

DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.7364172>

Araştırma Makalesi / Research Article

## Ege Denizi'ndeki Uyuşmazlıkların Deniz Ulaştırmasına Olası Etkileri

Gökçe Çiçek CEYHUN<sup>1\*</sup> (Orcid ID: 0000-0003-3640-4018)<sup>1</sup>Bursa Teknik üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Bursa

\*Sorumlu yazar (Corresponding author): gokceceyhun@hotmail.com

Geliş Tarihi (Received): 22.09.2022

Kabul Tarihi (Accepted): 30.10.2022

### Özet

Tarihin her döneminde büyük önem taşıyan Ege Denizi'ndeki ulaştırma hatları, Marmara, Batı Anadolu ve Karadeniz'i Dünyanın diğer deniz alanlarına bağlamaktadır. Ege Denizi'ndeki yük akışları ve limanlardaki mevcut yoğunluk, bu alanı her geçen gün daha da dikkat çekici hale getirmektedir. Küreselleşmeyle birlikte Dünya ticaretindeki yük akışlarındaki artış, Ege Denizi'ne kıyıdaş olan ya da olmayan ülkelerin de bu alandaki sorunlara dâhil olmasında önemli bir etkidir. Özellikle karşılıklı kıyılara sahip olan Türkiye ve Yunanistan açısından söz konusu deniz alanındaki sorunlar, karasuları ve deniz alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin anlaşmazlıklarla ilerleyip, özellikle 1970'lerin sonlarında başlayan petrol arama çalışmaları ile yeni bir boyut kazanmıştır. Bu çalışma kapsamında öncelikle Ege Denizi'nde karasuları, kıta sahanlığı, Egemenliği Uluslararası Anlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar (EGEAYDAK), gayri askerî statüdeki adaların silahlandırılması ve arama kurtarma sorumluluk sahasına ilişkin sorunlar kısaca açıklanmıştır. Ardından Ege Denizi'ndeki tüm bu sorunların küresel deniz ticaretine olası etkileri değerlendirilmiştir. Her ne kadar Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, "açık denizlerin serbestliği" ilkesini ön plana çıkarmış olsa da uygulamada karşılaşılan bazı sorunlar, bu ilkeye ilişkin önemli bir çelişkinin varlığını düşündürmektedir. Bu nedenle söz konusu çalışmada, Ege Denizi'ndeki uyuşmazlıkların bu rotayı kullanan ticari gemilere ve dolayısıyla deniz ticaretine etkileri incelenerek örnek vakalar yorumlanmış ve çalışma sonuçlandırılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Ege Denizi, deniz alanları, deniz ticareti

## Potential Effects of Aegean Sea Disputes on Maritime Transportation

### Abstract

The transportation lines in the Aegean Sea, which are of great importance in every period of history, connect the Marmara, Western Anatolia and the Black Sea to other sea areas of the world. The cargo flows in the Aegean Sea and the current density in the ports make this area more and more remarkable day by day. The increase in freight flows in world trade with globalization is an important factor in the inclusion of riparian or non-riparian countries in the Aegean Sea into the problems in this area. Especially for Turkey and Greece, which have reciprocal coasts, the problems in the sea area in question progressed with the disagreements regarding the delimitation of territorial waters and sea areas, and gained a new dimension with the oil exploration studies that started in the late 1970s. Within the scope of this study, first of all, the problems related to territorial waters, continental shelf, Islands, Islands, Islets and Rocks whose Sovereignty Was Not Transferred to Greece by Agreements (EGEAYDAK), arming of non-military islands and search and rescue responsibility area in the Aegean Sea are briefly explained. Then, the possible effects of all these problems in the Aegean Sea on the global maritime trade were evaluated. Although the United Nations Convention on the Law of the Sea has highlighted the principle of "freedom of the high seas", some problems encountered in practice reveal an important contradiction regarding this principle. For this reason, in the aforementioned study, the effects of disputes in the Aegean Sea on commercial ships using this route and their effects on maritime trade were examined and case studies were interpreted and the study was concluded.

