

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

KARADENİZ DENİZ GÜVENLİK POLİTİKASI

DOKTORA TEZİ

**M. Sc. Levent ERKEK
Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı**

**Danışman
Prof. Dr. Necmettin AKTEN**

ARALIK , 2006

ÖNSÖZ

Karadeniz bölgesi giderek artan bir şekilde uluslar arası aktörlerin ilgisini çekmeye başlamıştır. Bu aktörlerin öncülüğünü yapan ABD, Karadeniz havzasına üç ayrı nedenden dolayı önem vermektedir. Bunlar Jeopolitik, Ekonomik ve Güvenlik düzlemindeki hedefleridir. NATO, 11 Eylül 2000 olaylarını müteakiben tüm Akdeniz’de ACTIVE ENDEAVOUR hareketini başlatmış ve bu hareketi çeşitli güvenlik endişeleri bahaneleriyle Karadeniz’e genişletmek girişimi içerisindedir. Güvenlik endişeleri adı altında NATO’nun Karadeniz’e genişlemek istemesini çok yakında Avrupa Birliği’nin genişlemesi takip edecek ve Karadeniz’de güvenlik politikalarının oluşturulmasında AB yeni bir aktör olarak yer alabilecektir.

Günümüzde gerek ABD gerekse NATO tarafından üzerinde çalışılan ve muhtemelen yakın gelecekte gündeme gelebilecek Türkiye’yi ilgilendiren en önemli konu ise; Karadeniz Güvenliği ile ilgili sıkıntılı Montreux Sözleşmesinin getirdiği kısıtlamalardan kaynaklandığını bahane ederek sözleşmenin feshinin veya tadilinin gündeme getirilmesidir. Türkiye’nin inisiyatifi ve girişimleri sonucu Karadeniz’de 2001 yılında Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) kurulmuş ve faaliyetlerine başlamıştır. 2004 yılından itibaren ise Türkiye Karadeniz’de terörizme karşı BLACKSEA HARMONY hareketine başlamıştır. Ancak Karadeniz Güvenliği kapsamında başlatılan ve halen devam eden bu faaliyetler bile ne ABD’nin ne de NATO’nun bu deniz üzerindeki beklentilerini değiştirebilmiştir. Gelecekte Karadeniz’in bir enerji koridoru olacağı göz önüne alındığında “*enerji ve güvenlik*” kavramları Karadeniz Deniz Güvenlik Politikasının en önemli belirleyici unsurları olacaktır.

Karadeniz Deniz Güvenliği konusunda, sadece askeri açıdan değil, jeopolitik ve jeostratejik, bölge ve bölge dışı güçlerin politikaları, bölgedeki mevcut kriz kaynakları, enerji hatları, denizlerdeki tehditler, deniz ulaştırması, bölgesel güvenlik yapılanmaları, çevre güvenliği ve Montreux da olmak üzere güvenliği dolaylı veya dolaysız etkileyebilecek tespit edilen bütün kriterler incelenmeye çalışılmıştır. Bölgenin stratejik önemi her geçen gün artmaktadır. Tezin amacı bütün bunların analizini yapmak ve Montreux sözleşmesini yıpratma girişimlerine karşı da olmak üzere Karadeniz’de Deniz Güvenlik Politikasını belirlemektir.

Çalışmalarım boyunca değerli desteği ve katkılarından dolayı danışmanım Prof.Dr. Necmettin AKDEN ile Tez izleme komitesinde bulunan Prof.Dr. Bedri ALPAR ve Doç.Dr. Güler ALKAN’a, değerli katkıları ve yönlendirmelerinden dolayı Doç.Dr.Hüseyin YÜCE ve Doç.Dr.Cem GAZİOĞLU’na teşekkürü borç bilirim.

Ayrıca tezin oluşma aşamasında yapmış olduğu katkılardan dolayı Tuğamiral Cem GÜRDENİZ, meslektaşım Akın ALKAN ve sürekli desteğinden dolayı eşim Müh.N.Ebru ERKEK ve kızım R.Ceren ERKEK’e teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ-----	i
ÖZET -----	ii
ABSTRACT -----	iii
TABLO LİSTESİ -----	iv
ŞEKİL LİSTESİ -----	v
GRAFİK LİSTESİ -----	vi
KISALTMALAR-----	vii
EKLER -----	x

BÖLÜM-1

1. GİRİŞ -----	1
----------------	---

BÖLÜM-2

2. KARADENİZ'İN JEOPOLİTİK VE JEOSTRATEJİK ÖNEMİ

2.1. Karadeniz'in Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi -----	4
2.2. Karadeniz Bölgesinin Özellikleri -----	10
2.3. Karadeniz'e artan ilgi -----	11
2.4. ABD için Karadeniz'in önemi-----	12
2.5. ABD'nin Karadeniz Bölgesinde kullanabileceği güç unsurları-----	17
2.5.1. Askeri Güç-----	17
2.5.2. Politik Güç-----	17
2.5.3. Ekonomik Güç -----	18
2.6. Karadeniz Bölgesi'nin Mevcut Dinamikleri-----	18
2.6.1. Bölgeselleşme -----	19
2.6.2. Çatışmalı Konuların Bölge Oluşumuna Etkileri-----	20
2.6.3. Karadeniz Bölgesi'ndeki İşbirliği Organizasyonları-----	21
2.6.3.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği -----	21
2.6.3.2. GUUAM -----	26
2.6.4. Karadeniz'de Yeni İşbirliği Arayışları-----	27
2.7. Karadeniz'in Değişen Jeopolitiğinde Türkiye -----	28

BÖLÜM-3

3. DENİZ GÜVENLİĞİNİN ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

3.1. Deniz Güvenliğinin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi -----	30
3.1.1. ISPS Kod (Uluslar Arası Liman ve Gemi Emniyet Kodu)-----	33
3.1.1.1. ISPS Kod'un Hedefleri-----	35
3.1.1.2. ISPS Kod'un Amaçları-----	35
3.1.1.3. ISPS Kod'a Tabi Gemiler ve Limanlar-----	37
3.1.2. SUA Sözleşmesi ve Protokolünde Değişiklik Çalışmaları -----	38
3.2. Denizde Denetim Harekatı (DDH)-----	42

3.2.1.	Gemilere Çıkılması (Boarding Yapılması)-----	46
3.2.2.	Genel Değerlendirme -----	48
3.3.	Denizlerde Güvenliğin Hukuksal Boyutu-----	51
3.3.1.	Ülkelerin Açık Denizlerdeki Yetki ve Sorumlulukları -----	51
3.3.2.	Açık Denizlerde İstisnai Yetkiler -----	55
3.4.	Deniz Güvenliği Kapsamında Mevcut Uygulamaların Deniz Hukuku Açısından Değerlendirilmesi -----	55

BÖLÜM-4

4. KARADENİZ DENİZ GÜVENLİĞİ

4.1.	GİRİŞ -----	63
4.2.	Bölge Ülkelerinin ve Bölge Dışı Güçlerin Karadeniz Politikaları -----	63
4.2.1.	Türkiye'nin Karadeniz Politikası-----	63
4.2.2.	Rusya Federasyonu (RF)'nin Karadeniz Politikası-----	66
4.2.3.	Romanya'nın Karadeniz Politikası-----	71
4.2.4.	Bulgaristan'ın Karadeniz Politikası-----	73
4.2.5.	Ukrayna'nın Karadeniz Politikası-----	73
4.2.6.	Gürcistan'ın Karadeniz Politikası-----	75
4.2.7.	ABD'nin Karadeniz Politikası-----	76
4.2.8.	NATO'nun Karadeniz Politikası -----	80
4.2.9.	Avrupa Birliği (AB)'nin Karadeniz Politikası -----	87
4.2.10.	Bölge Dışı Güçlerin Karadeniz'de deniz gücü bulundurma İstatistikler -----	91
4.3.	Karadeniz ve Çevresindeki Mevcut Kriz Kaynakları -----	94
4.3.1.	Karadeniz Ülkelerinin Genel Durumu-----	94
4.3.2.	SSCB'nin Dağılmasından Sonra Karadeniz'de Yaşanan Sorunlar -----	96
4.3.2.1.	Karadeniz Yetki Alanları'nın Hukuki Statüsü-----	96
4.3.2.2.	RF - Ukrayna Donanması'nın Paylaşılması -----	99
4.3.2.3.	RF-Ukrayna arasında Yalta'daki deniz feneri sorunu -----	101
4.3.2.4.	Tuzla Adası Sorunu-----	102
4.3.2.5.	Yılan Adası Sorunu-----	103
4.3.2.6.	Ukrayna'nın Bölünmesi ve Kırım'ın Statüsü Sorunu-----	104
4.3.3.	Karadeniz Çevresindeki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri -----	106
4.3.3.1.	Çeçenistan Sorunu -----	109
4.3.3.2.	Dağıstan Sorunu -----	111
4.3.3.3.	Kuzey Osetya-İnguşetya Sorunu -----	111
4.3.3.4.	Karaçay - Çerkes Sorunu -----	112
4.3.3.5.	Lezgi Sorunu -----	113
4.3.3.6.	Kabardin - Balkar Sorunu-----	113
4.3.3.7.	Acaristan Sorunu-----	114
4.3.4.	Donmuş Çatışma Alanları-----	115
4.3.4.1.	Yukarı (Dağlık) Karabağ Sorunu-----	116
4.3.4.2.	Güney Osetya Sorunu -----	118
4.3.4.3.	Abhazya Sorunu -----	121
4.3.4.4.	Transdinyester Sorunu -----	123
4.3.5.	Kafkasya'daki Kriz Kaynakları Olarak Petrol ve Boru Hattı Güvenliği -----	125

4.3.6.	Kafkasya Kriz Kaynakları ve Bölgelerinin NATO'nun Güvenliğine Etkileri -----	126
4.3.7.	Kafkasya Kriz Kaynakları ve Bölgelerinin AB'nin Güvenliğine Etkileri-----	127
4.3.8.	Değerlendirme-----	128
4.4.	Karadeniz'de Enerji Hatlarının Güvenliği -----	129
4.4.1.	Dünya Ham Petrol Rezervleri -----	129
4.4.2.	Hazar Bölgesi'nin Petrol ve Doğal Gaz Potansiyeli -----	132
4.4.3.	Enerji Tedarikçisi Olarak Karadeniz Ülkeleri ve AB'nin RF'ye Bağımlılığı-----	135
4.4.4.	Hazar Havzası Enerji Kaynaklarını Aktaran Petrol Boru Hatları-----	137
4.4.5.	Hazar Havzası Enerji Kaynaklarını Aktaran Doğal Gaz Boru Hatları	141
4.4.6.	By - Pass Boru Hatları-----	142
4.4.7.	Enerjinin Jeopolitiği, Dünya Üzerindeki Jeo-Ekonomik Mücadele ---	146
4.4.7.1.	ABD'nin enerji talebi -----	146
4.4.7.2.	AB'nin enerji açısından dışa bağımlılığı-----	147
4.4.8.	Jeo-ekonomik merkezlerde sıcak çatışma olasılıkları-----	149
4.4.9.	Petrol ve doğal gaz taşımacılığının stratejik önemi -----	150
4.4.10.	Karadeniz Bölgesinde Enerji Güvenliği , İşbirliği İmkanları-----	153
4.4.11.	Değerlendirme-----	155
4.5.	Karadeniz Deniz Ulaştırma Hatları -----	158
4.6.	Karadeniz'de Çevre Güvenliği Sorunu-----	165
4.6.1.	Karadeniz'in Fiziksel ve Oşinografik Özellikleri -----	165
4.6.2.	Karadeniz'in Ekolojik Özellikleri-----	165
4.6.3.	Karadeniz'in Ekonomik Verimliliği -----	166
4.6.4.	Karadeniz'de Petrol Kirliliği -----	167
4.6.5.	Karadeniz'de Çevre Kirliliği -----	169
4.6.6.	Karadeniz'in Korunmasına ilişkin Bükreş Sözleşmesi -----	173
4.7.	Türk Boğazları ve Montreux -----	175
4.7.1.	Genel-----	175
4.7.2.	Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Geçiş Rejimi -----	182
4.7.3.	Montreux Sözleşmesinin Uygulanmasında Gündeme Gelen Sorunlar/Problemler-----	193
4.7.4.	II. Dünya Savaşında Montreux nasıl delindi-----	197
4.7.5.	Montreux Sözleşmesinde 15000 tonaj limiti nasıl belirlendi?-----	198
4.7.6.	Tuna Nehri ile Montreux İlişkisi-----	199
4.7.7.	Türk Boğazlarının Hukuki Statüsünde Olabilecek Değişiklikler-----	201
4.7.8.	Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Fesih ve Tadil Koşulları -----	208
4.7.9.	Montreux Sözleşmesi'nin Karadeniz Deniz Güvenliğine Etkisi-----	222
4.7.10.	Değerlendirme -----	224

BÖLÜM-5

5. KARADENİZ DENİZ GÜVENLİĞİ POLİTİKASININ İNCELENMESİ

5.1.	Güvenlik Kavramı -----	227
------	------------------------	-----

5.2.	Politika Kavramı -----	229
5.3.	Denizde Terörizm ve Karadeniz’de Tehdit Analizi-----	229
5.3.1.	Asimetrik Tehdit Kavramı -----	229
5.3.2.	11 Eylül Öncesi Terörün Deniz Boyutu -----	232
5.3.3.	11 Eylül Sonrası Terörün Deniz Boyutu -----	236
5.3.4.	Deniz Terörü-----	239
5.3.5.	Denizde/Denizden Terör Senaryoları-----	242
5.3.6.	Terörist Saldırlara Karşı Alınan/Alınacak Tedbirler -----	244
5.3.7.	Denizlerde Korsanlık -----	245
5.3.8.	Denizde Korsanlık Faaliyetlerinin Küresel Ekonomiye Etkileri-----	249
5.3.9.	Denizde Korsanlık ve Terörizm arasındaki ilişki-----	250
5.3.10.	Türkiye ve Deniz Terörü -----	251
5.3.11.	Kitle İmha Silahları (KİS)’nın Yayılması Sorunu-----	253
5.3.12.	Denizlerde terörist saldırılara hassas riskler -----	256
5.3.13.	Karadeniz’de Risk/Tehdit Değerlendirmesi-----	259
5.3.14.	Karadeniz’e Dair Güncel Risk/Tehdit Değerlendirmesi ve Yasadışı Faaliyetler-----	262
5.3.15.	Karadeniz’deki Şüpheli Gemiler -----	262
5.3.16.	Karadeniz’de Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi için tedbirler-----	263
5.3.17.	Değerlendirme-----	263
5.4.	Karadeniz Ülkelerinin Deniz Gücü Analizi-----	267
5.4.1.	Karadeniz’deki Askeri Güç Dengesi-----	268
5.4.2.	Askeri Güven ve Silah Kontrolünün Sağlanması-----	272
5.4.3.	Değerlendirme-----	279
5.5.	Karadeniz’de Deniz Güvenliğine yönelik girişimler-----	280
5.5.1.	Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) -----	280
5.5.2.	Karadeniz Uyumu Harekatı (BLACK SEA HARMONY)-----	289
5.5.3.	Karadeniz’de Deniz Alanında Güven ve Güven Arttırıcı Önlemler --	294
5.5.4.	Karadeniz Ülkeleri Sahil Güvenlik/Sınır Birlikleri Komutanlar Toplantısı girişimi-----	296
5.5.5.	Değerlendirme-----	297
5.6.	Karadeniz’de Deniz Güvenliğine yönelik diğer girişimler-----	299
5.6.1.	Elektronik Deniz Ulaşım Sistemi (Marine Electronic Highway)-----	299
5.6.2.	Maritime Domain Awareness (MDA)-----	303
5.6.3.	Uzak Mesafe Gemileri Tanımlama ve Takip Sistemi (LRIT) -----	305
5.7.	Karadeniz’de Deniz Güvenlik Politikası-----	309

BÖLÜM-6

6.	SONUÇ VE ÖNERİLER -----	312
	KAYNAKLAR -----	329
	EKLER-----	347
	ÖZGEÇMİŞ -----	356

ÖZET

Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası Levent ERKEK

Karadeniz, özellikle geniş Avrupa Atlantik güvenliği bağlamında, artan bir önem kazanmaktadır. Ana nedenler iki kelimedede saklıdır: enerji ve güvenlik. Son on yıl boyunca Karadeniz dünyanın en önemli enerji koridorlarından biri olmuştur. Bunun sonucu olarak, Karadeniz enerji koridorunun güvenliğini sağlamak hem global hem de bölgesel açıdan en önemli faaliyet alanlarından biridir. Ancak, artık enerji koridoru haline gelmiş olan Karadeniz’de başta terörist faaliyetler olmak üzere her türlü yasadışı faaliyetin risk durumundan tehdit durumuna dönüşümünü engellemek için caydırıcı tedbirlere ihtiyaç vardır. Bu çerçevede, Karadeniz deniz güvenliğine olarak, deniz alanı ile ilgili olarak Karadeniz’e kıyası olan bütün devletler arasında koordinasyon ve tam bir iş birliği gerçekleştirilmeli ve deniz güvenliğinin bölünmezliği prensibinden hareketle bölgedeki deniz güvenliği Avrupa Atlantik güvenlik sistemi ile eş güdüm içinde olmalıdır.

11 Eylül 2001 tarihindeki terörist saldırılar, denizlerde yeni bir çağın başlamasına neden olmuştur. “Maritime Safety” (Denizde Emniyet) kavramı yanında “Maritime Security” (Denizde Güvenlik) kavramı oluşmuştur. Karadeniz’de Türkiye’nin girişimiyle başlatılan BLACKSEAFOR ve Karadeniz Uyumu (BLACKSEA HARMONY) hareketi Karadeniz deniz güvenliğine çok büyük katkı sağlamaktadır.

Bölge dışı güçlerin (ABD, AB, NATO gibi) Karadeniz’e artan ilgileri halen direk veya dolaylı yollardan devam etmektedir. Artan bu ilginin görünmeyen nedenleri görünen nedenlerinden çok daha fazladır. ABD ve NATO Karadeniz’e çıkabilmek için Montreux’un değiştirilmesi dahil bütün yolları bir plan dahilinde denemektedir. Karadeniz’in Deniz Güvenliği’ni ilgilendiren en önemli husus Montreux sözleşmesidir. Sözleşme 70 yıl içinde boğazlardan geçişi düzenleyen hukuki bir enstrüman olmaktan çıkmış, Karadeniz’in deniz güvenlik rejimini oluşturmuştur. Sözleşmenin mevcut haliyle korunması yönünde politikaların uygulanmasına devam edilmesinin ve gelecekte oluşabilecek olaylara karşı alternatifli politikalar ve stratejiler üretilmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

Karadeniz güvenliği konusunda, Türkiye tarafından izlenmekte olan politikanın odak noktasını, bölgesel ve uluslararası boyutların, geniş Avrupa-Atlantik bölgesi çerçevesinde bir bölünmeye yol açılmadan ve Karadeniz’in, geniş çaplı bir ihtilaf bölgesi haline dönüşmesine meydan verilmeden birleştirilmeye çalışılması oluşturmaktadır. “Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası”, Karadeniz’in güvenliği kapsamında mevcut tüm sorunlar incelenerek tespit edilmeye çalışılmıştır.

ABSTRACT

Blacksea Maritime Security Policy **Levent ERKEK**

Blacksea, especially in the context of wide Euro-Atlantic security, is gaining an increasing importance. The main reasons are hidden in two words; energy and security. In the last decade Blacksea has become one of the most important energy corridors in the world. Consequently, providing security in Blacksea energy corridor is one of the most important operation area both globally and regionally. But, in order to prevent illegal activities constituting risk, especially terrorist activities in the Blacksea energy corridor, turn into threat, deterrent precautions are needed. In this context, full cooperation and coordination connected with maritime domain amongst the Blacksea littorals should be achieved and realizing that maritime security is indivisible maritime domain security in the region should be coordinated with Euro-Atlantic security system.

