kendisini yakın bir savaş tehlikesi tehdidi altında saydığı anda ticaret gemileri, barış zamanındaki koşullar çerçevesinde, yalnızca gündüzleri geçiş yapabileceklerdir (m. 6). Savaş zamanında, Türkiye savaşan devlet konumunda ise, Türkiye ile savaşta olmayan devletlerin ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşulu ile, yine sadece gündüz geçebileceklerdir (m. 5).

⁹² Pazarıcı, II. Kitap, s. 382.

ulaştırma güvenliğini sağlama ve deniz trafiğini düzenleme yetkisine sahip bulunmaktadır.⁹³

Denizde Çarpışmayı Önleme Tüzüğü'nün (COLREG) 10'uncu maddesi uyarınca, gemilerin geçişlerinde uymakla yükümlü olacakları trafik ayırım şemalarının (traffic Separation schemes-TSS) seyir ve çevre güvenliğinin sağlanması amacıyla Türk boğazlarında da tesis edilmesi 1995 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 9'uncu Genel Kurul Toplantısı'nda onaylanmıştır.

Öte yandan, IMO Deniz Güvenliği Komitesi'nin (MSC) 1999 yılının Mayıs ayında yapılan 71. Dönem Toplantısı'nda alınan karara göre, Türk boğazlarında uygulanan trafik sistemi seyir güvenliğinin güçlendirilmesinde *"etkin ve başarılı"* bulunmuştur.

Gelinen noktada, Türk boğazları geçiş rejimi ile ilgili olarak Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'ne⁹⁴ değinmek yararlı olacaktır.⁹⁵ Anılan Tüzük, Türk boğazlarında seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup Türk boğazlarında seyredecek tüm gemileri kapsamaktadır (m. 1). Tüzük'e göre Türk boğazları; *"İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nden gemilerin geçiş alanı ile bu alanı çevreleyen kıyı şeridi"* olarak tanımlanmıştır (m. 2).

Tüzük, kısa adı TÜBRAP olan *"Türk Boğazları'nda Rapor Sistemi"*ni düzenlemekte ve tehlikeli yük (özellikle petrol ve türevleri) taşıyan gemilerle 500 GT ve daha büyük gemilerin kaptan, donatan ya da acentalarının, İstanbul Boğazı ya da Çanakkale Boğazı'na girişten en az 24 saat önce Trafik Kontrol Merkezi'ne yazılı olarak, şekli IMO standartlarına göre Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı (İdare) tarafından belirlenmiş bulunan Seyir Planı-I'ı vereceklerini hükme bağlamıştır (m. 6). Trafik ayırım şeritleri içinde seyretme güçlüğü olan gemilerin ise bu yükümlülüğü, boylarına göre en az 48 ya da 72 saat önceden yerine getirmeleri koşulu öngörülmüştür.

Anılan Tüzük'e göre İdare, belli durumlarda Türk boğazlarında deniz trafiğini geçici olarak durdurabilecektir (m. 20). Bunlar; mücbir

⁹³ Aynı yer.

⁹⁴ RG, 06.11.1998, mükerrer 23515.

⁹⁵ Anılan Tüzük ile 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan *"Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük"* yürürlükten kaldırılmıştır (m. 52).

sebeplerin yanı sıra çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlikeli durumlar ile geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyrüsefer tehlikeleri gibi durumlardır.

Türk Boğazları Trafik Kontrol Merkezi, trafik ayırım şeridinde seyretme gücüne sahip olan gemiler⁹⁶ ile tehlikeli yük (örn. petrol ve türevleri) taşıyan gemilerin⁹⁷ güvenli geçiş yapmasını sağlamak üzere gerekli tedbirleri almakta, hatta gerekli gördüğü durumlarda belli bir bölgede trafik ayırım şeritleri içinde seyretme kuralını askıya alabilmektedir (m. 25/c).

Tüzük, Türk boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere Trafik Kontrol Merkezi tarafından can, mal, seyir ve çevre güvenliği açısından kılavuz kaptan almalarının tavsiye edileceğini hükme bağlamıştır (m. 27); kılavuz kaptan almak uğraksız geçiş yapan gemiler için bir zorunluluk değildir.⁹⁸ Tüzük, Türk boğazlarından geçen gemileri çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlü tutmuştur (m. 29).