**Keywords:** Aegean Sea, maritime areas, maritime trade

## GİRİŞ

Kuzeyde Marmara Denizi aracılığıyla Karadeniz'e bağlantı sağlayan, güneyde ise Akdeniz'e uzanan Ege Denizi uzun yıllar boyu Türkiye ile Yunanistan arasında önemli fikir ayrılıklarına konu olmuştur. Başta karasuları ve kıta sahanlığı gibi sorunlar olmak üzere, Egemenliği Uluslararası Anlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar (EGEAYDAK), gayri askerî statüdeki adaların silahlandırılması ve arama kurtarma sorumluluk sahasına ilişkin meseleler gündemini korumaya devam etmektedir. Kuzey – güney hattında önemli bir ticari ulaşım rotasını teşkil eden Ege Denizi'ne ilişkin sorunlar sadece kıyıdaş ülkeleri değil, bu deniz alanını ticari anlamda kullanan ülkeler ve gemiler için de büyük önem arz etmektedir. Çünkü denizlerdeki aidiyet tartışması ve bu tartışmaya ilişkin alınan kararlar, bu deniz alanını kullanan her ülkeyi etkileme potansiyeline sahiptir. Bu nedenle, söz konusu çalışma kapsamında Türkiye ile Yunanistan'ı karşı karşıya getiren önemli sorunlar ele alınmış ve bu sorunların deniz ticaretine olası etkileri örnek olaylar incelenerek değerlendirilmiştir.

### Ege Denizi'ne İlişkin Uyuşmazlıklar

Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasında yaşanan sorunlar uzun yıllardır her iki ülkenin de gündeminde kalmaya devam etmektedir. İki ülke arasında çözüme kavuşmamış pek çok sorun başlığı olmakla beraber bu çalışma kapsamında karasuları, kıta sahanlığı, Egemenliği Uluslararası Anlaşmalarla Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar (EGEAYDAK), gayri askerî statüdeki adaların silahlandırılması ve arama kurtarma sorumluluk sahasına ilişkin sorunlar ele alınacaktır.

### Karasuları sorunları

Esas hatlardan itibaren belirli bir genişlikte olan ve kıyı devletinin egemenliği altında bulunan deniz alanları karasuları olarak ifade edilmektedir. Karasularına ilişkin haklar, karasuları üzerindeki hava sahasını, deniz yatağını ve toprak altını kapsar ([www.dehukam.ankara.edu.tr](http://www.dehukam.ankara.edu.tr)). Lozan Antlaşması'na göre Ege Denizi'nde gerek Yunanistan gerekse Türkiye için 3 mil olan karasuları sınırı ilk olarak 1936 yılında Yunanistan tarafından 6 mile çıkarılmıştır. Türkiye ise 20 Mayıs 1982 tarih ve 2674 sayılı Karasuları Kanunu ve kanuna istinaden Bakanlar Kurulu Kararıyla Ege Denizi'ndeki karasularını 6 mil olarak belirlemiştir. Uluslararası hukuka göre, karşıt konumlar arasında bulunan deniz alanları söz konusu olduğunda, sınırların karşılıklı anlaşmayla belirlenmesi gereklidir ([www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr)). Ancak Ege Denizi'nde tarafların bu konuda anlaşmaları henüz söz konusu olmamıştır. Diğer taraftan Ege Denizi'nde karasuları sınırının Yunanistan tarafından 12 mile çıkarılmasının çok farklı sonuçları olacaktır. Bu sorunların başında, buradaki açık deniz alanlarının tamamen Yunanistan'ın egemenliği altına girmesi gelmekte ve bu durum söz konusu alandaki açık deniz rotalarının azalması anlamına gelmektedir. Ege Denizi'ndeki deniz alanlarının Yunanistan egemenliğine girmesi, sadece Türkiye'yi değil, bu alanı kullanan tüm ülkeleri de etkileyecektir. Çünkü daha önce açık denizlerden geçiş yapan gemiler, bu sürecin ardından Yunanistan karasularından geçmiş olacaklardır.

### Kıta sahanlığı sorunları

Sahile kadar inen kara parçasının, değişen bir eğimle denizde devam etmesinden dolayı, ana kara parçasının denizin içindeki doğal uzantısının varlığı kıta sahanlığı olarak ifade edilmektedir.