Due to the terrorist attacks on 11 September 2001, a new era started at seas. Maritime Safety is replaced by Maritime Security. BLACKSEAFOR and BLACKSEA HARMONY initiated in Blacksea by Turkey contribute a great deal to maritime domain security in the Blacksea.

Outer region forces' (USA, EU and NATO) increasing interest to Blacksea continues directly or indirectly. Invisible causes of this increasing interest are a lot more than the visible ones. USA and NATO are trying all means, including changing Montreaux, in order to get to Blacksea. The most important factor connected with maritime security in Blacksea is the Montreaux Convention. In the last 70 years, the Montreaux Convention, changed from being a legal instrument arranging passage through the Straits to a maritime security regime in Blacksea. Therefore, continuing to implement policies aiming to utilize the convention with existing conditions and producing policies and strategies with alternatives for the future, are deemed necessary.

The focus of the policy followed by Turkey towards Blacksea security is to combine regional and international dimensions without preventing a split in the wide Euro-Atlantic region and without preventing Blacksea to become a wide conflict zone. In the context of Blacksea security, to determine a "Blacksea Maritime Security Policy" by investigating all problems is strived.

TABLolar

Tablo 2.1	: Bölgesel Ticaret Ortak Olmadan Önce Devletlerarası Çatışmalı Sorunlara Sahip Ülkeler-----	20
Tablo 2.2	: Aynı Entegrasyon Dahilinde Olup Çatışmalı Sorunları Bulunan Ülkeler -----	20
Tablo 4.1	: Karadeniz'deki Yeni Güvenlik Tehditlerinin Şiddeti-----	95
Tablo 4.2	: Devletlerin Güvenlik Duyarlılıkları -----	95
Tablo 4.3	: Karadeniz Ülkelerinin Hükümetlerinin Etkinliği -----	96
Tablo 4.4	: İnceleme Seviyelerine Göre, Kriz Kaynakları Olarak Konular ve Özel Konular -----	107
Tablo 4.5	: Kafkasya'da Temel Kriz Bölgeleri -----	108
Tablo 4.6	: Hazar Bölgesi Petrol ve Doğalgaz Rezervleri -----	133
Tablo 4.7	: Hazar Bölgesi Üretim Değerleri -----	135
Tablo 4.8	: Hazar Bölgesi İhraç Değerleri-----	135
Tablo 4.9	: AB'nin 2030 Yılına Kadar Gaz İthalat Bağımlılığı-----	136
Tablo 4.10	: Türkiye ve Komşu Ülkelerin Deniz Ticaret Filoları-----	160
Tablo 4.11	: Denizyolu İle En Fazla İhracat-İthalat Yapılan Ülkeler-----	161
Tablo 4.12	: KEİB Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (Ton) -----	162
Tablo 4.13	: Montreux Sözleşmesinde 2007 yılına kadar ortaya çıkan sorunlar (özet)----	226
Tablo 5.1	: Denizde Terörizmin Kronolojisi -----	265
Tablo 5.2	: 1910-2006 Yılları arasında Biyolojik, Kimyasal ve Nükleer Terör Olayları-----	254
Tablo 5.3	: Karadeniz Ülkelerinin Sahip Olduğu Deniz Gücü (Gemi Bazında) -----	269

ŞEKİLLER

Şekil 4.1	: NATO'nun Karadeniz Güvenliğine Yaklaşımları -----	80
Şekil 4.2	: NATO'nun Karadeniz'e İlgisi-----	81
Şekil 4.3	: Kafkas Petrol ve Doğalgazının Dağılımı-----	125
Şekil 4.4	: Dünya Petrol Ticaretindeki Deniz Yolları -----	151
Şekil 4.5	: Karadeniz'de Ulaştırma Hatları-----	163
Şekil 4.6	: Karadeniz'de Deniz Ulaştırması Trafığı -----	164
Şekil 5.1	: Dünyada Petrol Boru Hatları ve LNG Tanker Trafığı-----	257
Şekil 6.1	: Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası-----	322
Şekil 6.2	: BLACKSEAFOR'un uzun dönemde transformasyonu -----	323
Şekil 6.3	: Denizlerde Güvenlik ile Denizlerin Serbestliği arasındaki ters orantı-----	324

GRAFİKLER

Grafik 2.1	: Yıllara Göre Türkiye'nin İhracat ve İthalat Yapısı -----	25
Grafik 4.1	: Karadeniz'e Çıkış Yapan NATO Ülkeleri Harp Gemileri -----	91
Grafik 4.2	: Karadeniz'e Çıkış Yapan NATO Ülkeleri Toplam Tonajları (Ton Olarak)-----	92
Grafik 4.3	: NATO Üyesi Ülkelerin Yıllara Göre Karadeniz'e Çıkışı -----	92
Grafik 4.4	: Karadeniz'e Çıkış Yapan NATO Ülkelerinin Yıllara Göre Gemi Adetleri -----	93
Grafik 4.5	: Karadeniz'e Çıkış Yapan NATO Ülkelerinin Yıllara Göre Tonajı -----	93
Grafik 4.6	: Dünya Enerji Tüketimi İçinde Enerji Kaynaklarının Payları -----	129
Grafik 4.7	: Dünyada Ham Petrol Rezervlerinin Bölgelere Göre Dağılımı (2005)-----	130
Grafik 4.8	: KEİB Ülkeleri İle Denizyolu Taşıma Yüzdeleri -----	162
Grafik 4.9	: Karadeniz'de Ticaret Gemileri Tarafından En Çok Beyan Edilen Limanlar-	163
Grafik 5.1	: Klasik Deniz Tehdidine Karşı İcra Edilen Faaliyetler-----	232
Grafik 5.2	: Denizde Asimetrik Tehdit ve Buna Karşı İcra Edilen Faaliyetler-----	232
Grafik 5.3	: Dünya Denizlerindeki Korsanlık ve Silahlı Soygun Faaliyetleri-----	246
Grafik 5.4	: 1991-2003 Yılları Arasında Meydana Gelen Korsanlık ve Silahlı Saldırı Olayları-----	247
Grafik 5.5	: Son 20 Yılda Denizde Meydana Gelen Korsanlık Olaylarının Bölgelere Göre Artışı-----	248
Grafik 5.6	: Karadeniz Ülkeleri Deniz Kuvvetleri Toplam Tonajı-----	272

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AGİK	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Konferansı
AGİT	: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
AIS	: Automatic Identification System
AK	: Avrupa Konseyi
AKKA	: Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Anlaşması
APEC	: Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği
ASEAN	: Güneydoğu Asya Ülkeleri Birliği
a.g.e.	: Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adı Geçen Makale
AE	: Active Endeavour (Etkin Çaba)
AIOC	: Azerbaijan International Operating Company
AT	: Asimetrik Tehdit
BDT	: Bağımsız Devletler Topluluğu
BİO	: Barış İçin Ortaklık
BH	: Blacksea Harmony (Karadeniz Uyumu)
BLACKSEAFOR	: Blacksea Naval Task Force (Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Kuvveti)
BSEC	: Black Sea Economic Cooperation
BSN	: Black Sea Navy
BSNC	: Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanlar Komitesi
BM	: Birleşmiş Milletler
BMD	: Ballistic Missile Defense
BMDHS	: Birleşmiş Devletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BTC	: Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı Projesi
Bkz.	: Bakınız
CBMs	: Confidence Building Measures
CANE	: Confidence Annually Naval Exercises
CACM	: Merkezi Amerika Ortak Pazarı
CBSN	: Committe Black Sea Navies
CEFTA	: Merkezi Avrupa Serbest Ticaret Anlaşması
CPC	: Caspian Pipeline Consortium (Hazar Boru Hattı Konsorsiyomu)
CIPCO	: Caspian International Petroleum Company
CIS	: Commonwealth of Independent States
Çev.	: Çeviren
CSI	: Container Security Initiative
DDH	: Denizde Denetim Harekatı

Der.	: Derleyen
dm.	: Deniz Mili
DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
ECOWAS	: Batı Afrika Ekonomik Topluluğu
ECO	: Economic Cooperation Organization
EDUS	: Elektronik Deniz Ulaşım Sistemi
EOL	: Exchange of Letter
EU	: European Union
GCC	: Körfez İşbirliği Konseyi
GGAÖ	: Güven ve Güvenlik Arttırıcı Önlemler
G/M	: Gülümlü Mermi
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
GSYİMH	: Gayri Safi Yurt İçi Milli Hasıla
GUUAM	: Gürcistan-Ukrayna-Özbekistan-Azerbaycan-Moldova Grubu
GWT	: Global War on Terrorism
ICBM	: Intercontinental Ballistic Missile
IEA	: International Energy Agency
IMO	: International Maritime Organization
INOGATE	: Interstate Oil Gas Transport to Europe (Petrol ve Gazın Avrupa'ya Uluslar arası Nakli Projesi)
IPAP	: Bireysel Ortaklık Eylem Planı
IPP	: Bireysel Ortaklık Programı
ISPS	: Gemilerin ve Liman Tesislerinin Güvenliğine Dair Milletlerarası Kod
KAİK	: Kuzey Atlantik İşbirliği Konseyi
KEİ	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği
KEİK	: Karadeniz Ekonomik İş Konseyi
KİS	: Kitle İmha Silahları
KEİPA	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Parlamenterler Asamblesi
KUH	: Karadeniz Uyumu Harekatı
LNG	: Sıvılaştırılmış Doğal Gaz
MEH	: Marine Electronic Highway
MERCOSUR	: Southern Common Market of Latin Amerika
MCCIS	: NATO Deniz Komuta Kontrol ve Bilgi Sistemi
MDA	: Maritime Domain Aweriness
MIO	: Maritime Interdiction Operation (Denizde Denetim Harekatı)
MKT	: Mayın Karşı Tedbirleri
MOU	: Memorandum of Understanding
NAC	: North Atlantic Council
NAFTA	: Kuzey Amerika Serbest Ticaret Bölgesi
NATO	: Kuzey Atnantik Antlaşması Teşkilatı
NBC	: Nucleer-Biological-Cemical
nm.	: Nautical Mile

OAE	: Operation Active Endeavour (Etkin Çaba Harekatı)
OBSH	: Operation Blacksea Harmony
OCC	: Operation Control Center
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OMS	: Operatiom Mediterranean Shield
OPEC	: Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
OTS	: Otomatik Tanımlama Sistemi
PARP	: BİO Planlama ve Gözden Geçirme Süreci
PCC	: Permanent Coordination Center
PJC	: NATO-RF Daimi Ortak Konseyi
PfP	: Partnership for Peace
PSI	: Proliferation Security Initiative
RF	: Rusya Federasyonu
RFS	: Russian Federation Ship
RNCBSEC	: KEİ Rus Ulusal Komitesi
SALW	: Small Arms and Light Weapons
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
SLOC	: Sea Lines of Communication (Deniz Ulaştırma Yolları)
SNMG1	: NATO Atlantik Daimi Deniz Kuvveti
SNMG2	: NATO Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti
SOLAS	: Milletlerarası Denizde Can Güvenliği Konvansiyonu
STROG	: Strait of Gibraltar
SUA	: Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine Dair Konvansiyon
s.	: Sayfa
TCG	: Türkiye Cumhuriyeti Gemisi
TRACECA	: Transport Corridor Europe, Caucasia, Asia
TBMD	: Tactical Balistic • isle Defense
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TOR	: Terms of Referance
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri
t.y.	: Tarih Yok
UAD	: Uluslar arası Adalet Divanı
UNECE	: Birleşmiş Millet Avrupa Ekonomik Komisyonu
USS	: United States Ship
VB	: Viyana Belgesi
VTS	: Vessel Traffic System
vb.	: Ve Benzeri
WMD	: Weapons of Mass Destruction
YDUG	: Yüksek Düzeyli Uzmanlar Grubu

EKLER

EK 4-A	: TRACECA Projesi Ulaştırma Hatları-----	347
EK 4-B	: “By-Pass” Boru Hatları Projeleri -----	348
EK 4-C	: “By-Pass” Boru Hatları Haritası -----	349
EK 4-D	: INOGATE Projesi Petrol Ulaştırma Hatları -----	350
EK 4-E	: INOGATE Projesi Doğal Gaz Ulaştırma Hatları-----	351
EK 4-F	: Osmanlı Döneminde Boğazların Rejimine İlişkin Düzenlemeler -----	352
EK 4-G	: II.Dünya Savaşında Montreux Delinerek Karadeniz’e Kaydırılan Gemiler --	355

BÖLÜM-1

1.GİRİŞ

Karadeniz, tarihsel olarak doğu ile batı ve kuzey ile güney arasında ticaret yollarının kavşak noktası olmuş ve bu nedenle tarihin akışına yön veren güç mücadelelerine sahne olmuştur. Bölge, bugün de güç mücadelesine sahne olmaktadır. Türkiye, bölge güvenliğinin, ancak bölge ülkelerinin işbirliği ile sağlanabileceği tezini öne sürmektedir. Soğuk savaş sonrası dünyanın bir çok bölgesinde yaşandığı gibi Karadeniz bölgesinde de jeostratejik anlamda değişim yaşanmıştır. Bunun yanı sıra Karadeniz'in Hazar havzası ve orta asya enerji kaynaklarının dünya pazarlarına aktarıldığı enerji koridorları üzerinde yer alması nedeniyle jeoekonomik önemi küresel boyuta taşınmıştır.

Bölgede olabilecek sorunların diğer bölgeleri ve küresel ekonomiyi etkileme potansiyeli bölge dışı güçlerin Karadeniz'e olan ilgisini arttırmıştır. Buna paralel olarak, Karadeniz'deki siyasi dengeler ve güvenlik anlayışı değişmeye başlamıştır. Söz konusu değişim sürecinde Karadeniz ülkeleri güç dengelerini gözeterek siyasi ve askeri politikalarında değişiklikler yapmaktadır. Bu kapsamda, Romanya ve Bulgaristan Türkiye'yi dengelemek üzere Avrupa Birliği'ne, Avrupa Birliğini dengelemek için ise ABD'ye yakınlaşmıştır. Gürcistan, kadife devrim sonrası süre giden Abazya ve Osetya sorunlarının çözümü ile ülkesindeki RF askeri varlığına son vermek amacıyla ABD ile işbirliğine yönelmiştir. Ukrayna, Rusya Federasyonu'nun etkisini azaltmak için Avrupa-Atlantik güvenlik şemsiyesine yaklaşma eğilimi göstermektedir. RF ise bu gelişmelerden tedirgin olmakta ve bu nedenle Karadeniz'de bölgesel işbirliği girişimlerini ön plana çıkarmaya çalışmaktadır.

Romanya ve Bulgaristan'ın katılımıyla birlikte Karadeniz'e sahildar 6 ülkeden yarısı NATO üyesi ülke olmuştur. Avrupa birliği, Romanya ve Bulgaristan'ın tam üyeliği kazanması ile birlikte 2007 yılından itibaren Karadeniz'e sahildar olacaktır. Ayrıca Romanya ve Bulgaristan'ın ABD ile üs anlaşmaları imzalamaları ile Karadeniz'in trans-atlantik bağlarına yeni boyutlar katılmıştır.

Son on yıl içerisinde Karadeniz Hazar ve Orta Asya hidro karbon yataklarının dünya piyasalarına ulaştırılmasında çıkış kapısı olması nedeniyle ayrıca önem kazanmıştır. Bu kapsamda Türk Boğazlarından yılda 145 milyon ton petrol geçişi olmakta, 2012 yılından itibaren bu rakamın yaklaşık yılda 200 milyon ton petrole ulaşacağı tahmin edilmektedir. Bu kapsamda enerji kaynaklarının dünya piyasalarına serbestçe ulaştırılması bakımından Karadeniz deniz ulaştırma yollarının önümüzdeki dönemde de önemini muhafaza edeceği değerlendirilmektedir.

Bölge dışı güçlerin, bölgede güvenlik boşluğu olduğu iddiaları ile Montreux sözleşmesini doğrudan ya da dolaylı olarak gündeme getirme çabası içerisinde olduğu bilinmektedir. Son yıllarda uluslar arası ortamlarda Karadeniz bölgesine ilişkin araştırma, seminer ve konferans gibi akademik faaliyetlerde aşırı artış olduğu gözlemlenmektedir. Birçok uluslararası platformda Karadeniz'de yasadışı göç, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı gibi faaliyetlerde artışın söz konusu olduğu, bu tür faaliyetlerin terörün finansal desteğinde kullanılarak bölgede güvenlik sorunlarına yol açabileceği ve enerji kaynaklarının dünya piyasalarına ulaştırılmasında sıkıntı yaratabileceği değerlendirilmeleri yapılmaktadır.

Türkiye, soğuk savaşın sona ermesinden sonra deniz güvenliği alanında Karadeniz'de inisiyatifi ele geçirmiş ve Karadeniz ülkeleri ile yapılan ikili ve çok taraflı toplam 26 adet anlaşmanın yanı sıra bir çok projede de liderlik rolü üstlenmiştir. Karadeniz'de işbirliği ve

güvenlik mimarisinin en önemli üç unsurunu büyük ölçüde Türk deniz kuvvetlerinin liderliği ve inisiyatifi ile oluşturulan;

- BLACKSEAFOR,
- Karadeniz’de güven ve güvenlik artırıcı önlemler,
- Karadeniz Uyum Harekatı (KUH) (OPERATION BLACKSEA HARMONY),

Faaliyetleri teşkil etmektedir.

BLACKSEAFOR’un transformasyon sürecinde, kuvvetin görev alanının genişletilmesi konusu yoğun tartışmalara neden olmuş ve özellikle Romanya’nın muhalefeti ile karşılaşmıştır. Söz konusu dönem ABD ve Romanya arasında üsler konusunda anlaşma dönemi ile çakışmaktadır. Bu kapsamda 2006 yılı başından itibaren transformasyon çalışmalarına Romanya’nın teklifi ile altı aylık bir süre ile ara verilmiştir. Geline nokta itibariyle Türkiye sahil dar ülkelerle mutabakat sağlandığında, BLACKSEAFOR’un Karadeniz güvenliğinde daha etkin bir rol almasını arzu etmektedir. Ancak,

- Tüm sahil dar ülkelerin güvenlik alanında iştirak ettiği bölgesel bir organizasyon olması,
- Özellikle eski Sovyetler birliği sisteminde yer almış ülkelere Rusya Federasyonu ile eşit seviyede ve demokratik ölçülerde muhatap olma imkanı tanınması,

açısından BLACKSEAFOR dünyadaki en iyi örneklerden biri olma özelliğini korumaktadır. Ancak, BLACKSEAFOR söz konusu yapıya kavuşuncaya kadar, Türkiye tarafından Karadeniz’de oluşabilecek risk ve tehditleri caydırma, önleme ve denetlemek maksadıyla, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin 1373, 1540 ve 1566 sayılı kararları ile uyumlu olarak 01 mart 2004 tarihinden itibaren Karadeniz Uyum Harekatı (KUH)’nı (OPERATION BLACKSEA HARMONY) başlatmıştır. Karadeniz Uyum Harekatı’nın sadece bölgesel güvenliğe değil küresel güvenliğe de katkı sağlaması için NATO’nun Akdeniz’de sürdürmekte olduğu Active Endeavour harekatı ile işbirliği ve eşgüdüm içerisinde yürütülmesine büyük öncelik verilmektedir.

Karadeniz uyumu harekatının geleceğine ilişkin vizyon, harekatın tek taraflı bir statüden çıkarılarak, Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin de katılımıyla çokuluslu bir yapıya kavuşturulması ve transformasyon süreci sonunda bu görevi almaya hazır olduğunda görevin BLACKSEAFOR’a devredilmesidir. Karadeniz Uyum Harekatının sahil dar devletlerin iştirakiyle çok uluslu hale kavuşturulması amacıyla, harekatın icra edilmeye başlandığı 01 Mart 2004 tarihinden itibaren Türkiye tüm sahil dar devletlere harekat katılım konusunda çağrıda bulunmuştur. Genel olarak tüm devletler harekata katılım konusuna olumlu yaklaşmışlar ve katılım niyetlerini çeşitli vesileler ile beyan etmişlerdir. Bu kapsamda ilk somut adımlar Ukrayna ve Rusya Federasyonu tarafından atılmıştır. Rusya federasyonu 27 Aralık 2006 tarihinden itibaren harekata fiilen katılmış ve Karadeniz Uyum Harekatı bu tarihten itibaren çokuluslu statüye kavuşmuştur.