Öte yandan, boğazlarda alınmakta olan ek teknik önlemler içinde, trafiğin elektronik ortamda denetlenmesini sağlayacak Gemi Trafik Bilgi Sistemi'nin (VTMIS) kurulması önemli bir gelişmedir. Projenin yapımına 2000 yılında başlanmış ve 30 milyon ABD Doları'na mal olmuştur.

En dar noktasında ancak yarım mil genişliğinde olan İstanbul Boğazı dünyanın en yoğun deniz trafiğine sahip bölgelerinden biri olup,

⁹⁶ Boyları 150-200 metre ve/veya su çekimleri 10-15 metre olan gemiler; boylan 200-300 metre ve/veya su çekimleri 15 metreden daha büyük olan gemiler ile boylan 300 metre ve daha büyük olan gemiler.

⁹⁷ Tehlikeli ve/veya zararlı yük ya da atık taşıyan gemiler, seferlerinin planlanması aşamasında ve 72 saatten az olmamak koşuluyla ilgili mevzuat uyarınca İdare'ye taşıdıkları yük hakkında bilgi verecek, geminin IMO standartları ve ilgili diğer uluslararası anlaşmalarda öngörülen kurallara uygun nitelikte olduğunu ve yükün uygun biçimde taşındığını göstermek üzere bayrak devleti tarafından düzenlenen belgeleri ileteceklerdir (m.26/c).

⁹⁸ Tüzük'ün bugün yürürlükte bulunmayan 50. maddesi kılavuz kaptan alma konusunu bir zorunluluk olarak öngörmüştü: "Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemiler Montreux Sözleşmesi'nin öngördüğü özgür geçiş hakkından yararlanırlar; bunlar dışındaki gemiler masum geçiş hakkından yararlanan gemiler statüsünde olup, Türk mevzuatında öngörülen kılavuz kaptan alma zorunluluğu dahil tüm zorunluluklara uymakla yükümlüdürler."

seyrüseferi zor bir deniz yoludur. Yılda 5.500'ü petrol tankeri olmak üzere yaklaşık 50.000 deniz taşıtı boğazlardan geçiş yapmaktadır. Sovyetler Birliği'nin 1991 yılında dağılmasının ardından Rusya'nın boğazları kullanarak yaptığı ihracatında artış görülmüştür. Yeni petrol hattı projelerinin boğazların trafiğini olumsuz yönde etkileyeceği açıktır. Türkiye, çevre için de büyük bir tehdit oluşturan ilave tanker trafiğini boğazların kaldıramayacağını ileri sürmektedir. Uluslararası Enerji Ajansı'nın (IEA) 2000 yılında yaptığı tahmine göre Karadeniz yoluyla yapılacak petrol ihracatının günlük 2.3 milyon varile çıkması beklenirken, boğazların ancak günlük 1.8 milyon varillik bir geçişi kaldırabileceği ifade edilmektedir.

Uluslararası deniz alanını oluşturmakla birlikte, kıyı devletlerinin belirli bir takım egemen haklara sahip olduğu alanlar bulunmaktadır. Bunlar; bitişik bölge, balıkçılık bölgesi, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge olmak üzere dört bölümde incelenmektedir. Anılan deniz alanlarından bitişik bölge, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge konu ile ilgili çerçevesinde değerlendirilecektir.

2. Devlet Ülkesinin Kimi Egemen Haklara Sahip Bulunduğu Deniz Alanları ve Petrol Taşımacılığı

a. Bitişik Bölge

Bitişik bölge (contiguous zone), karasularına bitişik olan ve kıyı devletinin belirli bir uzaklığa kadar bir takım denetleme yetkileri kullandığı deniz alanını belirtmektedir. Bitişik bölgenin iç sınırını, karasularının dış sınır oluşturmaktadır.⁹⁹

Bir kıyı devletinin bitişik bölgeye sahip olması, ancak böyle bir bölge üzerinde yetki kullanacağına karar vermesi ve bunu ilan etmesi ile olanaklıdır;¹⁰⁰ geleneksel olarak kıyı devleti yalnızca gümrük, maliye, sağlık ve göç konularında denetleme ve cezalandırma yetkilerini kullanma hakkına sahip bulunmaktadır.^{101, 102}

⁹⁹ 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi bitişik bölge genişliğini karasularının ölçüldüğü esas çizgiden başlayarak en çok 12 mil olarak belirlerken (m. 24/2), 1982 tarihli Deniz Hukuku Sözleşmesi söz konusu bu genişliği 24 mil olarak düzenlemiştir (m. 33/2).