Dolayısıyla kıyı devletleri bu alanda belli bir uzaklığa kadar egemenliğe sahip olup, deniz dibindeki kesimden faydalanmak, oradaki zenginlikleri korumak ve işletmek gibi haklar konusunda yetki sahibidir ve başka devletleri bu alanın dışında tutmayı tercih edebilir (Akın, 1978). Tıpkı karasularında olduğu gibi, kıta sahanlığına ilişkin olarak tarafların farklı tezlerinden dolayı Türkiye ve Yunanistan arasında henüz uzlaşmaya varılmış değildir. Yunanistan, Anadolu kıyılarının yakınında yer alan, kuzey-güney yönlü adaların kendi ülkesinin ayrılmaz bir parçası olduğunu iddia etmektedir. Türkiye ise Ege Denizi kıta sahanlığı sorununun bir bütün olarak ele alınmasından yanadır. Ege Denizi'ndeki adalar, coğrafi konumlarından dolayı, Anadolu'nun doğal uzantısının deniz üstünde kalan kısımlarıdır ve Anadolu kıta sahanlığı üzerindedir (Kurumahmut, 1988). Kıta sahanlığına ilişkin önemli sorunlardan biri bu alanda yapılacak bilimsel araştırmalara ilişkin problemlerdir. Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)'na göre bu alanda, Gökçeada yakınlarında 3.200 metre derinlikte doğalgaz tesipt edilmiştir (Işıklar, 2009, 121). Tüm bu nedenlerden dolayı Türkiye ve Yunanistan arasında yaşanan kıta sahanlığı sorunu tarafları sıklıkla karşı karşıya getiren önemli bir güvenlik sorunudur.

#### **Egemenliği uluslararası anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar (EGEAYDAK) sorunu**

Egemenliği uluslararası anlaşmalarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklarla ilgili olarak Türkiye, "gri bölgeler" tezini ortaya koymuştur. Çünkü Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyeti, Ege'deki bazı adaları ve adacıkları, doğrudan bu adaların adları

belirtilerek çeşitli anlaşmalarla diğer ülkelere terk etmiştir. Ancak Ege Denizi'nde bu anlaşmalara dahil olmayan çok sayıda ada, adacık ve kayalıklar mevcuttur. Yunanistan ise pek çoğu tartışmalı olan bu alanlarda kendi ülkesi adına iskâna açma girişimlerini sürdürmektedir (Sönmezoğlu, 2006, 663). Konuya ilişkin Türkiye tarafından yapılan çeşitli araştırmalar Gri Bölgeler tezine ilişkin olarak Ege Denizi'nde 25 adet coğrafi formasyonun varlığını göstermektedir (Kurumahmut, 1998, 118). Bu alanlardaki hakimiyet haklarının belirlenmesi, bölgede oluşabilecek potansiyel sorunların önlenmesi ya da gerekli tedbirlerin alınabilmesi açısından oldukça önemlidir.

#### **Gayri askeri statüdeki adaların silahlandırılması sorunu**

Ege Denizi'nde Lozan Anlaşması'na göre silahtan arındırılması gereken pek çok ada mevcut olmasına karşın, Yunanistan tarafından sözleşmeye aykırı olarak bu adalar silahlandırılmıştır (Keser, 2006: 482). İlk kez 1952'de İlyer adası, 1960'tan sonra ise diğer pek çok ada hızlı bir şekilde silahlandırılmaya başlanmıştır (Işıklar, 2009: 225). Türkiye her ne kadar bu girişimlere karşı 1964'te Yunanistan'a protesto notası verse de, Yunanistan böyle bir girişimde bulunmadığını açıklamıştır (Kut, 2004: 511). Ancak 1969 yılına gelindiğinde Yunanistan, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin adaları silahlandırma hakkı tanıdığını öne sürerek daha farklı bir tartışma konusu ve sorun alanı yaratmıştır. Çünkü adaların silahlandırılması sorunu, aynı zamanda Türkiye'nin güvenliğini de tehdit etme potansiyeline sahip bir sorun alanıdır.