Sonuç olarak; Türkiye Karadeniz’de deniz güvenliği için Karadeniz’de sahil dar ülkeler arasında işbirliği ve karşılıklı güveni tesis etmeye yönelik her türlü faaliyete öncülük etmekte, destek vermekte ve geliştirmeye çalışmaktadır. Ayrıca müttefikleri ile kurduğu eşgüdüm sayesinde bölgesel sayılan bir güvenlik düzenlemesini küresel boyuta taşımakta diğer bir deyişle dünya barışına hizmet etmektedir. Ancak, Karadeniz’in jeostratejik ve jeoekonomik önemi artmaya devam etmektedir. Bu nedenle gelişmiş ülkelerin yakın ve orta gelecekte Karadeniz’e olan ilgi ve alakasının devam edeceği beklenmektedir.

Karadeniz’de tehdit olmadığı ancak riskler bulunduğu konusunda tüm sahildar ülkeler mutabık kalmıştır. Türkiye, Karadeniz’de yeni riskleri karşılamak üzere inisiyatif almakta ve özellikle deniz güvenliği alanında bölgesel işbirliği girişimlerine önderlik etmeye devam edecektir. BLACKSEAFOR’un günümüz tehditlerine karşı mücadele verecek şekilde yeniden yapılandırılması BLACKSEAFOR’un geleceği açısından önem arz etmektedir. Karadeniz’de güvenlik boşluğu yaratıldığı veya Montreux Sözleşmesinin günümüz ihtiyaçlarına cevap vermediği şeklindeki argümanların yakın ve orta vadede gündemde tutulmaya devam edileceği değerlendirilmektedir.

Türkiye jeostratejik olarak arka bahçesi sayılabilecek Karadeniz’de Türkiye’nin hak ve çıkarlarını korumak adına üzerine aldığı birçok inisiyatifi başarı ile sürdürmektedir. Karadeniz’de Türkiye tutarlı bir strateji belirlemiş ve bu stratejinin gereklerini yerine getirmektedir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken çok önemli bir husus vardır. Karadeniz’de Deniz Güvenliğini sadece denizlerde faaliyet göstererek sağlamanın mümkün olmadığı, Karadeniz Güvenliğini etkileyen bütün olayların direk veya dolaylı yoldan denizlerdeki güvenliği etkileyeceği ve politikalar tespit edilirken bu hususların göz önüne alınmasının gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

Büyük güçlerin Karadeniz’e ilgisini “Buzdağı”na benzetebiliriz. Bilinen nedenler ve bundan daha fazlası ise bilinmeyen nedenler. Bu ilginin sebebini anlayabilmek ve resmin bütününe bakabilmek için tezin diğer bölümlerinde Karadeniz’in Deniz Güvenliğini doğrudan veya dolaylı etkileyebilecek bütün hususlar analiz edilmeye çalışılmıştır.

BÖLÜM-2

KARADENİZ'İN JEOPOLİTİK VE JEOSTRATEJİK ÖNEMİ

2.1. Karadeniz'in Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi

Karadeniz, antik çağlarda Akdeniz'den sonra ikinci önemli merkez olmuştur. M.Ö.10. yüzyıllarda Ege insanı hiç tanımadığı bu denize açılmış, altın ve demir madenleri işletmiş, Karadeniz insanı ile temas etmiştir. Tanımadıkları Karadeniz'e açılan Ege denizciler, adalardan yoksun bu denizde hırçın dalgalarla, kuvvetli akıntılar, fırtınalarla ve tanımadıkları kavimlerle karşılaşmışlardır. Karadeniz'de karşılaştıkları olumsuzluklardan etkilenen bu insanlar, Karadeniz'e "dost sevmeyen deniz" anlamında "Axeinos" demişlerdir. (Aybak, 2001) "Axeinos"un Farsça (Pers'lerin dili) bir kelime olan ve "karanlık, muzlim" gibi anlam içeren "Ahşæna"dan geldiği belirtilir. "Axeinos" adının verilmesi ile ilgili bir başka iddia ise, Nuh'un oğullarından Yafes'in torunu olan Aşkenaz'ın bu bölgede yaşamış olmasıdır. Zamanla gemi yapım teknolojisinin ilerlemesi ile birlikte Karadeniz'e dayanıklı gemiler yapılmıştır. Karadeniz Sahillerinde kurulan koloni şehirler vasıtasıyla bu bölgenin zenginlikleri Ege ve Akdeniz'e taşınmıştır. Böylece, Karadeniz'e bakış değişmiş ve bu denize "konuksever deniz" anlamında "Pontos Euxinos" denmeye başlanmıştır. (Kanbolat, 2006)

Soğuk savaş döneminin çift kutuplu yapılanmasında Türkiye'nin yakın deniz havzası olmaktan çok bloklar arası kutuplaşmanın en keskin şekilde yansıdığı bir iç deniz hüviyeti taşıyan Karadeniz, kıyı ülkeler için taşıdığı potansiyelin çok gerisinde bir öneme sahip olmuştur. Karadeniz havzası etrafındaki jeopolitik kutuplaşma Avrasya'nın bu en büyük iç denizinin jeoekonomik öneminin yeterince değerlendirilememesi sonucunu doğurmuştur. (Davutoğlu, 2001)

Özellikle Türkiye, kıyı ülkelerin tümünün (SSCB, Romanya, Bulgaristan) karşı blok içinde yer almaları dolayısıyla Karadeniz'de bir nevi kuşatılmışlık psikolojisinin tesiri altında kalmıştır. Bu nedenle ki, Karadeniz ve Tuna su yolunun Türkiye'nin toplam ihracatındaki payı %6, toplam ithalatındaki payı ise %7 civarında kalmıştır. Karadeniz bağlantılı su yolları içinde tarihi bir öneme sahip olan Tuna su yolunun ulaşımındaki payının %1'in altında olması Türkiye'nin kuzey hattını ne derece ihmal ettiğinin önemli bir göstergesidir. (Davutoğlu, 2001)

Mackinder'in jeopolitik kalpgahında (*geopolitical heartland*) merkezi bir yerde bulunan, aynı zamanda Huntington'ın medeniyetlerin ayrıştığı hat (*new fault line*)¹ diye ifade ettiği Karadeniz (Karadeniz coğrafyası Huntington'ın tezini tam olarak çürüten bir coğrafyadır), birçok etnik ve politik sorunlarıyla beraber Avrupa tarihinin şekillenmesinde önemli bir rol oynamıştır.(Alkan, 2006) Avrupa Birliği'nin (AB) Bölgeye ilgisi Soğuk Savaştan beri sürekli artmaktadır. Karadeniz Avrupa ile Asya arasında çatışmaları ayıran bir bölge olmuştur.(Aydın, 2004)

Bugün için Karadeniz yerel stratejik önemi olan bir bölgeden ziyade yükselen bir jeopolitik eksenini ifade etmektedir.² Bu jeopolitik eksen bölge dışı aktörler ve bölge ülkeleri tarafından farklı derecelerde farklı önemlerde olmakla birlikte; ABD ve AB'nin bölgeye yönelik çıkarlarının büyük oranda uyuştugu değerlendirilmektedir.

1991 yılında Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrası, Karadeniz (Ukrayna, Rusya Federasyonu, Gürcistan) ve Hazar kıyılarında (Azerbaycan, Rusya Federasyonu, Kazakistan, Türkmenistan) yeni devletler ortaya çıkmıştır. Moskova, Karadeniz ve Hazar'da önemli limanlarını kaybetmiştir. Varşova Paktı'nın da dağılması ile birlikte Bulgaristan ve Romanya, Moskova'nın nüfuz alanından çıkmıştır. Böylece,. Sovyetler Birliği döneminde Karadeniz (Türkiye kıyıları hariç) ve Hazar (İran kıyıları hariç) Sovyet denizleri iken, günümüzde Karadeniz Avrupa denizi, Hazar ise Avrasya denizi haline dönüşmektedir. Sovyetleri Birliği'nin mirasçısı olan Rusya Federasyonu ise Karadeniz'de Kuzeybatı Kafkasya, Hazar'da ise Kuzeydoğu Kafkasya kıyılarına sıkışmıştır.(Kanbolat, 2006)

Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrası Karadeniz yeniden şekillenmeye başlamıştır. Karadeniz'e kıyısı olan (Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Gürcistan) veya Geniş Karadeniz Bölgesi (Balkanlar, Moldova Makedonya, Arnavutluk, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Güneş Kafkasya,'da Azerbaycan ve Ermenistan) içinde yer alan ülkeler Rusya Federasyonu'ndan uzaklaşarak Batı'ya yakınlaşmaya başlamıştır. Balkanlarda ve güney Kafkasya'da bulunan ülkelerin ortak özelliği ya eski Sovyetleri Birliğinin parçası yada komünist rejimle yönetilmiş devletler olmalarıdır. Söz konusu ülkelerin Batı'ya yaklaşma konusundaki bu stratejik kararları nedeniyle, önümüzdeki on yıllara Karadeniz'de Avrupa-Atlantik dünyasının bir parçası haline

¹ HUNTINGTON, Samuel, *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, Penguin Books,1996, s.160,"*New fault line*" ifadesi ile Batı Hristiyanlığı (Romalı Katolikler veya Protestanlar) tarafından şekillendirilen Avrupa ile Doğu Hristiyanlığı (Ortodoks) ve İslam geleneğinin şekillendirdiği Avrupa arada yeni bir fay hattının ortaya çıktığı belirtilmektedir.Bu hat a.g.e.de Rusya Finlandiya sınırını, Estonya'yı, Latviya'yı, Belarus'u, Ukrayna'yı, Romanya'yı, Bosna-Hersek'i , Sırbistan ve Karadağ'ı geçerek Adriyetik'e inen hat olarak gösterilmiştir."

² EU Commission, Press Release, Brussels, IP/01/1531, 31 October 2001, <http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/01/1531&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>,

gelmiş ve Avrupa Birliği (AB) ile NATO üyeliğine kabul edilmiş devletler çoğunluğu oluşturabilecektir. Kimlik arayışında olan bu ülkelerin Doğu (Rusya, Federasyonu, Bağımsız Devletler Topluluğu, Avrasya vb.)dünyasından Avrupa-Atlantik dünyası olarak ifade edilen Batı dünyasına (ABD, AB, NATO vb.) doğru günümüzde devam eden jeopolitik kayış süreci, Karadeniz'in Doğu ile Batı arasındaki tarihsel sıkışmışlığını da yansıtmaktadır. Böylece Doğu-Batı kutuplaşması, Karadeniz'de bölgenin yakın geleceğini belirleyecek en önemli unsur olmaya aday gözükmektedir. Bu bağlamda, Karadeniz'i değerlendirebilmek için Osmanlı Devleti, Çarlık Rusyası ve Sovyetler Birliği dönemlerini dikkate almayan bir Karadeniz tarihinin eksik olacağı, buna karşı Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrası Batı'nın Karadeniz'e yıldan yıla daha fazla nüfuz etmesi ile Karadeniz için yeni bir tarihin yazılmaya başladığını görmek gerekmektedir. Karadeniz böylece, son on yılında tarihinde hiç yer almamış iki yeni dünya gücü (ABD ve AB) ile karşı karşıya kalmıştır. Birbiriyle eş güdümlü hareket eden iki siyasi, ekonomik ve askeri gücün Karadeniz'in yakın ve uzak geleceğini nasıl etkileyeceği henüz belli değildir.(Kanbolat, 2006)

Sovyetler Birliği döneminde Karadeniz ve Hazar önemli ölçüde Sovyet egemenliğindeyken, günümüzde Karadeniz bir Avrupa denizi, Hazar ise Avrasya denizi haline dönüşmektedir. Sovyetler Birliği'nin mirasçısı olan Rusya Federasyonu ise Karadeniz'de Kuzeybatı Kafkasya, Hazar'da ise Kuzeydoğu Kafkasya kıyılarına sıkışmıştır. Karadeniz'de Avrupa Atlantik dünyasına doğru bir jeopolitik kayış söz konusudur.(Kanbolat, 2006) Rusya için Karadeniz, jeopolitik önceliği olan bir bölgedir ancak mevcut durumu gerçekleştirmek istediği politikaları engellemektedir. Bu kapsamda Rusya Karadeniz'de Soğuk Savaş sonrası çok büyük bir jeopolitik kayba uğramış, müttefiklerini kaybetmenin yanında, SSCB'nin Karadeniz sahillerinin ancak % 30'una ve 20 önemli sahil kentinden sadece üçüne sahip olabilmıştır.(Alkan, 2006)

Rusya'nın Karadeniz'deki çıkarlarını Moskova'daki Avrupa Enstitüsü'nde çalışan Tatiana Nosenko şöyle açıklamaktadır: "... *Rejimin adı ne olursa olsun Rus siyasetçilerinin hedefi Karadeniz'deki Rus varlığını sürdürmek olmuştur... Karadeniz ve Boğazlar Rusya'yı tarihin her döneminde dünya okyanuslarına bağlamıştır. Bugün de Rus dış ticaretinin yaklaşık yarısı Karadeniz üzerinden yapılmaktadır. Karadeniz ticaret yollarının açık olması, Rusya'da pazar ekonomisinin ve reformların geleceği açısından önemlidir. Rus ulusal bilincinin gelişmesini etkileyen Yunan Bizans uygarlığı ve Slav yazılı dili de bu bölgeden yayılmıştır... Rus halkı, Karadeniz ile bağlantısının koparılmasına izin vermeyecektir. Moskova her zaman olduğu gibi bugün de deniz kıyısında yaşayan Rusların kaderiyle*

ilgilenmektedir... Karadeniz Rusya'nın güneyinde doğal bir savunma hattıdır..." (Alkan, 2006)

Karadeniz'in kuzeybatı parçası olan Rusya Federasyonu sınırları içinde yer alan Kuzey Kafkasya ve Moskova'nın fiilen nüfuz alanı içinde olan Abhazya'nın da Karadeniz'de (özellikle Gürcistan ve Ukrayna'da) meydana gelen Batı yanlısı değişim rüzgarlarından etkilenmemesi mümkün değildir. Çarlık Rusya'sı ve Sovyetler Birliği devirleri dahil olmak üzere günümüzde Gürcistan'ın başkenti Tiflis ve Ukrayna'nın başkenti Kiev, Kuzey Kafkasyalı (Abhaz, Adige, Çeçen, Oset, Dağıstanlı vb.) aydınların toplandığı, örgütlendiği ve düşünce hareketlerinden etkilendiği iki merkez olmuştur. Bu nedenle, Tiflis ve Kiev'de farklı rüzgarların esmesi Kuzey Kafkasya ve Abhazya'yı etkilemekte, Kuzey Kafkasya halkları ile birlikte Abhaz halkının değişim ve kimlik taleplerini güçlendirmektedir. Sovyetler Birliği devrindeki özerk cumhuriyet ve özerk bölgelerin üzerinde oluşan ve devletleşme sürecini yaşamakta olan (Adigey, Karaçay-Çerkes, Karadey-Balkar, Kuzey Osetya, İnguşetya, Dağıstan) ve/veya fiilen bağımsızlığını ilan etmiş olan federe cumhuriyetlerdeki (Çeçenistan, Abhazya, Güney Osetya) söz konusu değişim ve kimlik taleplerindeki hareketlenmenin önümüzdeki yıllarda da artarak sürmesi olasıdır. Bu nedenle, Karadeniz'de Kuzeybatı Kafkasya kıyılarına sıkışmış olan bu kıyılardan başka sadece Güneybatı Kafkasya kıyı şeridinde bulunan Abhazya'yı nüfuz alanında tutabilen Moskova, Batı Kafkasya'daki siyasi değişim taleplerinden çok rahatsız olmaktadır.(Kanbolat, 2006)

Güney Kafkasya'nın en stratejik öneme sahip ülkesi olan Gürcistan'da odaklaşan Batı ile Doğu arasında ki nüfuz mücadelesi, 2004 yılı başında Gürcistan'da daha sonra model haline gelen Batı yanlısı ilk sivil darbenin gerçekleşmesine yol açmıştır. Gürcistan modeli; sivil darbe ile Sovyet eğitilmiş yöneticilerin tasfiyesi, Batı (AB, ABD) eğitilmiş genç yöneticilerin iktidarı ele geçirmesi ile ülkenin demokratikleştirilmesi sürecinin başlatılması ve Batı dünyasına entegrasyonun hızlandırılması olarak özetlenebilir. Ancak söz konusu modelin başarılı olup olmayacağı büyük ölçüde "Rusya Faktörü"nü etkili olup olamayacağına bağlıdır. Gürcistan modelinin başarılı olması, Moskova'nın eski Sovyet Cumhuriyetleri üzerindeki etkisinin kesin olarak tasfiyesi anlamına gelmektedir. Gürcistan ve Ukrayna'da gerçekleşen devrimler ve Haydar Aliyev'in vefatı, Karadeniz'e Batı'nın (özellikle ABD'nin) bir adım daha yerleşmesine zemin hazırlayacak bir sürecin halkaları olarak yorumlanabilir. Nitekim, Karadeniz'de eski Sovyet yönetici sınıfından gelmeyen, daha genç ve Batı'ya daha açık iktidarlar dönemine girilmektedir. Ancak, iktidarların yeni ve genç bir kuşak tarafından teslim alınması, belirli fırsatlar getirebileceği gibi, potansiyel risklerde taşımaktadır. Çünkü, Karadeniz coğrafyasının karmaşık jeostratejik dengelerini gözetebilmek ve bütün etki

unsurlarını iyi hesaba katabilmek, belirgin siyasal ve kişisel deneyime sahip olmayı gerektirmektedir.(Kanbolat, 2006)

Bunlara ilaveten Rusya'nın Kafkasya'yı dolayısı ile Karadeniz'e çıkış noktasını elinde bulundurması ona büyük kolaylık ve imkan yaratmaktadır. Karadeniz'den Hint Okyanusu'na ulaşmak, Rusya'nın kuzeybatısındaki St. Petersburg limanlarından 6 bin kilometre, Uzakdoğu'daki Nahodka limanından ise 8 bin kilometre daha yakın bir imkan sunmaktadır.(Alkan, 2006)

ABD için Karadeniz ve çevresi, küresel politikasının Avrasya bölümünün önemli bir halkasını oluşturmaktadır. ABD için Karadeniz'in önemi bölgenin tekrardan RF'in kontrolü altına girmemesi ve Ortadoğu ile Orta Asya'nın kontrolü ve geleceği açısından önem taşımaktadır. Bruce Jackson'a göre; *"Karadeniz Bölgesi, yüzyıllar boyunca Ortadoğu'ya girişin kapısı olmuştur. Bölgedeki demokrasinin sınırları Suriye'ye, Irak'a, İran'a ve Hazar Havzası kıyılarına ulaşmaktadır. 1 Mart 2003 tarihinde Türkiye'nin inisiyatifiyle ABD Ortadoğu'nun kuzey sınırlarına erişiminde büyük bir eksiklik hissetmiştir. 19ncü yüzyıldaki her Avrupalı güç, kim Karadeniz'i kontrol ederse en önemli yer olan Ortadoğu'yu kontrol edebileceğini anlamıştır. Bu kapsamda eğer Ortadoğu'da demokratikleşme sürecinin başarıya ulaşılması isteniyorsa, Karadeniz Bölgesi'nde demokratik, refah ve güvenli bir yapı kurulması ön koşuldur."* (Jackson, 2005)

Soğuk savaş döneminin sona ermesi Türkiye'nin alışlagelmiş deniz ulaşım ve strateji yapılanmasında ve Karadeniz'in bu yapılanma içindeki konumunda önemli değişiklikler yapmış bulunmaktadır. Her şeyden önce Varşova Paketi'nin ve SSCB'nin dağılması ile Türkiye ilk defa Karadeniz'de kendi dışında kalan kıyıdaş unsurların ortak bloku karşısında yalnızlaşma konumundan kurtulmuştur. Bu iki kademedede gerçekleşmiştir. Birinci kademedede Varşova Paketi'nin dağılması ile SSCB-Romanya-Bulgaristan arasındaki ittifak bağı çözülmüş ve Türkiye'nin her üç ülke ile de ayrı düzenlerde ve ikili çıkarlar esasına dayalı olarak politika geliştirebilmesinin önü açılmıştır. İkinci kademedede SSCB'nin dağılması ile birlikte Ukrayna ve Gürcistan'ın da bağımsızlıklarını kazanmaları Karadeniz'deki aktörlerin sayısını artırmış ve Boğazlar üzerindeki blok baskısını ortadan kaldırmıştır. Yeni aktörlerin Karadeniz'in kuzeyindeki merkezi güç olan Rusya ile yaşadığı çelişkiler Türkiye-Ukrayna, Türkiye-Gürcistan ilişkilerinin gelişmesine ivme kazandırmış ve Türkiye'yi Karadeniz'in en geniş kıyıya sahip ülkesi konumuna getirerek önemli bir diplomatik avantaj sağlamıştır.(Davutoğlu, 2001)

Bu kapsamda Karadeniz sahilleri boyunca yaşanan reformlar, Gürcistan'daki Güller Devrimi ve ardından Ukrayna'daki Turuncu Devrim ABD'nin politik değerleri ile

uyuşmaktadır. Burada yaşanan devrimlerin başarısı veya başarısızlığı Minsk'i, Kşinev'i etkilediği gibi çok ötesinde Almaata'yı, Bişkek'i ve Beyrut'u da etkilemektedir.(Jackson, 2005)

AB için ise Karadeniz ve çevresi, küresel bir aktör olma yolunda önemli bir geçiş coğrafyası ve gelecekte yüzleşmek zorunda kalacağı sorunları bugünden çözümlemesi gereken bir alandır. Bu kapsamda Karadeniz ülkeleri Avrupa'nın doğuya kara yolu ile açılmasında yegane coğrafyayı kaplamaktadırlar. Karadeniz'de etkili olmayan bir Avrupa'nın uzun vadede Orta Asya ve Ortadoğu'da etkili olmasının pek mümkün olmayacağı değerlendirilmektedir. Diğer yandan Doğu'nun ekonomik olarak yükseliş AB'yi bu coğrafyaya kesintisiz ve ekonomik yoldan yakın olmaya zorlamaktadır. Bu doğrultuda AB'nin geliştirdiği Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru Projesi (TRACECA) Balkanlar'dan Asya'nın içlerine kadar büyük bir alanı kapsamaktadır.