¹⁰⁰ Pazarıcı, II. Kitap, s. 386.

¹⁰¹ 1958 tarihli Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi m. 24/a,l.

¹⁰² 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, kıyı devletlerinin arkeolojik ve tarihsel

Bitişik bölgede kullanılan yetkilerin konusu, kıyı devletinin kara ülkesi, iç suları ve karasularında işlenen suçlar olup, burada bir ülkesel yetkinin kullanımının ülke dışına uzanması söz konusudur; dolayısıyla geleneksel olarak bitişik bölgede kullanılan yetkilerin kaynağı kıyı devletinin ülkesinde işlenen suçlar olmaktadır.¹⁰³

b. Kıta Sahanlığı¹⁰⁴

Kıta sahanlığı (continental shelf; plateau continental), kıyı devletinin kara ülkesinin denizin altında süren doğal uzantısına verilen isimdir.¹⁰⁵ 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 76. maddesine göre kıta sahanlığı, bir devlet ülkesinin doğal uzantısı kabul edilmekte ve ilke olarak kıta kenarının uç noktasına kadar devam etmektedir.

Kıta sahanlığı kıyı devletine, karasularının ötesinden, fakat kıyıya bitişik sualtı alanlarının yatağı ve toprak altını araştırma ve kaynaklarını işletme konusunda münhasır egemen haklar vermektedir.¹⁰⁶

1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi'nin¹⁰⁷ 2. maddesi ve 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 77. maddesi bir arada değerlendirildiğinde, kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde egemen haklara sahip olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.¹⁰⁸ Kıyı devletinin, bu hakkını kullanırken kıta sahanlığı üzerinde yapay adalar, çeşitli nitelikte tesisler ve araç-gereçler yerleştirmek ya da yerleştirilmesine izin vermek yetkisi bulunmaktadır;¹⁰⁹ bunların kıta sahanlığına yerleştirilmesi durumunda

zenginlikler konusunda da bitişik bölge ilan edebileceğini kabul ederek bitişik bölge kavramının geleneksel tanımını genişletmiştir (m. 303).

¹⁰³ Pazarcı, II. Kitap, s. 387.

¹⁰⁴ Kıta sahanlığı kavramı, bugünkü hukuki anlamı ile ilk kez 28.09.1945'te ABD Başkanı H. S. Truman'ın bir bildirisinde kullanılmıştır, orijinal metin için bkz Bishop, W. W., *International Law, Cases and Materials*, 1953, s. 412.

¹⁰⁵ Pazarcı, II. Kitap, s. 392.

¹⁰⁶ Gündüz, s. 336

¹⁰⁷ Türkiye'nin taraf olmadığı bu Sözleşme, 10.06.1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2000 yılı itibarıyla taraf devlet sayısı 57, imzacı devlet sayısı 44'tür.

¹⁰⁸ Bu hakkın üç özelliği bulunmaktadır; kıyı devleti bu hakka doğal olarak (ipso facto) sahiptir; ab initio- başlangıçtan beri) sahiptir; bu hak münhasıran kıyı devletine aittir ve sadece doğal kaynaklardan (madenler ve öteki cansız kaynaklar ile deniz yatağı ve toprak altı ile sürekli fiziksel dokunma durumunda bulunan canlılar) yararlanma amacına yöneliktir, Pazarcı, II. Kitap, s. 395 - 396.

¹⁰⁹ 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi m. 5; 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 80.

tesisler üzerinde kıta sahanlığı devletinin yönetsel ve yargısal yetkileri bulunmakta ve kıta sahanlığı devleti bunların çevresinde 500 metre-ye kadar varabilecek güvenlik kordonu kurma yetkisine sahip bulunmaktadır. Ancak, kıta sahanlığı üzerinde sözü edilen hakların kullanımı kıta sahanlığı üzerinde bulunan su alanının ve onun üzerinde yer alan hava sahasının rejimini hiçbir biçimde değiştirmemektedir.¹¹⁰ Öte yandan, üçüncü devletler bir devletin kıta sahanlığı üzerine, kıyı devletinin kimi bakımlardan isteklerini de dikkate alarak, petrol ya da gaz taşıyan boru hatları yerleştirme hakkına sahip bulunmaktadır.¹¹¹ Ayrıca, üçüncü devletlerin gemicilik bakımından bu su alanından tam yararlanma özgürlükleri vardır.