#### **Arama kurtarma sorumluluk sahasına ilişkin sorun**

Egemenliği belirli olmayan deniz alanlarında yapılan Arama Kurtarma

(AK) faaliyetleri de zaman zaman ülkeleri büyük sorunların eşiğine getiren konulardan biridir. Çünkü bu alanlarda faaliyet göstermek, aynı zamanda söz konusu alanı sahiplenme anlamına da gelmektedir. Denizlere ilişkin AK hizmetlerine ilişkin esaslar, Hamburg Deniz Arama ve Kurtarma Sözleşmesi ile belirlenmiş ve ilk olarak 1985'te IMO (International Maritime Organization-Uluslararası Denizcilik Örgütü) tarafından “Deniz Arama Kurtarmasına Dair Uluslararası Sözleşme” kabul edilmiştir. Bu sözleşmeye Türkiye de Yunanistan da taraftır. Ancak Yunanistan, “Her AK bölgesi ilgili taraflar arasında anlaşma yoluyla tesis edilecektir” hükmünü ihtiva eden 2.1.4. ve “ilgili taraflar arasında, bir AK bölgesinin kesin boyutları konusunda anlaşmaya varılmaması halinde bu taraflar, bu alan içerisinde AK hizmetlerinin eşit ve kapsamlı bir eşgüdümünü sağlayacak uygun düzenlemeleri kabul konusunda anlaşmaya varmak için mümkün olan bütün çabayı gösterecektir” hükmünü çekince ile imzalamıştır. Aynı zamanda Yunanistan, denizdeki AK sorumluluk bölgesinin belirlenmesinde FIR (Flight Information Region - Uçuş Bilgi Bölgesi) hatlarının esas alınmasını talep etmektedir. Türkiye ise Yunanistan'ın bu tezine itiraz etmekte ve bu sınırların da anlaşma ile belirlenmesini istediğini her platformda dile getirmektedir (Kamacı, 2006, 63).

### **Ege Denizi'ndeki Uyuşmazlıkların Deniz Ulaştırmasına Olası Etkileri**

Ege Denizi'nde deniz ulaştırmasına etki etme potansiyeli en yüksek olan sorunlardan biri karasuları sorundur. Çünkü mevcut hali ile ege Denizi'nde açık deniz rotası olarak tabir edilebilen, iki önemli ulaştırma koridoru mevcuttur. Bu haliyle bu denizi kullanan tüm gemiler herhangi bir ülkenin karasularına giriş yapmaksızın açık

denizlerden geçiş yapabilmektedirler. Ancak Yunanistan'ın talebi doğrultusunda karasuları genişletildiğinde bu açık deniz alanları ve rotaları önemli ölçüde eksilmektedir. Oxman (1999, 26) tarafından yapılan bir araştırmaya göre, Ege Denizi'nde karasuları Yunanistan tarafından 12 mile çıkarıldığında, bir yandan bu alandaki açık deniz rotaları tamamen kaybolurken, Ege Denizi'nin büyük bir kısmı Yunanistan'ın egemenliğine girmiş olacaktır. Bu alanı kullanan tüm gemiler açık denizlerden geçmek yerine, Yunanistan'ın karasularından geçeceklerdir. Bu durum, sadece Türkiye için deniz ticaretini değil, bu alanı kullanan tüm ülkelerin gemileri için de ticareti etkileme potansiyeline sahiptir. Çünkü kıyı devletlerinin karasularında çok daha fazla yetkiye sahip oldukları bilinen bir gerçektir. Özellikle BMDHS (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi)'nin 22.maddesi bu konuda oldukça dikkat çekicidir. Bu maddeye göre “Seyrüsefer güvenliği gerektirdiği takdirde sahil devlet, kendi karasularında zararsız geçiş hakkını kullanan yabancı gemilerden, kendisinin belirlemiş olduğu ulaşım yollarını kullanmalarını ve gemilerin geçişlerinin düzenlenmesi amacıyla kendisi tarafından öngörülen trafik ayırım şemalarına uymalarını talep edebilir”. Yani gemiler, kıyı devletlerinin karasularından geçerken çeşitli gerekçelerle durdurulabilir ya da ticaret, turizm gibi faaliyetler kesintiye uğratılabilir. Bu çalışma kapsamında bu duruma örnek teşkil edebilecek örnek olaylar aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

- 3 Temmuz 2017 tarihinde İskenderun'dan İzmit Körfezi'ne doğru hareket eden 4300 DWT taşıma kapasitesine sahip Türk bayraklı bir kuruyük gemisine, Yunan Sahil Güvenlik unsurları tarafından Rodos Adası açıklarında ateş edilmiştir. Rodos

açıklarında, yani uluslararası sularda, Yunan Limanı'na yanaşması istenen gemi, kaptanın bu direktife uymayacağını belirtip demir atmasının ardından sorun yaşanmaya başlanmıştır. Gemi kaptanı Türk Sahil Güvenlik güçlerine bilgi vermiş ve Türk karasularına yönelmiştir. Ancak bu esnada gemiye silahlı saldırı düzenlenmiş ve ardından 2 Türk Sahil Güvenlik botu olay yerine gitmiştir (www.internethaber.com).