Bu coğrafyayı AB için önemli kılan bir diğer neden ise bu coğrafyanın enerji merkezlerine ulaşımında bir geçiş koridoru olmasıdır. AB'nin enerjiye bağımlılığın her geçen gün artmakla beraber bugün Avrupa dünyanın en büyük gaz ve petrol ithalatçısıdır. Bugünkü enerji tüketiminin % 50'sini ithal etmektedir ve 2030 yılında bu rakam % 70'lere kadar yükselecektir. AB de artan bu enerji ihtiyacını Rusya, Körfez ve Kuzey Afrika'dan karşılayacak³, Avrupa'nın başkentleri RF'nin ve Suudi Arabistan'ın baskısını daha çok hissedecektir. Bu bakımdan güvenli bir Karadeniz sistemi enerji tedarik problemine ciddi bir alternatif oluşturması açısından önemlidir.

Aynı zamanda Karadeniz, tarihi süreç içerisinde Asya ile ticaretin yapıldığı İpek Yolu'nun başlangıç noktası olmuştur. Marco Polo'dan günümüze ipek ve baharat önemini kaybetmesine karşılık Orta Asya'nın enerji kaynakları ABD ve Avrupalı müttefikleri ile dünya petrol fiyatların istikrarı için artan bir öneme sahip olmuştur. Karadeniz'in kuzey ve kuzeydoğu sahilleri boyunca devam eden donmuş çatışma alanları ve Kuzey Kafkasya, silah, uyuşturucu ve insan kaçakçılığı için bir merkez oluşturmaktadır.

Diğer taraftan AB ve ABD'nin bu ülkelere yönelik projeler gerçekleştirmediği takdirde bu ülkelerin gelecekte nasıl bir konumda olacağı belirsizliğini korumaktadır. Karadeniz'in kuzey hattı boyunca Rusya'nın yeni emperyalizmi (enerji merkezli) yeniden belirlemeye başlamıştır. Bu ülkeler Batı'nın ilgisizliği ile karşı karşıya kaldıkları takdirde bölgedeki dengeler yeniden değişebilecektir. Bu durumda batılıları bölgede yoğunlaşmaya iten bir diğer sebeptir.(Jackson, 2005)

³ A Secure Europe in a Better World, European Security Strategy, Brussels, 12 December 2003, s.3, <http://ue.eu.int/uedocs/cmsUpload/78367.pdf>

SSCB'nin dağılmasından sonra Türkiye'nin Karadeniz'in bütün güney hattını tutan ve bu denize en uzun kıyısı olan ülke konumu kazanması önemli bir jeoekonomik imkan patlamasına yol açmıştır. Türkiye artık Karadeniz'i savunma stratejisinin bir parçası olarak sadece boğazlarla dünyaya açılan, dolayısıyla da kuzey komşusuna karşı bir koz olarak kullanılabilen bir deniz sahası olarak görmekten kurtulmalıdır.(Davutoğlu, 2001)

Aksine atak bir politika ile Karadeniz Türkiye'nin bir taraftan Doğu ve Kuzey Avrupa'ya, diğer taraftan Kafkaslar ve Orta-Asya'ya açılmasını sağlayacak bir deniz yolu olarak görülmeli ve bu doğrultuda bir altyapı çalışmasına gidilmelidir. Karadeniz İşbirliği Örgütü doğrultusunda başlamış olan çalışmaların rasyonel bir ekonomik işbirliği ve siyasi güvenlik çerçevesi oluşturmaktan çok, Türkiye'nin AB'ye karşı bir kozu olarak telakki edilmesi ve üye sayısı ve faaliyet alanı itibarıyla çok ihtirashlı bir kapsamı öngörmesi dolayısıyla istenilen neticelere ulaşamamıştır. Bunun yerine daha dar kapsamlı fakat daha etkin projeler geliştirilmek zorundadır.(Davutoğlu, 2001) Türkiye ve diğer bölge ülkeleri için ise Karadeniz, bölgede barış ve huzurun istendiği bir coğrafya olmakla birlikte, ekonomik kalkınma da bir açılım olarak görülmektedir.

2.2. Karadeniz Bölgesinin Özellikleri

Karadeniz Bölgesi günümüzde var olan pek çok bölgesel ve alt bölgesel yapılar içerisinde öne çıkmaktadır. Karadeniz Bölgesi, tümü Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ancak KEİB gibi bölgedeki işbirliği faaliyetlerine aktif olarak katılan Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu (RF), Türkiye, Ukrayna ve Yunanistan'ı içermektedir. Bölge aynı zamanda, bazıları uzun süredir varolan, bir kısmı ise mevcut trendleri, global ve bölgesel değişimleri yansıtan birkaç ayırt edici özelliğe sahiptir.(Dubovyk, 2003)

- Dünyadaki farklı kültürleri, medeniyetleri, kıtaları ve jeopolitik bölgeleri, bakış açısına bağlı olarak ayıran veya birleştiren bir konumdadır.

- Akdeniz, Balkanlar ve Kafkaslar gibi birkaç komşu bölgeye olan büyük orandaki açıklığı ile karakterize edilmektedir. Bu açıklık bölgenin sınırlarını ve doğasını isimlendirmekte bazı sorunlar yaratmaktadır. (Karadeniz-Hazar bölgesi, Akdeniz-Karadeniz bölgesi gibi isimlerde bu sorun görülmektedir)

- KEİB, NATO, AGİT, Kolektif Güvenlik Anlaşması, GUUAM (Gürcistan, Ukrayna, Özbekistan, Azerbaycan ve Moldova'dan oluşan politik, ekonomik ve stratejik ittifak) gibi güvenlik, ekonomi ve politika alanlarında faaliyet gösteren pek çok bölgesel organizasyonun hareket alanı haline gelmektedir.

- Bölge uyuşmazlık ve çatışmalara gebe dir. Bölgede Transdinyester, Abhazya-Gürcistan, Gürcistan-Osetya, Dağlık Karabağ, Çeçenistan gibi halen sıcak çatışma içermeyen ancak gelecekte dönüşebilecek çeşitli ihtilaflar bulunmaktadır.

- Karadeniz Bölgesinin önemi, son yıllarda Hazar havzasındaki ve Asya'daki enerji kaynaklarının batıya ulaştırılmasında yeni boru hatlarının ortaya çıkmasıyla artmıştır.

- Karadeniz Bölgesi ABD için özel önemi olan Balkanlar, Orta Doğu ve Merkezi Asya bölgelerine çok yakındır.

Hali hazırda, Karadeniz Bölgesi devam eden değişimler ve artan dinamikler ile karakterize edilmektedir. Güç boşluğu, bölgede bir güvenlik boşluğu doğurmuştur. Gelecekte bölgede istikrar olabileceği gibi, istikrarsızlık ta muhtemeldir. Bölgedeki ülkeler güçsüz olsa da, istikrarlı bir bölgesel sistemin tesis için etkili dış güçlerin varlığı gerekli olabilir.(Dubovk, 2003)

Karadeniz Bölgesindeki güvenlik sorunlarının listesi uzun ve karışıktır. Bu problemler hem fiziki hem de soft güvenlikle ilgilidir. Bölgedeki silahlı kuvvetler arasındaki ilişkilere ilaveten, güçsüz ülkeler ekonomik reformların yavaşlığı, demokratik olmayan iç politik eğilimler, çevre kirliliği, yasadışı göç, kadın ticareti, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı gibi güvenliği zedeleyici sorunlarla karşı karşıyadır. Bu problemlerle acilen ilgilenilmelidir, aksi takdirde sorunlar daha kötü hale gelecektir. Bu sorunlar sadece bölge ülkeleri açısından değil, bölgeyle ilgilenen tüm ülkeler için önem arz etmektedir.

2.3. Karadeniz'e artan ilgi

Karadeniz'in yeni bir döneme girişinin ilk adımlarını ABD atmıştır. Karadeniz, 02 Mart 2006'da ABD'nin, Akdeniz'de terörizm ve KİS yayılmasını önleme mücadelesi kapsamında faaliyet gösteren NATO Aktif Çaba Operasyonu'nun (Operation Active Endeavor) görev alanının Karadeniz'e de genişletmek istemesi ve Ankara ile Moskova'nın buna karşı çıkması ile gündeme taşınmıştır. Ancak, "Karadeniz Uyum Harekatı" adı altına Karadeniz'de ulusal düzeyde deniz operasyonlarını sürdüren Türkiye, Karadeniz'in terörle mücadele kapsamında bir NATO operasyonuna konu edilmesini gereksiz bulmaktadır. 03 Mart 2006 da ABD'nin Ankara Büyükelçisi Ross Wilson, Montrö Anlaşması'nın, uluslar arası bir su olan Karadeniz'e askeri güç girmesi konusunda açık olduğuna dikkat çekerek, Karadeniz'in uluslararası sularında bulma haklarından yararlanmak istediklerini belirtmiştir. 16 Mart 2006 da Türkiye'nin "Karadeniz Uyum Harekatı"na Rusya Federasyonu'nun da katılmasını öngören bir protokolün imzalandığı açıklanmıştır.(Kanbolat, 2006)

2.4. ABD için Karadeniz'in önemi

Karadeniz Bölgesi Soğuk Savaş döneminde iki büyük gücün rekabet alanı dikkate alındığında stratejik önemi olmayan ve büyük güçlerin çevresel ilgisinde bulunan bir bölge konumundaydı. Bu yüzden, ABD dış politikasında bu bölgenin öncelikli olmasını gerektirecek çok az neden vardı. Bölge bir süre daha akademisyenlerin birkaç konuyla ilgilenmeleri hariç, dikkat çekmeden kenarda kalmıştır. Son dönemde ise ABD, bu bölgenin önemini vurgulayacak tarzda, geniş çaplı ve odaklanmış bir dış politika izlemektedir.(Dubovyk, 2003) Günümüzde Karadeniz Bölgesi, Bush yönetiminin ABD'nin hedeflerine ulaşması için dünyanın her köşesinde kendi politikasını uygulama görüşü paralelinde daha da önem kazanmıştır. ABD etkisinin tüm dünya çapında yayılması konsepti uzun süredir tartışılıyor olmasına rağmen, bu fikir ancak şimdi gerçek anlamda uygulanmaktadır. Dünya ABD'nin Balkanlar'da faaliyet göstermesine, Afganistan ve Irak'ta askeri hareket icra etmesine ve Gürcistan'da askeri birlik konuşlandırmasına şahit olmuştur. ABD'nin uluslar arası güvenlik anlayışı 11 Eylül 2001 olaylarından sonra önemli ölçüde değişmiştir. ABD'nin Karadeniz Bölgesi ile ilgilenmeden Balkanlar, Orta Doğu ve Merkezi Asya'yı kontrol etmesinin ve Kafkasya ve Hazar bölgelerinde etkili bir aktör olabilmesinin imkansız olduğu gittikçe aşikar olmaktadır.(Dubovyk, 2003) 2000'li yıllarda, Karadeniz'in öneminin giderek artmasının ana nedenleri aşağıda belirtilmiştir.

Birinci neden, Sovyetler Birliği'nin ve Varşova Paktı'nın dağılması, bu dağılma sonrası batıdan doğuya doğru genişlemeye devam eden AB ve NATO'nun Karadeniz'e kadar genişlemesi ve Karadeniz'i kapsayacak şekilde Güney Kafkasya'yı da ("Dublin'den Bakü'ye") içine alarak genişlemeyi tamamlayarak istemesidir.(Kanbolat, 2006)

Nitekim, 01 Mayıs 2004 tarihinde AB'nin son genişlemesinden sonra, 11 Mart 2003 tarihinde AB Komisyonu tarafından hazırlanan ve AB Dışişleri Bakanları tarafından kabul edilen "Daha Geniş Avrupa" (Wider Europe-Neighbourhood:Anew Framework for Relations with our Eastern and Southern Neighbours) programı çerçevesinde AB, Karadeniz ülkeleri ile ilişkileri geliştirme yönünde adımlar atmaya başlamıştır. Bu bağlamda, AB'nin Karadeniz'de çatışma bölgelerindeki doldurulmuş sorunların çözülmesinde, siyasi ve ekonomik reformların gerçekleştirilmesinde daha etkin bir rol üstlenmesi beklenmektedir. Daha Geniş Avrupa programında demokrasiye geçiş süreci, ödüllerle teşvik edilen ve Kopenhag Kriterleri benzeri koşulları yerine getirmeleri karşılığında adeta "AB'ye üyelik dışında hemen her şeyin teklif edildiği uzun bir süreç" olarak aktarılmaktadır. Teklif edilen hukuki çerçeve ise "ortaklıktan ziyade, üyelikten daha az bir dizi hakları" içermektedir. 14 Haziran 2004'te Daha Geniş Avrupa programına Güney Kafkasya ülkeleri de dahil edilmiştir. AB'nin Sovyetler Birliği

coğrafyasında ki ikinci genişlemesinin Güney Kafkasya'yı (özellikle Gürcistan'ı) kapsamı da olasılıklar içindedir. Üçüncü Dalga olarak adlandırılmaya başlanan söz konusu olası genişleme, Moskova'yı AB'nin Mayıs 2004 genişlemesinden daha fazla etkileyebilecektir.(Kanbolat, 2006)

Karadeniz ülkelerinin NATO ve AB üyeliği, bu ülkelerde ekonomik ve siyasi yapısal reformlar yapıldığı takdirde mümkün olabilecektir. Karadeniz ülkeleri ekonomik ve siyasi yapısal reformların gerçekleştirilmesinde istekli görünse de mevcut sosyal, siyasi ve ekonomik kurumların zayıf olması nedeniyle yeterince başarı sağlanamamaktadır. Bu nedenle, bu ülkelere yönelik Avrupa-Atlantik (AB ve ABD) yardımları ağırlıklı olarak demokratik kurumların yapılanması, ekonomik yapının yenilenmesi, sivil toplum ve hukukun gelişiminin sağlanmasına yöneliktir. Karadeniz devletlerinin başarısı, demokrasi ve sivil toplumlarının gelişimine ve ekonomilerinin dışa açılmasına bağlıdır.(Kanbolat, 2006)

İkinci neden, Karadeniz ülkelerinin yaklaşık son iki yüzyıldır Çarlık Rusya'sı ve Sovyetler Birliği'nin egemenlik ve nüfuz alanında kalmaları ve Rusya Federasyonu'nun önümüzdeki on yıllarda ekonomik, siyasi ve askeri alanlarda toparlanması sonrası tekrar eski nüfuz alanına dönmek isteyebileceği ihtimali, söz konusu ülkelerin NATO ve AB üyeliğini gelecekteki siyasi, ekonomik ve askeri güvenliklerinin en önemli teminatı olarak görmelerine yol açmaktadır. Karadeniz ülkelerinin ulusal güvenlikleri kendi başlarına sağlama kapasitelerinin zayıf oluşu da onları güçlü bir dış desteğe muhtaç bırakmaktadır. Ayrıca Karadeniz ülkelerinin demokrasi, çoğulculuk ve serbest ekonomisine doğru yönelimleri artarken, Rusya Federasyonu'nun karşı duyulan kaygı, bu ülkelerin ekonomik işbirliği yerine, güvenliğe öncelik vermelerine yol açmaktadır.(Kanbolat, 2006)

Üçüncü neden, 11 Eylül 2001 saldırısı sonrası ABD'nin "terör" merkezlerini yok etmeye yönelik olarak başlattığı askeri hareket içinde Karadeniz'in bulunduğu özel konumdur. Nitekim, Karadeniz, ABD'nin Orta Doğu (özellikle Irak) ve Orta Asya'ya (özellikle Afganistan) açılımı için stratejik bir konumdadır. Özellikle, Orta Asya'da bulunan ABD askeri varlığı ile ulaşımının sağlanması ihtiyacı, Karadeniz'i ABD için önemli hale getirmiştir. ABD uçaklarının Avrupa'dan Orta Asya'ya ve Afganistan'a gitmek için kullandığı hava koridoru, Karadeniz'den geçmektedir. ABD Orta Asya'daki askeri üslerini Rusya Federasyonu, Çin yada İran üzerinden besleyemeyeceği için Pakistan-Afganistan veya Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan koridorunu kullanmak zorundadır. Her iki bölgenin de istikrarsız karakteri düşünüldüğünde, ABD sadece tek bir koridora bağımlı olmaktan kaçınmaktadır. Böylece, daha önce "Doğu-Batı Enerji Koridoru" olarak literatürümüze giren

koridor, bu defa “Karadeniz Güvenlik Koridoru” olarak uluslar arası siyasette yerini almıştır.(Kanbolat, 2006)