Türkiye ile Yunanistan arasında, kimi zaman şiddetlenen ve halen nihai çözüme kavuşturulamayan Ege kıta sahanlığı¹¹² sorunu bulunmaktadır.¹¹³ 1972-1973 yıllarında ortaya çıkan bu uyuşmazlığın kaynağı, Yunanistan'ın Ege Denizi'nde petrol araştırılması konusunda aldığı kimi kararlara karşı, Türkiye'nin de 18.10.1973 tarihinde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'na (TPAO) Ege kıta sahanlığı üzerinde petrol arama ruhsatı vermesi ile başlamıştır; Ege Denizi'nde petrol bulunup bulunmadığı tartışılardursun, Ege kıta sahanlığı sorununun temelinde petrol bulunmaktadır. Karşılıklı protestolar ve Türkiye'nin TPAO'ya yeni petrol arama ruhsatları vermesi ile sorun giderek büyümüştür.¹¹⁴

¹¹⁰ 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi m. 3; 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 87/1.

¹¹¹ 1958 tarihli Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesi m. 4; 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi m. 79.

¹¹² Türk kıta sahanlığı ve Ege kıta sahanlığı uyuşmazlığı ile ilgili olarak bkz. Pazarıcı, H., *Kıta Sahanlığı Kavramı ve Ege Kıta Sahanlığı Sorunu*, Prof. Dr. Aziz Köklü'ye Armağan, Ankara, 1984, 395-421; Kabaalioğlu, H. A., *Ege Kıt'a Sahanlığı Uyuşmazlığında Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar ve Lahey'de Savunulan Yunan Görüşleri*, Danıştay Dergisi, 1979, S. 34-35, s. 89-117; Yolga, N. K., *Ege Kıta Sahanlığı Sorunu*, Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi, C. LXIII, S. 3-4, s. 163-172.

¹¹³ Aralık 1999'da toplanan Helsinki Zirvesi'nde varılan mutabakatla, Türkiye ve Yunanistan arasındaki Ege kıta sahanlığına ilişkin uyuşmazlıkların 2004'e kadar ikili görüşmeler yoluyla çözümlenmesi, aksi takdirde sorunun Lahey Uluslararası Adalet Divanı'na götürülmesi kararlaştırılmıştır. Kıta sahanlığı sorunu, aynı zamanda, karasuları ve üzerindeki hava sahası ile de ilgili bulunmaktadır.

¹¹⁴ Ege kıta sahanlığı sorunu, Türkiye'nin 1976'da Ege Denizi'nde sismik araştırmalar yapmaya başlaması ile gerginleşmiş ve Yunanistan BM Güvenlik Konseyi'ne ve (tek taraflı olarak) Uluslararası Adalet Divanı'na başvurmuştur. Bunu, BM Güvenlik Konseyi'nin tavsiye kararı ve Uluslararası Adalet Divanı'nın Yunanistan'ın başvurusunu (Divan'ın bu konuda yetkisiz olduğuna karar vermesi ile) reddetmesi izlemiştir.

Uzun bir süre soğumaya bırakılan sorun, Yunanistan'ın Ege Denizi'nde kimi araştırmalar yapmaya başlaması ve bunun üzerine Türkiye'nin 26.03.1987 tarihinde TPAO'ya Ege Denizi'nde yeni bir petrol araştırma ruhsatı vermesi ile yeniden alevlenmiştir. Daha sonra gerginleşen ilişkileri yumuşatmak amacıyla girişilen diplomatik faaliyetlerden de herhangi bir sonuç alınamamış, ardından 28.01.1996'da zirve noktasına ulaşan "*Kardak Kayalıkları Krizi*"¹¹⁵ Ege'de nispeten durulan suları hepten dalgalandırmış; sorun, kayalıklara Türk bayrağının dikilmesi ile çözümlenmiş;¹¹⁶ ancak bu kez de kayalıklardaki keçilerin hangi ülkeye ait olduğu sorusu gündemi uzun bir süre işgal etmiştir(!)

¹¹⁵ Kardak Kayalıkları Krizi ile ilgili olarak bkz İnan, Y., Başeren, S. H., *Status of Kardak Rocks*, Ankara, 1997; The Kardak Dispute, <http://www.mfa.gov.tr/grupa/ad/ade/aded/default.htm>, 15.05.2008.

¹¹⁶ Ege Denizi'nde halen aidiyeti tespit edilmemiş çok sayıda ada, adacık ve kayalık bulunmaktadır.