- 11 Ekim 2016 tarihinde Ege Denizi'nde Bodrum açıklarında uluslararası sular olarak tabir edilen açık denizde Rusya'dan Suriye'ye giden Tanzanya bayraklı bir yük gemisi Yunan Sahil Güvenlik ekipleri tarafından durdurulmuştur. Gemide aramalar devam ederken iki Türk Sahil Güvenlik botu da müdahale etmeyip, gelişmeleri uzaktan takip etmiştir. Yunanistan tarafından yapılan açıklamada geminin AIS cihazı (Otomatik tanımlama Sistemi) kapalı halde seyretmesi nedeniyle Yunan Sahil Güvenlik botu tarafından durdurulduğu ve 30 dakika sonra serbest bırakıldığı ifade edilmiştir (www.cumhuriyet.com.tr).

- 15 Mayıs 2022'de bir Türk gemisi Rodos'tan ayrılacakken durdurulmuştur. Gerekçe olarak Yunan liman yetkilileri, Türk kaptanın verdiği haritanın geçerli olmadığını belirtmişlerdir. Söz konusu olayda haritalar, adalar arasında seyir yapan gemilerin denizde meydana gelebilecek kazalarda hangi ülkenin gemiye müdahale edeceğini göstermektedir. Ancak tarafların tezleri birbiriyle çatıştığı için uygulanmak istenen haritalar farklıdır. Bu durumda turizm şirketi 122 yolcusunu otele yerleştirmek zorunda kaldığı için ciddi zararlar görmüştür ve faaliyeti kesintiye uğratılmıştır (www.hurriyet.com.tr).

- 10 Eylül 2022'de Çanakkale VTS (Gemi Trafik Hizmetleri) tarafından Bozcaada'nın güneybatısında, yani

uluslararası sularda seyir halinde olan Komoros bayraklı bir gemiye 2 Yunanistan Sahil Güvenlik unsuru tarafından taciz ateşi açılmıştır. Haberin ardından 2 Sahil Güvenlik Botu söz konusu bölgeye sevk edilmiş ve bu gemilerin gelişinin ardından Yunanistan'a ait Sahil Güvenlik unsurları söz konusu alandan ayrılmıştır. Gemide bulunan 18 personelde can kaybı ya da yaralanma söz konusu olmamıştır (www.sg.gov.tr).

Bu çalışma kapsamında sıralanan örnek olaylar, söz konusu soruna ilişkin süreçlerin sadece küçük bir kısmını oluşturmaktadır. Ege Denizi'nde kimi zaman haber olarak kamuoyuna taşınan, ancak çoğu zaman da sadece Sahil Güvenlik unsurları tarafından bilinen ve mücadele edilen bu olaylara benzer daha pek çok sorun yaşanmaktadır. Oysa BMDHS'nin seyrüsefer haklarını düzenleyen 90.Maddesi'nde açıkça "Sahili bulunsun veya bulunmasın her devlet, açık denizlerde kendi bayrağını taşıyan gemileri seyrettirme hakkına sahip" olduğu belirtilmektedir. Teoride tüm Dünyada kabul gören bu maddenin ne yazık ki pratikte çok da gerçeği yansıtmadığı anlaşılmaktadır. Çünkü ülkeler çeşitli gerekçelerle ve denizleri sahiplenmek adına çeşitli bahanelerle gemileri durdurmakta ve deniz ticaretini kesintiye uğratmaktadırlar. Özellikle Ege Denizi'nde, örnek olaylarda belirtildiği gibi Yunanistan tarafından gerçekleştirilen bu eylemler, uluslararası hukuğa aykırı bir şekilde gerçekleşmekte ve bu süreçten sadece Türk gemileri değil, bu deniz alanını kullanan tüm gemiler etkilenmektedir. Unutulmamalıdır ki bayrak, bir geminin bayrağını taşıdığı devletin koruması altında olduğunun bir simgesidir. Gemiler, ilke olarak bayrağını taşıdığı devletin yetkisi ve denetimi altındadır. Türk bayraklı bir gemiye izinsiz çıkmak, Türk devletinin yetki ve denetimine karşı

çıkacaktır ve bu durum uluslararası hukuka tamamen aykırıdır.