11 Eylül saldırısının ardından oluşan konjonktürden yararlanan ABD, olağan koşullarda yerleşmesinin adeta imkansız olduğu eski Sovyetler Birliği topraklarına yerleşmeye başlamıştır. Aslında, Rusya Federasyonu’ndan 1999 yılında Vladimir Putin dönemi bağladığı zaman genel beklenti, Putin iktidarının Batı dünyasına daha sert tavır alacağı yönündeydi, Ancak, beklenen gerçekleşmemiştir. 1993 yılında oluşturulan ve eski Sovyetler Birliği coğrafyasını nüfuz alanı olarak tanımlayan Yakın Çevre Politikası, Putin döneminde anlamsızlaşmıştır. NATO ve AB genişlemeye devam edebilmiş; Karadeniz, Güney Kafkasya ve Orta Asya’ya yerleşmeye başlayabilmiştir. Balkanlara, Afganistan’a ve son olarak Irak’a askeri müdahalede bulunulabilmiştir. Bu bağlamda, Romanya ile ABD arasında, Romanya’nın Karadeniz kıyılarında ABD askeri üsleri kurulması konusunda bir anlaşma imzalanmıştır. Bulgaristan ile de benzer bir anlaşmanın 2006 yılı sonuna kadar imzalanması beklenmektedir⁴. ABD’nin, özellikle Romanya ve Bulgaristan’da güvenli birer stratejik pozisyon elde etmesiyle birlikte Karadeniz bölgesinde yeni bir güç yapılanması belirlemektedir. Ayrıca, NATO üyesi olan Fransa ve Almanya gibi ülkeler bile Irak konusunda ABD’nin yanında yer almamışken, NATO ile “Barış İçin Ortaklık” anlaşmasını imzalamalarının ardından ancak on yıl geçmiş olan Karadeniz ülkeleri, 2004 yılında Irak’a asker gönderebilmiştir. Bu nedenle, 14 Mart 2004 devlet başkanlığı seçimleri ile başlayan ikinci Putin döneminde de Batı’nın Karadeniz’de Rusya Federasyonu’na karşı kazanımları sürecektir gibi gözükmektedir.(Kanbolat, 2006)

Dördüncü neden, ABD’nin olası bir İran harekatı ve Avrupa-Atlantik dünyası dışında kalan Beyaz Rusya ile Rusya Federasyonu’nun askeri hareketlerini kontrol altında tutmak için, Karadeniz’i “askeri üs, radar istasyonları ve casus uçakları ile izleme merkezi” olarak değerlendirmek istemesidir.(Kanbolat, 2006)

Bu bağlamda ABD, Hazar’ın güvenliğinin sağlanması için “Caspian Guard” programı çerçevesinde 135 Milyon Dolar harcayacağını açıklamıştır. Bunun yanında, Azerbaycan’ın İran sınırında buluna Astara ve Bakü’nün kuzeyinde bulunan Hızı bölgelerinde “S” bandında iki radar istasyonunun Ağustos 2005’te faaliyete geçirmiştir. Eskimiş teknoloji bu iki istasyon, 20 milyon dolara mal olmuştur. Bu yıl, Bakü’nün yer aldığı Apşeron yarımadasında (Bakü yakınlarında bir sahil köyü olan Zire ve Bakü yakınlarındaki Nargin adasında) faaliyete geçecek olan “C” bandındaki bir mobil radar istasyonu ile birlikte üç radar istasyonu arasında

⁴ “Bulgaristan’daki Bezmer havaüsüs ve Novo Selo atış alanı”,Bkz., <http://www.pinr.com/report.php>

düzenli ve devamlı bir iletişim ağı da kurulacaktır. ABD, Azerbaycan'da oluşturduğu iç ayaklı radar sistemi ile İran'ın bütün kuzey bölgelerini, Rusya Federasyonu'nun Hazar kıyılarını ve Ermenistan'ı izleyebilecektir. Azerbaycan'da kurulan radar istasyonları 2015'e kadar Güney Kafkasya'da oluşturulması planlanan "Caucasus Net" (RLS/Radio Location System) sistemine dahil edilecektir. Söz konusu sistem, küresel eşalon sistemini bir parçası olacaktır. ABD'nin bir ülkeye ilk önce radar istasyonları ve savaş uçakları yerleştirdiği, ikinci aşamada ise ağır askeri araçlar ve kara ordusunu getirdiğini iddia etmektedirler⁵. Azerbaycan'ın kuzey (Rusya Federasyonu-Kuzey Kafkasya sınırı) ve güney (İran sınırı) bölgesinde yer alan dağlık bölgelerini Pentagon uzmanlarının inceleye başladığı ve bu inceleme sonucunda ABD Savunma Bakanlığı'nın Doğu Avrupa'da uyguladığı "Sun of Star Wars" programı çerçevesinde Azerbaycan'da iki füze üssü oluşturacağı iddia edilmektedir. Bu füze üslerinden biri ülkenin kuzeyinde, diğeri ise güneyinde bulunan radar üslerine yakın olacaktır.(Kanbolat, 2006)

2005 yılından itibaren Azerbaycan'ın kuzey, güney ve ortasında Hazar kıyısında radar üssü oluşturan ABD'nin asıl amacının Rusya Federasyonu, İran ve Beyaz Rusya hava sahasını tamamen denetim altında tutmak olduğu iddia edilmektedir. ABD'nin bu amaçla, Moldova ve Baltık ülkelerinde de radar istasyonu kurduğu bilinmektedir. Ancak ABD, "Post-Sovyet coğrafyasının batı bölgelerinde uçuşların güvenliğinin sağlanması ve yönlendirilmesi, aynı zaman sınırların güvenliği ve uluslar arası terörizm ile mücadelenin kurulduğunu iddia etmektedir. Azerbaycan'da yakın mesafeyi izleyebilen "s" bandındaki radar istasyonlarının, yakın bir gelecekte en son teknolojiyi içeren ve uzak mesafedeki yer üstü ve hava hedeflerini izleyebilen "x" bandına (10-11 Ghers) gereksinim duymaktadır. Bu dalgalardan yararlanarak elde edilen fotoğraf oldukça nettir.(Kanbolat, 2006)

ABD, Güney Kafkasya ve Orta Asya üzerinden izlemeyi, radar istasyonlarından ziyade 550 km.'lik bir alanı tarayabilen AWACS (Airborne Warning and Control System)uçakları ile gerçekleştirmeyi planlamaktadır. Güney Kafkasya'ya ve Orta Asya'ya birer AWACS uçağının konuşlandırılması beklenmektedir. Bu bağlamda, Azerbaycan'a dört, Gürcistan'a üç ABD subayının gittiği ve Azerbaycan'da Kürdemir, Kala, Zeynalabidin Tağıyev ve Gürcistan'da Vaziani, Marneuli, Batum havaalanlarının durumunu kontrol ettikleri iddia edilmektedir.(Kanbolat, 2006)

Beşinci neden, 11 Eylül saldırısı sonrası, dünya petrolünün yüzde 65'ini, doğal gazının ise yüzde 40'mı bulunduran ve giderek istikrarsızlaşan Orta Doğu'ya alternatif olabilecek

⁵ KANBOLAT, Hasan, "Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği" konulu makale, s.28

enerji kaynaklarına sahip bölgelerdir. Söz konusu bölge, petrol ve gaz rezervleri (ispatlanmış), mevcut veriler ve (arama+üretim) maliyetleri dikkate alındığında, Orta Doğu rezervleri ile kıyaslanacak büyüklükte değildir. Buna karşın, arz güvenliği ve una bağlı olarak kaynak çeşitliliği olguları dikkate alındığında, bu kaynakların öneminin önümüzdeki yıllarda hızla artması beklenmelidir.(Kanbolat, 2006)

Altıncı neden, Rusya-Ukrayna doğalgaz krizinin ardından, enerji güvenliğinin dünyada hayli önem kazanması ve gözlerin Karadeniz bölgesine çevrilmesidir. Nitekim Karadeniz, gerek tanker taşımacılığı, gerek petrol ve doğal gaz petrol boru hatları ile “Doğu-Batı Enerji Koridoru” üzerindedir. Bu nedenle, Avrupa’nın özellikle doğal gaz alanında enerji güvenliğinin sağlanması için Karadeniz ön plana çıkmaktadır.(Kanbolat, 2006)

Yedinci neden, TBMD (Theatre Ballistic Missile Defence) kapsamında Avrupa ana kıtasına karşı İran başta olmak üzere Bölgeden gelebilecek uzun menzilli balistik füzeleri⁶ Karadeniz’e konuşlandıracağı gemilerindeki Uzun menzilli SAM (Surface Air Missile) füzeleri⁷ ile Avrupa’ya tehdit teşkil etmeden Karadeniz üzerinde engellemektir. İran’dan bir savaş durumunda Avrupa ana kıtasına atılacak füzelerin rotası yatay uçuş nedeniyle Karadeniz üzerinden olacaktır.Böyle bir durumda füze kalkanının ilk oluşturulacağı bölge Karadeniz olacaktır⁸.

Söz konusu nedenler, Karadeniz’i ister istemez giderek Batı ile Doğu arasındaki nüfuz mücadelesinin merkezi durumuna getirmektedir. Karadeniz’in diğer bir özelliği ise ***ABD’nin dünya üzerinde serbestçe hareket edemediği tek deniz*** olmasıdır.

⁶ İran 320 km menzilli Scud-B/Şahab-1(985 kg harp başlığı), 550 km menzilli Scud-C/Şahab-2 (500-770 kg harp başlığı), 1300-1500 km menzilli Şahab-3 (700-1200 kg harp başlığı), 2000 KM MENZİLLİ Fecr-3 (Fecr-3, radara yakalanmayan birden fazla savaş başlığı taşıyan ve anti-füze sistemlerinden kurtulabilen tandem başlık sayesinde birçok hedefi yüksek doğrulukla vurma kabiliyetine sahip, yeni nesil bir füzedir) ve 2000-4000 km menzilli Şahab-4 (teyide muhtaç) balistik füzelerine sahiptir. İsrail’de yayımlanan Haaretz gazetesinin 27 nisan 2006 tarihli sayısında, “İsrail savunma kuvvetleri istihbarat başkanı Tümgeneral Amos Yadlin’in İran’ın Kuzey Kore’den satın aldığı 2500 km. menzilli karadan karaya balistik füzesine sahip olduğunu belirttiği haberi yer almıştır. Haberde Şahap-3 füzelerinden daha uzun menzile sahip olan BM-25 füzelerinin sıvı yakıtla çalıştığı ve ***Avrupa’ya vurabilecek menzilde olduğu*** belirtilmiştir. Füzelerin Rus yapımı SS-N6 olarak bilinen füzelerin geliştirilmiş modeli olduğu ve nükleer başlık taşıma kapasitesine sahip olduğu, şubat 2006’da 18 adet füzenin İran’a ulaştığı belirtilmiştir.”

⁷ “ABD bu konuyla ilgili son atış denemesini Pasifik Okyanusunda AEGİS balistik füze savunma sistemine sahip USS Shiloh gemisinden ateşlenen bir SM-3 füzesi ile yaptı ve hedef balistik füzeyi imha etti. Böylelikle ABD, yaşanacak olası bir balistik füze saldırısına karşı SM-3 füze kalkanını bir kez daha başarıyla test etme imkanı buldu.”, Savunma Teknolojileri & Strateji, Sayı: 2006-012, s.10

⁸ “Konuyla ilgili denemeler ABD sponsorluğunda Hawaii’de icra edilecek olan Pasific Explorer” tatbikatında Hollanda Fırkateyni HrMs Tromp tarafından icra deilecektir.”, Bkz., Jane’s International Defence Review, Nisan, 2006, s.15

2.5. ABD'nin Karadeniz Bölgesinde kullanabileceği güç unsurları

ABD Karadeniz Bölgesindeki güvenlik ile ilgili gelişmeleri etkileyebilmek için birkaç farklı güç unsuru kullanılabilir.(Dubovyk, 2003) Bunlar;

- Bölgede doğrudan askeri varlık bulundurarak
- NATO gibi politik-askeri yapıları kullanarak
- Bölgeye yapılan ABD yatırımları ile (ABD hükümeti tarafından aktif olarak desteklenen)

2.5.1. Askeri Güç

Askeri açıdan ABD, sadece Gürcistan'da az sayıda eğitici personel buldurmanın dışında, Karadeniz Bölgesinden uzak durmuştur. Bununla birlikte ABD bazı ülkeler ile ikili askeri işbirliği faaliyetleri icra etmektedir. Ukrayna buna en güzel örnektir. Washington ve Kiev arasındaki ilişkilerde pek çok sorun ortaya çıkmasına rağmen, iki ülke arasındaki askeri işbirliğine devam edilmektedir. ABD askeri birlikleri Karadeniz Bölgesinde “Sea Breeze”⁹ ve “Cooperative Partner/Mako” tatbikatları dahil pek çok eğitim/tatbikata iştirak etmektedir. Bu işbirliği bölgede daha aktif bir NATO misyonu ile paralel yürütülmektedir. Karadeniz Bölgesi ABD ve/veya NATO kuvvetlerinin Orta Doğu, Merkezi Asya ve Balkanlar'a güç aktarımı yapabilmesi için uygun bir bölgedir. Bölge, RF'dan kaynaklanabilecek olası bir saldırgan davranışa karşı koyabilmek için hazırlanan planlarda daha da önemli bir rol oynamaktadır. Bu durum uzak bir ihtimal gibi görünebilir, ancak en kötü durum senaryosu olarak göz ardı edilmemelidir.(Dubovyk, 2003)

2.5.2. Politik Güç

Karadeniz Bölgesindeki ülkelerle politik alanda işbirliği yapmak, ABD'nin bölgede fiziki varlık göstermeden etkili olabilmesini sağlayan bir metot olmuştur. Bu strateji bazı durumlarda daha çok para gerektirebilir, bununla birlikte daha az risk içerir ve ABD'nin menfaatleri ile (ABD ülkelerin demokrasiyi geliştirme çabalarına yardım etmektedir) uyum halindedir.(Dubovyk, 2003)

ABD'nin menfaatleri, bu ülkenin Karadeniz Bölgesinde kendisine ortaklar (özellikle ABD ile işbirliği yapmak isteyen ortaklar) aramaya devam etmesini gerektirmektedir. Dikkatli bir şekilde farklı bir bölgesel ittifak grubu teşkil edilmelidir. İkinci Irak hareketi göstermiştir ki, ABD'nin bölgedeki en önemli müttefiklerinden biri olan Türkiye artık

⁹ ABD tarafından 2006 yılı içerisinde Ukrayna ev sahipliğinde icrası planlanan Sea Breeze tatbikatı, Ukrayna meclisinin yabancı ülkelerin Ukrayna egemenlik sahası içerisinde tatbikat yapmasını kabul etmemelerinden dolayı icra edilememiştir.

tamamen sadık ve güvenilir bir müttefik değildir ve ABD'nin bölgedeki tek ortağı olamaz. Buna ilaveten, Romanya, Bulgaristan ve Gürcistan ABD'nin bu amacına hizmet edemez. Diğer taraftan Ukrayna, halen çeşitli iç ve dış sorunlarla meşgul olsa da, bölgede ABD etkinliğinin en önemli sağlayıcısı olmaya aday ülke konumundadır. Bölgedeki pek çok ülkenin ABD ile daha yakın ilişki içine girmek istemesi dikkat çekicidir. Bu ülkeler ABD'den farklı beklentiler içindedir: ekonomik yardım, güvenlik garantisi, RF'ye bağımlılığı azaltıcı yardımlar ve böylece RF'nin bölgede tekrar baskın konuma gelmemesidir.(Dubovyk, 2003)

2.5.3. Ekonomik Güç

ABD'nin Karadeniz Bölgesine yönelik politikasının arkasındaki itici güçlerden birinin de büyük ABD şirketlerinin ekonomik çıkarları olduğu unutulmamalıdır. ABD politikası ticari menfaatlere bağlı değildir, ancak ikisi arasında inkar edilemez bir ilişki vardır. ABD hükümeti şirketlerin çıkarları doğrultusunda hareket ettiği gibi, aynı zamanda şirketler de bölgedeki ABD çıkarlarına hizmet etmektedir. Bunun sebebi, iş dünyasının kendisine yeni pazar alanları açabilmek ve enerji kaynaklarını emniyetli şekilde batıya aktarabilmek için bölgesel istikrar ve denge istemesindedir. Enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesi ve ABD'nin Orta Doğu ve RF'na olan enerji bağımlılığının azaltılması isteği, ABD'nin bölgeye yönelik ana hedeflerinden biridir.(Dubovyk, 2003)

2.6. Karadeniz Bölgesi'nin Mevcut Dinamikleri

Bölge kavramı için kesinleşmiş bir tanım bulunmamaktadır. Ancak temel bir anlayışa göre bölge; “coğrafi olarak ve ekonomik, kültürel, politik kurumlar gibi bir veya birkaç ortak konuda devletlerin birbiriyle bağlantılandırılması” olarak tanımlanmaktadır. Karadeniz'in bir bölge olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği konusunda tartışmalar devam etmektedir. Karadeniz'in bir bölge olarak değerlendirilemeyeceğini savunanlar, Karadeniz'i bütünleştirici etken olarak sadece coğrafyayı görmekte, Karadeniz'in tarihi arka planı, çok etnikli yapısı, çatışmalı konuları bu bütünleşmeye engel olarak değerlendirmektedirler. Ancak bu değerlendirmeyi yapanlar Karadeniz Bölgesi'nde nispi bir birlik oluştuğuna da değinmektedirler.(Alkan, 2006)

Karadeniz'in bir bölge olarak değerlendirilebileceğini öne sürenler ise, bu bölgeselleşmeyi bölgenin AB'ye entegrasyonuna yardımcı bir araç olarak görmekte, bölgeleri oluşturanların bölge ülkelerinin ortak özelliklerinden ziyade, politikacıların zihninde oluştuğuna inanmaktadırlar. Bu değerlendirmeyi destekleyen bir diğer düşünce ise bölgenin orta vadeli bir tarihi süreç olarak değerlendirildiğinde bir bütünlük arz ettiğini savunmaktadırlar. Bu nedenle Karadeniz bazılarında göre farklı kültürlerin, uygarlıkların,

kıtaların ve jeopolitik bölgelerin bölündüğü bir yer iken, bir diğer bakış açısına göre tüm yukarıda sayılanların birleştirilebileceği bir coğrafyayı kapsar.(Alkan, 2006)

2.6.1. Bölgeselleşme

Tarih boyunca Karadeniz coğrafyası kavimlerin geçiş yaptığı bir güzergah olmuştur. Bu nedenle Karadeniz’de Roma’nın, Bizans’ın, Osmanlı’nın, Rus İmparatorluğu’nun etkisini görmek mümkün olmaktadır. Bu coğrafyadaki insanları birleştiren en önemli etkenlerden birisi Karadeniz’in kendisi olmuştur. Karadeniz’in barış denizi olduğu dönemlerde doğuyla batı, kuzeyle güney arasında bir ticaret güzergahı olduğu görülür. Bu ticaret yoğunluğu da toplumları birbirleriyle kaynaştırmada etken bir rol oynamıştır.(Alkan, 2006)

Karadeniz tarihi olarak da dönemsel bir bütünlük sağlamıştır. Bu bütünlüğe bakmak için tarihin zaman dilimlerine geniş bir aralıktan bakmak gerekir. Bu bütünlük Roma ve Osmanlı İmparatorlukları zamanında tam olarak, Rus İmparatorluğu zamanında ise kısmen yakalanmıştır. AB’yi ele aldığımız zaman, Avrupa tarihinde birbirleriyle en kavgalı olan milletlerden Almanya ve Fransa, bugün bir bütünlük oluşturabilmişlerdir. Bugünkü Avrupa Soğuk Savaş süresi boyunca olan Avrupa değildir, 19ncü yy. Avrupa’sı ise bugünden çok daha farklıdır.(King, t.y.) Karadeniz coğrafyası da ilk başta yine tarihi olarak iki kavgalı millet olan, Türkler ve Ruslar’ı daha etkileşimli bir beraberlikte buluşturabilir. Bölgenin tarihinin çatışmalı olması tek başına bölgeselleşmenin önünde engel değildir.(Alkan, 2006)