## SONUÇ

Ege Denizi’nde yaşanan tüm bu süreçlerin asıl kaynağı Türkiye ve Yunanistan arasında henüz çözüme kavuşmamış özellikle karasuları, Arama Kurtarma Faaliyetlerine ilişkin sorunlar ve EGEAYDAK olarak bilinen gri bölgeler tezine ilişkin sorunlardır. Bu problemlere sağlıklı çözümler bulunmadığı sürece, sorunların devam etme ve tarafları sürekli karşı karşıya getirerek savaşın eşiğine getirme olasılığı her daim söz konusudur. Çözüm bekleyen bu sorunlar, sadece Türk ve Yunan taraflarını değil, bu deniz alanını kullanan tüm ülkeleri etkileme potansiyeline sahiptir. Özellikle Yunanistan tarafından Ege Denizi’nde karasuları sınırlarını arttırma girişimleri, buradaki açık deniz alanlarının azaltılmaya çalışılması anlamına gelmektedir. Bilhassa, bu çalışma kapsamında belirtilen örnek olaylardaki gibi Yunanistan tarafından, karasularındaki haklardan faydalanmak amacıyla ya da buradaki hakları bahane ederek bölgedeki gemileri durdurma girişimleri oldukça tehlikeli ve tehditkârdır. Karasularının devletlere kazandırdığı haklar değerlendirildiğinde, Ege Denizi’ndeki sınırlandırma sorunun sadece denizlerin paylaşım alanını belirlemeye yönelik olmadığı, aynı zamanda kıyıdaş ülkeler için uluslararası deniz ticaret rotalarına da etki eden önemli bir egemenlik sorunu olduğu değerlendirilmektedir.

## AÇIKLAMA

Bu çalışma, yazara ait yayınlanmamış doktora tezinden alıntılar içermektedir.

## KAYNAKLAR

- Akın, M.Z. 1978. Karasuları, İç Sular, Gemilerin Bu Sulardaki Hukuki Rejimi ve Kıta Sahaneliği, Ankara.
- Başdemir, M. 2007. Türkiye’nin Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Yunanistan İle Olan Karasuları Sorunu”, Güvenlik Stratejileri Dergisi, Yıl: 3. Sayı: 6.
- Işıklar, H.C. 2009. Ege’de Çözülemeyen Türk-Yunan Sorunları ve Casus Belli, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.
- Kamacı, K.E. 2006. Türkiye ile Yunanistan Arasında Ege Denizi’nde Uluslararası Hukuktan Kaynaklanan Sorunların Türkiye’nin AB’ye Giriş Sürecine Etkileri. Yüksek Lisans Tezi, Genelkurmay Başkanlığı, Harp Akademileri Komutanlığı, Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul.
- Kurumahmut, A. 1998. Ege’de Temel Sorun, Egemenliği Tartışmalı Adalar, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.
- Özman, A. 2006. Deniz Hukuku 1, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.
- Sur, M. 2006. Uluslararası Hukukun Esasları, Beta, İzmir.
- Sönmezoğlu, F. 2006. Türk Dış Politikası, Der Yayınları, İstanbul.
- Toluner, S. 1996. Milletlerarası Hukuk Dersleri, Beta, İstanbul.

- Oxman, H.B. 1999. The Application of the Straits Regime Under the UN Convention on the Law of the Sea in Complex Geographic Situations such as the Aegean Sea. International Conference The Passage of Ships Through Straits, Athens, October 23. <http://dehukam.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/115/2016/12/Genel-tekrar-28-Aral%C4%B1k-son.pdf> (20.07.2022)
- <https://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/fatih-cekirge/egede-harita-catis-masi-42063172> (18.07.2022)
- <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/egede-uluslararası-sularda-sıcak-saatler-rusyadan-suriyeye-giden-gemi-durduruldu-614274> (23.07.2022)
- <https://www.sg.gov.tr/yunanistan-unsurlari-terafından-bozcaada-aciklarında-ro-ro-gemisine-acilan-taciz-atesi-hk> (23.07.2022)
- <https://www.internethaber.com/yunan-sahil-guvenliginden-turk-gemisine-silahlı-saldırı-video-galerisi-1790010.htm> (28.07.2022)
- <https://www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa> (24.07.2022).