Eğer bir bölgesel kimliğin oluşmasında en önemli faktör değerler ise, Karadeniz coğrafyasını birleştiren değerleri ortaya koymamız gerekir. Karadeniz coğrafyasındaki tüm ülkeleri birleştiren bir değerler grubu hayata geçirilememiştir, ancak hemen her ülke Avrupa’nın benimsediği ortak değerleri benimsemek istediğini açık bir şekilde ifade etmiştir. Benimsenmek istenilen bu değerlerin hayata geçirilememesinin sebebi ise bölge devletlerinin bu değerleri hayata geçirecek kadar güçlü olmamasından kaynaklanmaktadır. Bölgedeki çoğu devletin bu değerleri benimsemek istemesi, bu devletlerin kendilerini Avrupa içerisinde görmek isteğinden ileri gelmektedir. Yani bu devletlerin hemen hepsi kendisini Karadeniz kimliğinden daha önce Avrupalı kimliği ile bağdaştırmak istemektedirler. Karadeniz ülkeleri bugüne kadar kendileri arasında özgün bir değer ortaya koymamışlardır. Bu bölgeyi bütünüyle kapsayan tek organizasyon KEİ üyesi çoğu ülkenin nihai amaçlarından biri de Avrupa’ya entegre olmaktır.(Alkan, 2006)

2.6.2. Çatışmalı Konuların Bölge Oluşumuna Etkileri

Karadeniz ülkelerinin hemen hepsi bir diğeri ile bir takım sorunlara sahiptir. Romanya’nın Ukrayna’yla, Ukrayna’nın Rusya’yla, Rusya’nın Gürcistan’la, Azerbaycan’ın Ermenistan’la, Ermenistan’ın Türkiye ile sorunları vardır. Yine bu ülkelerden Gürcistan’da

Abhazy ve Güney Osetya sorunu, Moldova'da Transdinyester sorunu, Azerbaycan-Ermenistan arasında Dağlık Karabağ sorunu donmuş çatışma noktalarıdır. Birçok analizci bu çatışmalı sorunları bölgenin oluşumuna büyük bir engel olarak görmekte ve bu sorunlardan bazıları çözümlenmez ise bir bölgeden söz edilemeyeceğini savunmaktadırlar.(Alkan, 2006)

Bu görüşün tam tersini savunan analizcilerde bulunmaktadır. Örneğin bu konuda güzel bir analitik çalışma yapmış olan Kathy L. Powers kendi aralarında çatışmaları olan devletler arasında da farklı boyutlarda entegrasyonlar olabileceğini göstermiştir (Tablo 2.1-2.2). Powers bu tür entegrasyonu bölgesel ticaret ortak olmadan önce devletlerarası çatışmalı sorunlara sahip olanlar ve hala bir entegrasyon dahilinde olup çatışmalı sorunları bulunanlar olarak ikiye ayırmaktadır.(Alkan, 2006)

Tablo 2.1 : Bölgesel ticarete ortak olmadan önce devletlerarası çatışmalı sorunlara sahip olan ülkeler

Çatışmalı ülkeler	İşbirliği Adı
Ekvator – Peru	Andin Topluluğu
Fransa – Almanya	AB
Yugoslavya – Bulgaristan	COMECON
Yunanistan – Türkiye	KEİ
Güney Kore – Japonya	APEC, ASEAN+3

Kaynak : ALKAN, A., Karadeniz Güvenliği, s.27

Tablo 2.2 : Aynı entegrasyon dahilinde olup çatışmalı sorunları bulunan ülkeler

Çatışmalı ülkeler	İşbirliği Adı
Şili – Arjantin	Andin Topluluğu
Fas – Nijerya	Arap-Magrep Birliği
Benin-Nijerya	ECOWAS
Hindistan-Pakistan	SAARC
Tayland-Kuzey Vietnam	ASEAN

Kaynak : ALKAN, A., Karadeniz Güvenliği, s.27

Bölgesel oluşumlar iki şekilde gerçekleşebilir. Birincisi bölge ülkelerinden gelen bir inisiyatifle oluşur. İkincisi ise dışarıdan gelen bir zorlamayla oluşur¹⁰. Her iki türlü oluşumda da nihai amaç bölgesel kalkınmanın sağlanarak var olan sorunların aşılmasıdır. Dolayısıyla bölgesel oluşumun esas amacı sorunların aşılması ise, var olan sorunların bölgesel oluşumu engelleyeceği düşüncesi çözümsüzlük getirir. Bu kapsamda yapılması gerekenin de bölgesel oluşumu gerçekleştirebilecek stratejileri ortaya koyabilmek olduğu

¹⁰ http://www.umu.se/cerum/publikationer/pdfs/NSB_1_00_6_1.pdf

değerlendirilmektedir. Bu kapsamda Karadeniz Bölgesi'nde gerçekleştirilen üç önemli işbirliği (KEİ, GUUAM, BLACKSEAFOR) gözlemlenmektedir.(Alkan, 2006)

2.6.3. Karadeniz Bölgesi'ndeki İşbirliği Organizasyonları

Soğuk Savaş'ın şüpheye dayanan güvenden yoksun atmosferinin azalmasıyla, Karadeniz ülkeleri bölgesel işbirliği yolunda cesur adımlar atmaya başlamışlardır. Bu işbirlikleri içerisinde KEİ en gelişmiş, en kapsamlı ve en büyük olanıdır. BLACKSEAFOR¹¹ ise Soğuk Savaş sonrası RF'nin eski SSCB ülkeleriyle eşit statüde katıldığı ve kabullendiği ilk askeri organizasyon olması itibari ile önem kazanmaktadır. GUUAM ise daha sınırlı sayıda Karadeniz ülkesinin katıldığı ve diğer işbirliği girişimlerine göre daha pasif kalan tam bölgesel olamayan bir organizasyon olarak nitelendirilebilir.(Alkan, 2006)

2.6.3.1. Karadeniz Ekonomik İşbirliği

KEİ'nin Oluşumu ve Amaçları

Soğuk Savaş sonrası Karadeniz Bölgesi'ne yönelik ortaya koyulan projelerden en fazla beğeni ve ilgi gören proje olan KEİ, 25 Haziran 1992 tarihinde İstanbul'da düzenlenen Zirve Toplantısı'nda dokuz üye ülkenin (RF, Ukrayna, Azerbaycan, Moldova, Gürcistan, Ermenistan, Romanya, Bulgaristan, Türkiye) yanısıra, Yunanistan ile Arnavutluk'un da kurucu üye olarak katıldığı on bir ülkenin devlet veya hükümet başkanları tarafından imzalanarak, resmen işlerlik kazanmıştır. 5 Haziran 1998 tarihinde Yalta'da yapılan KEİ 4. Zirve Toplantısı ile de mevcut hükümetler arası mekanizmayı bir bölgesel örgüte dönüştürecek olan KEİ Teşkilatı Kurucu Anlaşması imzalanarak KEİ, 1 Mayıs 1999 tarihi itibariyle bir örgüt haline gelmiştir.¹² 16 Nisan 2004 tarihinde de Sırbistan-Karadağ KEİ üyesi olmuştur.¹³ Ayrıca Almanya, Fransa, Polonya, Tunus, İsrail, Mısır, Slovakya, İtalya ve Avusturya KEİ'de gözlemci devlet sıfatıyla bulunmaktadır.(Alkan, 2006)

KEİ'nin amacı Zirve Deklarasyonu ve Boğaziçi Bildirisi'nde şöyle belirtilmektedir: KEİ üyesi ülkelerin potansiyellerinden, coğrafi yakınlıklarından, ekonomilerinin birbirlerini tamamlayıcı özelliklerinden yararlanarak aralarındaki ikili ve çok taraflı ekonomik, teknolojik ve sosyal ilişkilerini çeşitlendirmeleri ve daha da geliştirmeleri, böylelikle Karadeniz havzasının bir barış, istikrar ve refah bölgesi olmasını sağlamaktır. Buradan da anlaşılacağı gibi KEİ sadece ekonomik amaçlı bir örgüt değil, aynı zamanda dolaylı olarak bölge güvenliği ile ilgilenen bir örgüttür. Zirve Deklarasyonu'nun 18 maddesinden en az dördünün bölgesel güvenliğe atıfta bulunması bu hipotezi doğrular

¹¹ BLACKSEAFOR 2 Nisan 2001 tarihinde Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin katılımı ile Türkiye'nin inisiyatifinde kurulmuş bir deniz kuvvetidir. BLACKSEAFOR ile ilgili ayrıntılı bilgi konu ile ilgili bölümde verilmektedir.

¹² "Karadeniz Ekonomik İşbirliği", <http://www.dpt.gov.tr/dei/kei/kei.htm>

¹³ "Discover BSEC", <http://www.bsec.gov.tr/discover.htm>

niteliktedir. KEİ'nin uzun vadeli amacı ise "kişilerin, toplulukların, sermaye ve hizmetlerin serbest dolaşımını" sağlayacak "esnek bir örgütün" kurulması olmuştur. Projenin nihai ve daha geniş hedefi ise Karadeniz Bölgesi'nin "dünya ekonomisinin ayrılmaz bir parçası haline gelmesinin" sağlanmasıdır.(Alkan, 2006)

KEİ'nin Yapısı

KEİ beş ayrı platformda faaliyetlerini icra etmektedir. Bu platformlar; hükümetler arası, parlamentolar arası, iş çevreleri arası, bankacılık-finans ve akademik örgütlenmelerdir.¹⁴ Hükümetler arası örgütlenme, KEİ'nin en üst yapısıdır. Bu örgütlenme içerisinde daimi çalışma grupları ve geçici uzman grupları oluşturulmuştur. Çalışma Grupları; İstatistik Veri ve Ekonomik Bilgi Değişimi, Banka ve Finans, Ticari ve Sınai İşbirliği, Tarım ve Tarımsal Sanayi, Ulaşım ve İletişim, Çevre Korunması, Bilim ve Teknoloji, Suçlarla Mücadele konuları üzerinedir. Geçici (Ad-hoc) Uzman Grupları ise Örgütsel Konular, İşadamlarına Seyahat ve Vize Kolaylığı, Çifte Vergilendirmenin Önlenmesi, Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması, Mevzuata İlişkin Bilgi Değişimi, Ulaştırma konuları üzerinedir.(Alkan, 2006)

Parlamentolar arası örgütlenme faaliyeti, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Parlamenterler Asamblesi (KEİPA) tarafından gerçekleştirilmektedir. KEİPA'nın amaçları; KEİ üyesi ülkelerin devlet ya da hükümet başkanları ile Dışişleri Bakanları toplantılarında alınan kararların uygulanabilmesi için gerekli yasal düzenlemelerin yapılmasını sağlamak, KEİ'nin ülkü, hedef ve amaçlarını üye ülkelerin halklarına benimsetmek, parlamenter demokrasinin gelişmesine katkıda bulunmak, uluslararası ve diğer kuruluşlarla KEİ ülkeleri arasındaki işbirliğini geliştirmektir. Bu kapsamda üç ihtisas komitesi mevcut olup, bunlar; Ekonomi, Ticaret, Teknoloji ve Çevre Komisyonu, Hukuki ve Siyasi İşler Komisyonu ve Kültür, Eğitim ve Sosyal İşler Komisyonu'dur.

İş çevreleri arası örgütlenme faaliyeti Karadeniz Ekonomik İş Konseyi (KEİK) tarafından yürütülmektedir. KEİK, KEİ'ne katılan devletlerin iş çevrelerini temsil etmektedir. Oniki ülkenin ticari işbirliğini geliştirme amacına yönelik olarak çalışmaktadır. İşbirliğinin somutlaştırılması ve özellikle proje bazında gerçekleştirilmesi işlevi KEİK tarafından yerine getirilmektedir. KEİ'nin finans örgütü, Karadeniz Ticaret ve Kalkınma Bankası'dır. Bu banka 21 Haziran 1999 tarihinde Yunanistan'ın Selanik şehrinde kurulmuştur. Özel bankacılık ilkeleri çerçevesinde faaliyetlerini yürüten Banka 300 milyon dolar sermaye ile kurulmuş olup bu sermayenin 1.5 milyar dolara çıkartılması hedeflenmektedir¹⁵. Bankanın sermayesinde Rusya, Türkiye ve Yunanistan'ın % 16,5, Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna'nın % 13,5,

¹⁴ "Structure and Operation", http://www.bsec.gov.tr/bsecrelated_.htm

¹⁵ http://www.bsec.gov.tr/relations_.htm

Arnavutluk, Ermenistan, Gürcistan, Moldova ve Azerbaycan'ın % 2'lik payı vardır. Banka, ortak bölgesel projeleri geliştiren, finansman sağlayan ve gerçekleştiren, katılan devletlere gerekli parasal kaynakları sağlayan ana mekanizma fonksiyonunu yerine getirmektedir.

Akademik örgütlenme ise farklı birimlerden oluşmaktadır. Bunlardan birincisi 1997'de kurulan bölgenin gelişimde önemli eksikliklerden birisi olan entellektüel kaynakların artırılmasına yönelik 50'nin üzerinde üniversiteler arası işbirliğini kapsayan Karadeniz Üniversiteleri Erişim Ağı'dır. İkincisi akademik işbirliği ve müşterek projelerin geliştirilmesine yönelik KEİ Daimi Akademi Komitesi ve üçüncüsü KEİ'nin hedeflerine ulaşması doğrultusunda araştırma yapılması, politikalar üretilmesinde konusunda çalışan Karadeniz Çalışmaları Uluslararası Merkezi'dir.(Alkan, 2006)

KEİ'nin Bölgesel Güvenliğe Yaptığı Katkıları

KEİ'nin Karadeniz Bölgesi'nin güvenliğine yaptığı en önemli katkılardan birisi, bu platform sayesinde birbirleriyle sorunlu olan ve siyasi diyalogu eksik ya da kopmuş olan ülkeler arasında iletişim imkanı sunmasıdır. Bu kapsamda KEİ sorunların çözümlenmesi aşamasında güç kullanılması yerine uzlaşmaların yapılması için bir platform oluşturmaktadır. (Aybak (Ed), 2001) Aynı zamanda KEİ üye ülkelerin ekonomik kalkınmalarına katkı sağlayarak bölge güvenliğine dolaylı bir katkı sağlamaktadır.

Diğer yandan KEİ somut projeler ortaya koyarak bölgenin kalkınmasına katkıda bulunmaktadır. Bu kapsamda İtalya, Türkiye, Ukrayna ve Rusya Federasyonu arasında tesis edilen 3500 km. uzunluğundaki İTUR Denizaltı Fiberoptik Kablo Sistemi Ağustos 1996'da bitirilerek hizmete sokulmuştur. Böylece yukarıda sayılan ülkelerin, Palermo, İstanbul, Odessa ve Novorosisk üzerinden Avrupa, Kuzey Afrika, Orta ve Uzak Doğu, Kuzey ve Güney Amerika ile doğrudan haberleşme imkanları sağlanmıştır. Diğer büyük bir proje de Karadeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında deniz altından telekomünikasyon irtibatı kurulmasına yönelik, 500 km.yi aşan uzunlukta KAFOS Denizaltı Fiberoptik Kablo Sisteminin tamamlanması olmuştur. Bu sayede Karadeniz ülkeleri Türkiye üzerinden Akdeniz, Batı Avrupa, Kuzey Amerika, Orta ve Uzak Doğu ülkeleriyle, Romanya ve Bulgaristan üzerinden ise Balkan ülkeleriyle iletişim kurabilmektedirler.

Türkiye ve KEİ ilişkileri

Türkiye'nin Batı bloğunda olduğu tartışmasız bir gerçektir. Türkiye NATO'ya üyedir ve AB ile müzakerelere başlamıştır. Karadeniz'de kıyısı olan diğer ülkeler ise eski Doğu bloku ülkeleridir ve Rusya Federasyonu dışındaki ülkeler NATO'ya ve AB'ye üye olmak istemektedir. Bu tabloya karşın Türkiye'nin, fiziki ve siyasi olarak Avrupa kıtası içinde yer alan Karadeniz'in NATO-AB gölü haline gelmesine ve ABD'nin Karadeniz girişimlerine

gönülsüz davrandığı; Karadeniz’de bu denize kıyıdaş olmayan yeni oyuncular (ABD, NATO, AB gib) istemediği; Karadeniz’de mevcut durumu savunduğu; KEİ (Karadeniz Ekonomik İşbirliği) ve BLACKSEAFOR (Black Sea Naval Cooperation Task Group) dışında bir örgütün oluşmasına olumlu bakmadığı; Rusya Federasyonu ile Türkiye’nin Karadeniz’in demokratikleşmesine engel olduğu; Ukrayna ile Gürcistan’ın AB ve NATO üyeliğine karşı olduğu; ABD’nin batından (Balkanlar), doğudan (Kafkasya), güneyden (Orta Doğu-İrak), Türkiye’yi çevirdiği ve tek açık yön olan kuzeyden de (Karadeniz) çevirerek Türkiye’yi çember içine alacağı ileri sürülmektedir.(Kanbolat, 2006)

Söz konusu iddiaların doğruluk veya yanlışlığı bir yana, Türkiye’nin yeni politikalarını oluşturabileceği ilk ve en sağlam zemin, kuruluşunda öncülük yaptığı ve 01 Mayıs-31 Ekim 2007 tarihleri arasında altı ay dönem başkanlığı yürüteceği KEİ olabilir. Nitekim, 25 Haziran 1992’de İstanbul Zirvesi’nde yayınlanan Bildiri ve Boğaziçi Açıklaması ile resmen kurulan KEİ, 2007 yılında 15. kuruluş yıldönümünü devlet başkanları zirvesi ile kutlamaya hazırlanmaktadır. Ancak KEİ, coğrafyasında başlangıç dönemi ile günümüzdeki şartlar farklıdır. Bölge ülkelerinin öncelikleri ve birbiriyle ilişkilerinde köklü değişimler olmuştur. AB ve NATO’nun Karadeniz’e doğru genişlemesi ve bölge ülkelerinin AB ve NATO’ya üyelik isteği KEİ’yi gölgede bırakmıştır. Romanya ve Bulgaristan AB üyeliğine yönelirken, KEİ’nin fikir babası Türkiye’de, enerjisini AB üyeliğine yöneltmiştir. Aslında, Rusya Federasyonu dışında KEİ üyesi ülkelerin tümü AB üyeliği özlemi duymaktadır. Böylece, bu fiili durum KEİ’nin cazibesini azaltmış, AB ve ABD’ninkini artırmıştır. Türkiye ve Rusya Federasyonu, KEİ içinde düzenlemeler ve yeni inisiyatifler alarak teşkilatın yenilenmesini savunmaktadır.(Kanbolat, 2006) Nitekim, AB ile ilişkilerin geliştirilmesi ve derinleştirilmesi yoluyla KEİ’nin canlandırılabilmesi fikri teşkilat içinde geniş destek görmektedir. 28 Ekim 2005 tarihinde Moldova-Kişinev’de yapılan KEİ Dışişleri Bakanları Konseyi Toplantısı’nda bu amaç ifade edilmiş, AB’ye Karadeniz’e yönelik bir bölgesel politika geliştirmesi çağrısında bulunulmuş, bu hususları takip ve gerçekleştirmekle hem KEİ hem de AB üyesi Yunanistan görevlendirilmiştir. Karadeniz’e ilgisi giderek artan ve bölge ülkeleriyle ilişkilerini derinleştiren ABD’de de, söz konusu toplantıda gözlemci üyeliğe kabul edilmiştir.¹⁶

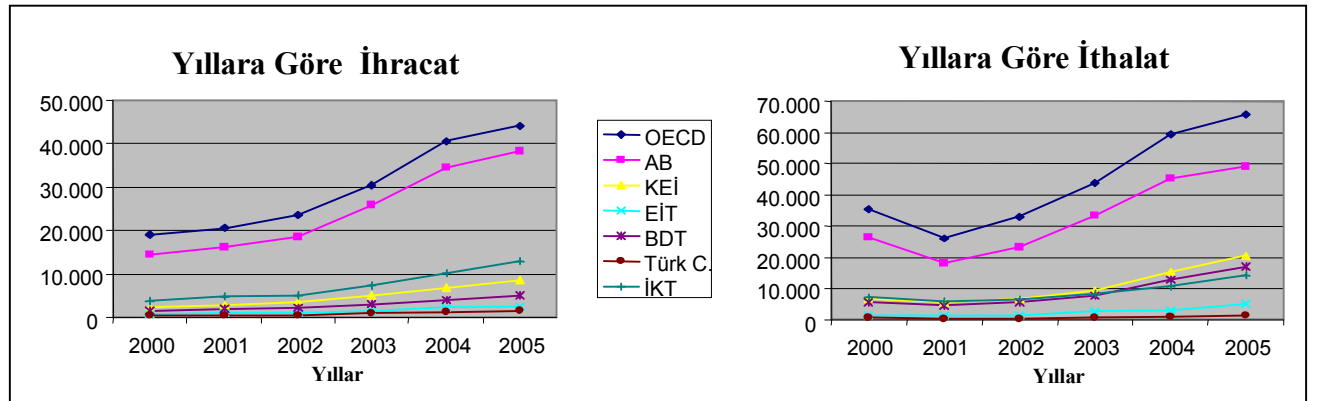
KEİ’nin etkileştirilmesi gerektiğini tüm üye ülkeler dile getirmektedir. Ancak, üye ülkelerin bazıları AB ve ABD’ye yakınlaşarak, Türkiye ve Rusya Federasyonu ise KEİ içinde

¹⁶ KEİ’ye Üye Ülkeler : Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya, Sırbistan, Türkiye, Ukrayna, ve Yunanistan; KEİ’ye Gözlemci Ülkeler: Mısır, Fransa, Almaya, İsrail, İtalya, Polonya, Slovakya, Tunus, Çek Cumhuriyeti, ABD, Hırvatistan, Beyaz Rusya; Avusturya gözlemciliğe başvuruda bulunmuştur. İngiltere de başvurmayı değerlendirmektedir.

düzenlemeler ve yeni inisiyatifler olarak teşkilatın yenilenmesini savunmaktadırlar. Karadeniz’de dondurulmuş çatışma bölgelerini içeren ülkeler de (Moldova, Ukrayna, Gürcistan ve Azerbaycan) KEİ’nin bir ekonomik işbirliği örgütü olduğunu, üyeler arasındaki bu tür sorunların KEİ’ye taşınmasının örgütü felç edebileceğini, siyasi sorunların esasen AGİT veya Avrupa Konseyi gibi zeminlerde ele alınmasının uygun olacağını savunmaktadır. Türkiye’yi KEİ’yi kurmaya yönelten temel düşüncelerden biri, Karadeniz’de bürokrasiyi azaltarak ticaretin yatırımlarını ve girişimciliğin önünü açmak olmuştur. Ancak, Rusya Federasyonu’nun içe dönük ekonomi politikalarına ağırlık vermesi ve diğer KEİ üyelerinin AB ile bütünleşmeye yönelmesi ile, KEİ bu işlevini kaybetmiştir.(Kanbolat, 2006)

KEİ, bu imkan ve ilgiyi üyeleri arasında bir çatışma konusu olmaktan çıkarıp uzlaşma zeminine çekebilirse, bölgesel işbirliğini canlandırabilecek ve varlığının anlamlı kılabilir. Esasen Avrasya’daki petrol ve doğal gazın hem güvenlik biçimde ortak kullanımı, hem de Batı pazarına nakli, böyle bir işbirliğini herkes için yararlı ve zorunlu kılmaktadır. Ayrıca, 20 milyon Km²’lik bir alana yayılmış bulunan ve 350 milyonluk bir nüfusa sahip olan KEİ, bugün dünya ticaretinin yüzde 5’ini gerçekleştirmektedir. KEİ ülkelerin dış ticaret hacmi 650 Milyar Dolardır. Birbirleriyle dış ticareti, toplam dış ticaretlerinin yüzde 10’undan azdır. Türkiye’nin KEİ ülkeleriyle dış ticaret hacmi ise 22 Milyar Dolardır. KEİ ülkelerinin dış ticaretlerinin yarısını birbiriyle yapması sağlansa bile, 325 Milyar Dolar hacminde bir pazar oluşabilir.(Kanbolat, 2006) Ancak Türkiye’nin ithalat ve ihracatına bakıldığında KEİ’nin öncelikli bir Pazar olmadığı görülmektedir (Grafik 2.1). KEİ ile ticaretin açık verme nedenlerinin ise, AB-Gümrük Birliği, KEİ bünyesinde özel sektörün gelişmemesi ve Türkiye’nin petrol ithalatçısı ülke olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Grafik 2.1: Yıllara göre Türkiye’nin İhracat ve İthalat yapısı



Kaynak: AYDIN, M., “Karadeniz Güvenliği Sempozyumu”, Haziran 2006

2.6.3.2. GUUAM

GUUAM üyeleri arasında işbirliği 1996 yılında Viyana’da yapılan AKKA Konferansı’nda Azerbaycan, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna’nın ortak bildiri yayınlaması ile başlamıştır. 10 Ekim 1997 tarihinde de bu ülkelerin başkanları Strazburg’da yapılan Avrupa Konseyi Zirvesi’nde karşılıklı ilişkilerin ve bölgesel işbirliğinin geliştirilmesi, bölgesel ve Avrupa güvenliği, politik ve ekonomik temaslar ile karşılıklı çıkarları dikkate alan bir bildiri imzalamışlardır.(Klympush, 2003) Bu bildiri, Devlet Başkanları bu dört devletin işbirliği yapmalarının önemini; Avrasya’da işbirliği, TRACECA’nın canlandırılması, toprak bütünlüğü, devletlerin egemenliği, sınırların değişmezliği, işbirliği, demokrasi, hukukun üstünlüğü ve insan haklarına saygı duyarak daha güvenli ve istikrarlı bir Avrupa’ya katkıda bulunmak şeklinde açıklamışlardır. Aynı bildiri bu devletler 21nci yüzyılda Avrupa’nın karşılaştığı sorunların üstesinden gelebilmek için ortak bir çaba sarf edeceklerini de bildirmişlerdir.(Alkan, 2006)

24 Nisan 1999 tarihinde Washington D.C.’de yapılan NATO Zirvesi’nde Özbekistan da örgüte üye olarak katılmıştır. Eylül 200’de New York’da imzalanan bildiri bu örgütün başlıca prensipleri ve faaliyet planı açıklanmıştır; uluslararası örgütler ve forumlar ile işbirliği, NATO ile “Barış İçin Ortaklık Programı” çerçevesinde ilişkilerin geliştirilmesi, sorunların barış yolu ile halledilmesi, nükleer ve kimyasal silahların yayılmasının önlenmesi, Avrasya Petrol Ulaşım Koridoru’nun canlandırılması. Kurulduğu günden itibaren GUUAM’ın hangi çerçevede (siyasi, askeri, ekonomik) bir grup olduğu belirsizliğini korumuş ve 2001 yılında Yalta Zirvesi’nde GUUAM Antlaşması imzalanarak örgüt kurumsallaştırılmış, örgütün askeri-politik bir yapı değil ekonomik işbirliğini (enerji nakli projeleri) ifade ettiği belirtilmiştir.(Klympush, 2003)

GUUAM önceliğini ekonomik kalkınma olarak açıklamasına rağmen bugüne kadar bu konuda kayda değer bir gelişim gösterememiştir. Bunun nedeni üye ülkelerin ekonomilerinin kötü durumda olmasıdır. Aynı zamanda hiçbir üye ülke kendi başına ciddi dış siyaset stratejileri uygulayacak kadar güçlü değildir. Aynı zamanda bu oluşum başka ülkelerinin de tepkisini çekmekte, Rusya ve Ermenistan GUUAM’ı kendilerine karşı kurulan bir grup olarak değerlendirmektedir. GUUAM’ın bölge güvenliğine katkı sağlayan bir örgüt olmaktan daha çok üye ülkeler arasında işbirliğini artırıcı mahiyette bir örgüt olduğu söylenebilir. Ancak bu konuda dahi tam bir birlik gösterilememektedir. Haziran 2002 yılında Özbekistan’ın örgütten ayrılmak istemesi bunun bir göstergesi olarak kabul edilebilir.(King, t.y.) Bu kapsamda örgütün kendi iç dinamiklerinden daha çok ABD’nin desteği ile ayakta durduğu değerlendirilmektedir.(Alkan, 2006)

2.6.4. Karadeniz’de Yeni İşbirliği Arayışları

Türkiye’nin KEİ’yi tekrar canlandırıp canlandırmayacağı tartışılırken, Karadeniz ülkelerinin Avrupa-Atlantik dünyasının da desteği ile yeni arayışlara girdiği görülmektedir. Türkiye’nin günümüz koşullarına göre Karadeniz için yeni siyasi açılımlar üretmekte geç kalması nedeniyle 2005 yılında, Romanya, Ukrayna, ve Gürcistan’ın Rusya Federasyonu’na karşı Karadeniz bölgesinde stratejik denge gereksinmelerinden kaynaklanan ve kurumsallaşmaya başlayan yeni işbirliği arayışları ortaya çıkmaya başlamıştır. Yeni işbirliği arayışlarının birincisi, Romanya’dan kaynaklanmıştır. NATO üyesi olan ve 2007’de AB üyesi olacak olan Romanya, AB üyesi olmayan Karadeniz ülkelerin AB’ye açılan kapısı olmayı kendine misyon edinmiştir. Aslında, Varşova Paktı döneminde de Romanya, Diğer Varşova Paktı ve Sovyetler Birliği ülkelerinin (özellikle Azerbaycan’ın) Avrupa’ya açılan kapısı olmuştur. Geçmişten gelen deneyimle hareket eden Romanya, Türkiye’nin günümüz koşullarına göre Karadeniz için yeni siyasi açılımlar üretmekte geç kalması nedeniyle bölge liderliğine oynamaya başlamıştır. Romanya’nın iddialarına göre, “KEİ koma halinde bir kuruluştur. Hem KEİ, hem de BLACKSEAFOR, bölgenin ihtiyaçlarına cevap vermekten uzaktır. Operasyonel olmasının engellenmeye çalışıldığı BLACKSEAFOR’un Aktif Çaba Operasyonu (Operation Active Endeavour) ile daha ileri bir aşamaya geçmesi istenmektedir. Bükreş; Ankara ve Moskova’nın baskısı ile karşılaşmamak için Washington ve Brüksel’in desteğine ihtiyaç duymaktadır.(Kanbolat, 2006)

Söz konusu çerçeve içinde Romanya, 2005 yılında “*Karadeniz Diyalog ve Ortaklık Forumu*” önerisini açıklamıştır. Karadeniz’de işbirliğine bir şemsiye olarak gerilmek istenen, katılımcılığın ve serbetliğin esas olduğu, fazla kurumsal bir yapının düşünülmediği bir yapıdır. Karadeniz’deki ve bölge dışındaki devletlere, düşünce kuruluşlarına, iş çevrelerine açık olan bir yapısının bulunması ve hemen her konunun isteyenler arasında ele alınabilmesi öngörülmektedir. Ekonomi, enerji güvenliği ve demokratikleşme üzerine çalışmayı amaçlamaktadır. Bu oluşum ile birlikte Romanya, hem Karadeniz’de liderliğini ilan edecek hem bölgedeki faaliyetlerine meşruiyet kazandıracak hem de Karadeniz bölgesi ile iletişime geçmek için tek aracın KEİ olmadığı AB’ye göstermiş olacaktır.(Kanbolat, 2006)

Karadeniz’de Romanya dışında ikinci iş birliği arayışı Gürcistan-Ukrayna ikilisinin girişimleri ile başlamıştır. Romanya’nın Türkiye’nin öncülüğünü önemsemeyen tavırlarına karşın, Gürcistan-Ukrayna ikili Türkiye olmadan Karadeniz’de iş birliğinin yapılmayacağını farkındadır. Bu bağlamda, Gürcistan-Ukrayna ikilisinin öncülüğünü yaptığı ve bir anlamda “*Karadeniz Diyalog ve Ortaklık Forumu*”na rakip olan “*Demokratik Seçenek Topluluğu (The Community of Democratic Choice-CDC)*” daha gerçekçi temeller üzerine 1-2 Aralık

2005'te Ukrayna-Kiev'de kurulmuştur. Demokrasi, insan hakları ve dondurulmuş çatışma bölgeleri üzerine çalışmayı amaçlayan, AB ve NATO ile yakın işbirliğini öngören CDC, ikinci toplantısını, 9-10 Mart 2006'da Gürcistan-Tiflis'te yapmıştır.(Kanbolat, 2006)

Yeni işbirliği arayışlarını üçüncüsü, Baltık ülkelerinden kaynaklanmaktadır. Baltık ülkelerinin kurmuş olduğu ve Litvanya'nın başkentinin adı ile anılan "*Vilnius Groups*", Baltıkların NATO ve AB'ye giriş sürecindeki deneyimlerini Karadeniz ülkelerine aktarmak arzusundadır. ABD tarafından Baltık ülkeleri (Letonya, Litvanya, Estonya) ile Güney Kafkasya ülkeleri (Gürcistan, Azerbaycan, Ermenistan) arasında bir eylem planı da oluşturulmuştur. Amaç, Baltıkların ekonomik, sosyal, siyasal reformları konusunda bilgi ve deneyimini Güney Kafkasya'ya aktarmak ve bu ülkelerin NATO'ya ve AB'ye üyelik sericine hazırlamaya katkıda bulunmaktadır. Baltık ülkeleri ve Güney Kafkasya ülkeleri eski Sovyetler Birliği ülkesidir. Kendi aralarında kültürel ve tarihsel yakınlık bulunduğu için bir blok olarak değerlendirilmektedir. NATO'ya ve AB'ye girmeyi başarmış ilk Sovyetler Birliği ülkeleri olarak gerek bu deneyimlerini, gerekse siyasi, ekonomik, askeri vb. dönüşüm deneyimlerini Güney Kafkasya'ya aktarmaya başlamışlardır. Vilnius'da 2006 yaz aylarında Karadeniz-Baltık ilişkilerini ele alacak bir konferansın yapılması beklenilmektedir.(Kanbolat, 2006)

2.7. Karadeniz'in Değişen Jeopolitiğinde Türkiye

Gürcistan Kadife Devrimi ile başlayan süreç, değişim ve kimlik isteyen Karadeniz halkalarının karşısında duran Rusya Federasyonu'nun, bölgede sonun başlangıcına geldiğini göstermektedir. Nitekim, Karadeniz halkları değişim ve kimlik isteminde ısrarcı olduğu takdirde, Rusya Federasyonu'nu bölgedeki görünümü "koruyucu" olmaktan "işgalci" olarak nitelendirilmeye doğru kayacaktır. Bu nedenle, Güney Kafkasya, Moldova ve Ukrayna'da Rus askeri üslerine gereksinim kalmadığı için Karadeniz'de bulunan Rus üslerinin boşaltılması, üsleri bulunduran devletler tarafından talep edilmeye başlanmıştır. Kremlin'in Karadeniz'de bulunan Rus askeri üslerini boşaltması için uluslararası baskı da oluşmaktadır. Karadeniz'deki dondurulmuş çatışma bölgelerinin (Dinyester Bölgesi, Abhazy, Güney Osetya, Dağlık Karabağ, Azerbaycan-Ermenistan) Karadeniz'in yarısını daha da kırılganlaştırdığı, siyasi istikrarsızlığı artırdığı ve ekonomik kalkınma önünde ciddi engel olarak durduğu bilinmektedir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Karadeniz'de ağırlığını yıldıran Rusya Federasyonu, donmuş çatışma bölgeleri sorunlarının çözümü için anahtar ülke konumunu da kaybetmektedir.(Kanbolat, 2006)

Karadeniz'de Rusya Federasyonu'ndan doğan boşluk ancak Türkiye tarafından doldurulabilecek iken Türkiye, "uyuyan dev" konumunu korumaya devam etmektedir.

Karadeniz’de en uzun sınırı olan Türkiye’nin önümüzdeki on yıllarda bölgedeki ağırlığının ne olacağı belirsizliğini korumaktadır. Bu koşullar altında, AB, Kıbrıs ve Orta Doğu (Irak) gündemiyle yorgun düşen Türkiye’nin Karadeniz coğrafyasındaki tarihsel miras ve sorumluluğuna sahip çıkması, bu bağlamda Karadeniz’deki çıkar ve hedeflerini yeniden tanımlaması gereği, her zamankinden daha çok öncelik arz etmektedir. Çünkü, bir Karadeniz ülkesi olan Türkiye’nin Karadeniz halkları ile tarih, dil, din, kültür, etnik bağlara dayanan akrabalığı bulunmaktadır. Rusya Federasyonu’nun ardından bölgenin en büyük ekonomik ve askeri gücü olan Türkiye, aynı zamanda bölgenin Batıya entegre siyasi, ekonomik, askeri ve kültürel sistemine sahip ülkesidir. Türkiye’nin önemli gelişmelere gebe görünen Karadeniz’de yeni politikalar oluşturmasına ve uygulamasına gereksinim olduğu açık bir gerçektir. Türkiye, başta Rusya Federasyonu olmak üzere Karadeniz’deki bütün ülkelere ve ABD ile AB’ye yakın ve onların güvenine sahip bölgedeki tek aktör olarak bir orta yol bulabilir. Böylece, Karadeniz’de muhtemel bir bölünmenin önüne geçebilir.(Kanbolat 2006) Bu kapsamda Türkiye, 2001 yılından itibaren Karadeniz’de ülkeler arasındaki işbirliği ve çalışılabilirliği arttıracak girişimlere öncülük etmiş ve bölgede güç boşluğunun doğmasını engelleyecek tarzda aktif bir Karadeniz politikası izlemiştir.

BÖLÜM-3

DENİZ GÜVENLİĞİNİN ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

3.1 Deniz Güvenliğinin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

Denizlerde güvenlik sorunları (korsanlık, fidye, silahlı soygun, çevresel bozulma, kanunsuz ve aşırı avcılık, uyuşturucu, silah ve insan kaçakçılığı, vb.) her geçen gün nicelik ve nitelik olarak artmaktadır. Söz konusu güvenlik konularının kapsamı ulusal veya uluslar arası denizcilik faaliyetlerini etkilemekle kalmayıp bölgesel etkileri çok büyük olmaktadır.(Yüce, Gazioğlu, 2006) Gemi, yolcu ve mürettebatın güvenliğini tehdit eden hukuka aykırı eylemlere ilişkin endişeler, 1980’li yıllar boyunca, mürettebatı ve kendisi zorla kaçırılan, kasıtlı olarak karaya oturtulan, patlayıcılarla patlatılan gemilerin rapor edilmesiyle artmıştır. Yolcular, tehdit edilmiş ve bazıları öldürülmüştür. 1985 yılında yaşanan *Achille Lauro* olayı, dikkatleri meseleye çekerek konu Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı’ (IMO) nın 14. Genel Kurulu’nda ele alınmasına yol açmıştır. Yapılan bir önerinin desteklenmesi sonucunda A/584(14) sayılı karar kabul edilmiş ve hukuka aykırı eylemlerin önlenmesi için tedbirler alınması kararlaştırılmıştır. IMO Deniz Güvenlik Komitesi, ayrıntılı, pratik ve teknik önlemlerin geliştirilmesi için yönlendirilmiştir. 1985’te Birleşmiş Milletler de, IMO’yu “*gemide veya gemiye karşı*” terörizm sorunu üzerinde çalışmak üzere göreve davet etmiştir. (Tütüncü, 2004)

Bu gelişmeler, IMO, “*Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Hukuka Aykırı Eylemlerin Önlenmesine dair Konvansiyon (SUA¹)*” ve *Protokolu*’nun kabul edilmesiyle sonuçlanmıştır². Konvansiyon, gemilerin karasularının dış sınırının ötesinde veya bitişik devletlerle yan sınırının ötesinde seyretmesi veya bu sulara, bu sulardan geçerek veya bu sularda seyretmesinin planlanması halinde uygulanır. Konvansiyon’un başlıca amacı, gemilere karşı hukuka aykırı eylemleri işleyen kişilere karşı, uygun önlemlerin alınmasını sağlamaktır. Bunlar, gemilerin güç kullanarak ele geçirilmesini; gemide bulunan kişilere yöneltilen şiddet eylemlerini; gemiye, onu tahrip etmesi veya zarar vermesi muhtemel olan araçları

¹ SUA-Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Bkz., http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=686

² Ülkemizce, SUA Sözleşmesi ve Protokolünün onaylanması, 27/9/1990 tarihli ve 3662 sayılı kanunla uygun bulunmuş, bilahare 26/1/1998 tarihli ve 23242 sayılı Resmi Gazete’de SUA ve Protokolü, taraf devletler arasında sözleşmenin uygulanması ve yorumlanmasından kaynaklanan uyumsuzlukların çözümüne ilişkin sözleşme maddesiyle bağlı olmadığımız yönündeki ekli çekince ile yayımlanmıştır.

yerleştirmeyi ihtiva eder. Konvansiyon, Akit Devletlere, iddia edilen suçları işleyen suçluları iade etme veya kovuşturma zorunluluğunu getirir. (Tütüncü, 2004)

Deniz güvenliğine çare olarak milletlerarası toplumun mücadelesi, Aralık 2002'de Londra'da yapılan bir Konferans'ta, *Milletlerarası Denizde Can Güvenliği Konvansiyonu* (SOLAS)³, zorunlu bir A Kısmında, Hükümetler, liman otoriteleri ve gemicilik şirketleri için güvenlikle ilgili gereklilikleri ve zorunlu olmayan bir B Kısmında ise, bu gerekliliklerin nasıl yerine getirileceği hakkında bir dizi yol gösterici hükmü ihtiva eden *Gemilerin ve Liman Tesislerinin Güvenliğine Dair Milletlerarası Kod* (ISPS Kodu) 'nun kabul edilmesi⁴ suretiyle yeni bir ivme kazanmıştır. Deniz Güvenliği konulu bu Diplomatik Konferans'ta, denizde güvenliği arttırmak için 1974 tarihli SOLAS'ta ve bu Kod'da yeni hükümler kabul edilmiştir. Bu yeni gereklilikler, deniz taşımacılığı sektöründe güvenliği tehdit eden eylemleri tespit etmek ve caydırmak için, gemi ve liman tesislerinin bünyesinde işbirliği yapabileceği milletlerarası bir yapı tesis etmektedir. Konferans'ta SOLAS için bazı önemli değişiklikler kabul edilmiştir. (Tütüncü, 2004) SOLAS Konvansiyonunda önemli değişiklikler aşağıdadır.(Yüce, Gazioğlu, 2006)

- Automatic Identification System (AIS) (Otomatik Bilgi Sistemi)

Seyir Emniyeti ile ilgili Bölüm 5'e yapılan değişme ile, yolcu taşıyan lar hariç gemilerin ve tankerlerin AIS cihazı ile donatılması öngörülmüştür. Bu cihazın amacı, gemilerin tekne veya üst yapısında görülebilen bir yerden sürekli olarak işaretlenen bir kimlik numarası ve gemi tarihinin kaydını amaçlayan sürekli bir özet kayıt (geminin adı, bayrağı, bu devlete kaydedildiği tarih, kimlik numarası, kayıtlı olduğu liman, kayıtlı sahipleri ve adresine dair bilgileri içeren) yayınlanmasıdır.

- Ship to Shore Alert Systems (Gemi-Sahil Alarm İkaz Sistemi)

Gemilerin herhangi bir emercensi durumda sahil makamlarına alarm ikaz göndermesi için tasarlanmış bir sistemdir.

- Port State Control (Liman Devleti Kontrolü)

Burada amaç hem gemilerin hemde limanların güvenlik kontrollerinin SOLAS ve ISPS Kod kapsamında yapılmasıdır.

IMO, ayrıca, *SUA* ve onun *Protokolü* ' nün kapsamını genişletmeyi üstlenmiştir. Her iki belgeye, tasarı protokoller hazırlanmıştır.⁵ Milletlerarası Çalışma Teşkilatı ise, denizcilerin kimliğinin belirlenmesi ve kıyıda ayrılmanın kolaylaştırmasına dair endişelere değinmek

³ SOLAS-International Convention for the Safety of Life at Sea, Bkz. <http://www.imo.org/Conventions/>

⁴ 1 Temmuz 2004'de yürürlüğe girmiştir., <http://www.denizcilik.gov.tr>

⁵ Gelişmeler için bkz. <http://www.İmo.org>

üzere, 1958 tarihli *108 Numaralı Konvansiyonu* gözden geçirmiş ve bu Konvansiyonun yerini 185 Numaralı Gemi Adamlarının Kimlik Belgeleri Konvansiyonu almıştır. Burada genel olarak, yetki verilmiş bir dijital veya gerçek fotoğrafla birlikte yeknesak bir milletlerarası standarta dayanacak bir barkodta kodlandırılmış bir parmak izi kalıbı içeren biyometrik gösterge getirilir. Ayrıca, kimlik belgelerinin, benzeri olmayan bir kimlik numarası bulunması ve elektronik olarak ulaşılabilecek güvenli veri tabanlarında depolanan şahsi bilgileri haiz olması öngörülür.

Bu çerçevede, *Avrupa Komisyonu* da, tedarikçi firmalardan tüketici aşamasına kadar bütün denizcilik nakliye zinciri içinde güvenliğin arttırılmasına ihtiyaç olduğunu gözönüne alarak, bir müktesebat kabul etmiş ve Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı çerçevesinde üzerinde anlaşmaya varılan, milletlerarası ticari gemiciliğe ve bunlara hizmet eden liman tesislerine uygulanabilir en üst seviyede güvenlik standartlarının Avrupa Birliği'nde de mecburi olarak uygulanması için bir tüzük önerisini kabul etmiştir. Burada güvenlik düzenlemelerine ilişkin hükümler, güvenlik planları çizmek, şirket tayini ve güvenlikle ilgili görevlileri ihtiva eder ve bu hususlar, iç trafikte kullanılan gemilere de genişletilir. Tüzük, aynı zamanda güvenlikle ilgili kuralların önceden bir teftiş süreci içinde ahenkli icrasını sorgulamak amacıyla, Komisyon tarafından nezaret edilmesini öngören bir düzenleme gerçekleştirir. Müktesebat, bu konuda önemli ilerlemeler yaparak, Aralık 2002'de IMO'da yapılan Diplomatik Konferans'ın sonucunu kaynak almıştır ve IMO'da çizilen çerçeveden daha da ileri giderek, özellikle liman bölgeleri, denizcilerin kimliğinin belirlenmesi ve bütün nakliye zincirinin güvenliğine göndermede bulunmuştur. Komisyon, üçüncü devletlerin, güvenlik düzeylerini tanımak ve karşılıklı önlemler öngörmek üzere teşvik edilmesi amacıyla, milletlerarası makamlarca kabul edilen önlemler uygulanmasına ihtiyaç olduğunu vurgular. Bu önleyici tedbirler, esas itibarıyla IMO'nun SOLAS Konvansiyonu'nun deniz güvenliğini arttırıcı özel önlemlerini ve ISPS Kodu'nu aktarmaktadır. Bu zorlayıcı hükümler, gemiler için otomatik bir kimlik sistemine yerleştirilen kimlik numaralarıyla sürekli olarak işaretlenmeleri gereğini, düşmanca bir eylem durumunda uyarı yayacak bir alarm sistemi ve bunun sürekli özet kayıt ile yayınlanması hakkındadır. Ayrıca, üç seviyede aktif ve pasif güvenlik önlemleri öngörülmektedir. Bu güvenlik önlemlerinin, gemi veya liman tesisindeki risk değerlendirmesiyle bağlantısı olacaktır ve personel eğitim ve uygulaması için düzenlemeler yapılması kadar, *milletlerarası gemi güvenlik sertifikası* yayımlanmasını da öngörmüştür. Aynı zamanda, kişi, mal ve çevreye, potansiyel riske bağlı olarak gemi ve ev sahibi liman arasında her birinin sorumluluğunu tanımlamak üzere bir bildiri düzenlenmiş ve Akit Hükümet, şirket, kaptan ve liman tesisleri gibi çeşitli aktörlerin sorumluluk ve yükümleri

burada açık bir şekilde tanımlanmıştır. Yine, kısa deniz gemiciliğine uygulama, milletlerarası rotalara sadece arasına hizmet eden limanlar, bir limandaki güvenlik noktalarında olduğu kadar, Avrupa Birliği limanına giren bir gemiye ön güvenlik kontrolü yapılması gibi hususlara dair IMO'nun getirdiği açık mecburi düzene Topluluğun yorumlarını yapar. Hatta, ondan daha da ileriye gider. Güvenlik seviyesini yükseltmek ve üye devletler arasındaki yorum farklılıklarını önlemek için, tavsiye niteliğindeki bazı gerekleri, zorunlu hale getirir. Gemi güvenliğinden sorumlu bir milli makam tayinini ister. IMO'da öngörülene sürelerle nazaran bazı düzenlemelerin uygulamaya konulması bakımından daha hızlı bir takvim kabul eder. Milli planların icra araçları ve uygulanmasında, sorgulama öngörecektir bir denetleme süreci öngörür. (Tütüncü, 2004)

Görüldüğü üzere yakın zamanlarda yeni bazı milletlerarası düzenlemelerle çerçevesi çizilen deniz güvenliği açısından atılacak bu adımların esasını, *her bir belirli olayda hangi güvenlik önlemlerinin uygun olduğunu belirlemek için risk değerlendirilmesi yapılması gerektiren bir risk yönetimi faaliyeti oluşturmaktadır. Risk değerlendirilmesi kavramı, gemi ve liman tesisleri bakımından asgari işlevsel güvenlik gerekliliklerinin yerine getirilmesi vasıtasıyla gerçekleştirilebilir. Gemiler açısından, gemi güvenlik planları, gemi güvenlik memurları, şirket güvenlik memurları ve bazı güvenlik teçhizatının gemilerde yer almasını ihtiva eder.* Yine liman tesisleri için de, aynı kabilden önlemler alınması aranır. Ayrıca, bütün bunlara ilaveten, izleme ve kontrol yolları, yük ve kişilerin faaliyetlerinin izlenmesi ve güvenlik haberleşme vasıtalarının hazır durumda bulunmasını sağlama da öngörülür. Ancak, bu değerlendirme tamamlanınca, doğru risk değerlendirilmesi gerçekleştirilebilir.

3.1.1 ISPS⁶ Kod (Uluslar Arası Liman ve Gemi Emniyet Kodu)

Terörizmin her türündeki artışla beraber, masum insan hayatı ve temel özgürlükler tehlikeye girmiştir. Bu asimetrik tehdidin yeni boyutu deniz taşımacılığının da korunmasına yönelik yeni bir mücadele alanını yapılandırmaktadır. Deniz taşımacılığına karşı yapılacak terörist saldırılardan can ve mal güvenliğinin sağlanması, denizcilik faaliyetlerinin ciddi biçimde etkilenmesinin önlenmesi maksadıyla, IMO'nun daha önce kabul ettiği önlemlere ilave olarak bu yeni kurallar zinciri oluşturulmuştur⁷.

⁶ "ISPS-International Ship and Port Facility Security Code", http://www.turkloydu.org/EN/SEA/ISPS_Code_en.pdf

⁷ http://www.msecurity.ru/eng/isps_eng.htm

20 Kasım 2001 tarihinde, ABD'nin talebi üzerine ivedilikle toplanarak gemi ve liman güvenliğine ilişkin yeni düzenlemelerin oluşturulmasına yönelik çalışmaların hemen başlatılması gerekliliğini dikkate alan Örgütün Genel Kurulu'nda,

- Daha önce kabul edilen, "Review of Measures and Procedures to Prevent Acts of Terrorism which threaten the Security of Passengers and Crew and the Safety of Ships" başlıklı A.924(22) simgeli kararına işaret edilerek, gemilere karşı terörist eylemleri önlemek ve bastırmak ve yolcuların, personelin, yükün deniz araçlarında ve limanlarda güvenliğini sağlamak için, mevcut uluslar arası mevzuat ve teknik konuların yeniden gözden geçirilmesinin ve uygun yeni tedbirlerin alınmasının için bir gereklilik olduğu,

- Bu kapsamda başlatılan çalışmalar neticesinde, IMO'nun 9-13 Aralık 2002 tarihleri arasında düzenlediği konferansta uluslar arası gemicilik için yeni geliştirilmiş güvenlik rejiminin 1 Temmuz 2004 tarihinde uygulamaya konulmasına karar verilmiştir.

Anılan rejim, deniz güvenliğini güçlendirecek, gemiciliğe karşı teröristlerin yapacağı saldırıları engelleyecek bir dizi tedbirleri içermektedir. Konferans ile dünya ticaretinin icrasında gemiciliğe merkezi bir rol biçildiği, yalnız uluslar arası denizcilik topluluğuna değil, tüm dünya kamuoyuna bir kez daha duyurulmuştur. Tedbirler, 11 Eylül olaylarından beri IMO'nun Deniz Güvenliği Komitesi ve Alt Çalışma Grubu tarafından Deniz Güvenliği konusunda yapılan yoğun bir çalışmanın nihai noktasını sunmaktadır.

9-13 Aralık 2002 tarihleri arasındaki Konferans sonunda, 1974 Denizde Yaşam Güvenliği (SOLAS) ve yeni Uluslar Arası Gemi ve Liman İmkanları Güvenlik Kodu (ISPS Code)⁸ antlaşmalarına bir çok değişiklik benimsenmiştir. ISPS Kodu (Antlaşması)'nda, hükümetler, liman otoriteleri ve denizcilik şirketlerinin güvenlik ile alakalı gereksinimleri Bölüm A'da, bu gereksinimlerin nasıl karşılanacağı hakkındaki bir seri rehberlik hususları ise bölüm B'de geçmektedir. Bölüm A uygulanması zorunlu; Bölüm B ise uygulanması zorunlu

⁸ 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de meydana gelen terör eylemlerinin ardından, Kasım 2001'de yapılan ve ülkemizin de üyesi olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün 22. Genel Kurul toplantısına, denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla yeni tedbirlerin denizcilik sektörüne getirilmesi teklif edilmiştir. Denizde ve denizden olabilecek terör eylemlerinin önlenmesi amacıyla gemi ve liman tesislerinin güvenliğine ilişkin yeni tedbirlerin alınması konusunda oy birliği ile anlaşmaya varılmıştır. IMO Genel Kurulu tarafından bu konuda alınabilecek tedbirlere ilişkin çalışma yapması amacıyla Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) yetkilendirilmiştir. Deniz Güvenlik Komitesi (MSC) tarafından denizde yada deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik yeni kuralların belirlenmesi amacıyla yoğun çalışmalar yapılmış, hatta olağandışı toplantılar düzenlenmiştir. Bu toplantılar sonrasında gemilerin ve liman tesislerinin güvenliğine yönelik yeni tedbirleri içeren ISPS Kod oluşturulmuştur. MSC tarafından oluşturulan yeni tedbirlerin zorunlu olarak ve biran evvel uygulamaya girebilmesi amacıyla ISPS Kod'un ülkemizin de taraf olduğu 1974 tarihli Denizde Uluslararası Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS)'ne eklenmesi kararlaştırılmıştır. Bu amaçla, 12 Aralık 2002 tarihinde SOLAS Diplomatik Konferansı toplanmıştır. Deniz yoluyla olabilecek terör eylemlerinin önlenmesine yönelik tedbirler SOLAS 74 Bölüm 11'e kabul edilen değişiklik (11-1) ve ilavelerle (11-2), Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik (ISPS) Kod'u olarak eklenmiş ve 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmesi tüm akit devletlerce kabul edilmiştir.

değildir. Konferans, aynı zamanda, Kod tarafından kapsanmayan liman ve gemileri tedbirlerin uygulanmasına cesaretlendirecek ve konu hakkında gelecek çalışmalara yol verecek şekilde dizayn edilen bir seri kararı benimsemiştir⁹.

ISPS Kod ile denizcilik sektörüne güvenlik (security) kavramı getirilmiş, IMO tarafından, gemilerle birlikte liman tesisleri de dahil olmak üzere, deniz güvenliğine yönelik yeni düzenlemelerin yapılmasına başlanılmıştır. Akit devletlerin deniz güvenliğine ilişkin uluslararası yükümlülüklerini düzenleyen ve SOLAS 74'e Bölüm 11-2 olarak eklenen anlaşma hükümleri, esas olarak, uluslararası deniz ulaştırmasına açık bulunan liman tesisleri ile bu tesisleri kullanan ve uluslararası sefer yapan belirli standartlardaki gemilere uygulanacak hükümler olarak kabul edilmiştir. (Kılıç, 2004) ISPS Kod Karadeniz'e kıyası olan ülkeler ve örgütleri arasındaki işbirliği imkanlarını arttırmaktadır.(Yüce, Gazioğlu, 2006)

3.1.1.1. ISPS Kod'un Hedefleri

1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe giren ISPS Kod'un hedefleri aşağıda belirtilmiştir.(Yüce, Gazioğlu, 2006)

* Güvenlik tehditlerini tespit etmek ve uluslararası ticaretle işgal eden gemileri ve liman tesislerini etkileyen güvenlik eylemlerine karşı önleyici tedbirler almak amacıyla SOLAS 74 Sözleşmesine taraf olan Devletler, Hükümet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman işleticileri arasında işbirliğini kapsayan uluslararası bir yapı tesis etmek

* Denizde güvenliği temin etmek için SOLAS 74 Sözleşmesine taraf olan Devletler, Hükümet kuruluşları, yerel makamlar, denizcilik ve liman işleticilerinin görev ve sorumluluklarını belirlemek

* Güvenlikle ilgili bilgilerin erken ve etkin bir şekilde toplanmasını ve bilgi alış-verişini temin etmek

* Değişen güvenlik seviyelerine hazırlıklı olarak hareket edebilmek için yeterli ve düzgün plan ve prosedürlere sahip olabilmek maksadıyla, güvenlik değerlendirmeleri için bir metodoloji temin etmek

* Denizlerde güvenliği tesis etmek üzere uygun ve yeterli tedbirlerin alınabilmesi için gerekli ortamı sağlamaktır.

3.1.1.2. ISPS Kod'un Amaçları

* Güvenlik tehditleriyle ilgili bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi ve akit devletlerle bu tür bilgilerin değiş-tokuş edilmesi

⁹ http://www.msecurity.ru/eng/isps_eng.htm

- * Gemiler ve liman tesisleri arasında haberleşmeye yönelik işbirliğinin devamının sağlanması
- * Gemilere, liman tesislerine ve bunlara ait yasak bölgelere izinsiz girişlerin önlenmesi
- * İzinsiz olarak; silahların, yangına yol açacak malzemelerin ya da patlayıcıların gemilere ve liman tesislerine sokulmasının önlenmesi
- * Güvenlik tehditleri ya da güvenlik eylemlerine karşılık verebilmek için tehlikeyi bildirici vasıtalar / araçlar temin edilmesi
- * Gemi ve liman tesisi güvenlik planlarının, güvenlik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmasının temin edilmesi
- * Güvenlik planları ve prosedürlerine aşinalık sağlamak için eğitim, talim ve tatbikatların temin edilmesini sağlamaktır.

Kod, esas itibarıyla, her bir belirli durumda, hangi güvenlik önlemlerinin uygun olduğuna dair risk değerlendirilmesi yapılması gerektiğini belirten bir risk yönetimi faaliyetidir. Bu faaliyet, hem tehlikeli eylemlerin meydana gelme olasılığını azaltma ve hem de meydana gelmiş olanların etkilerini en aza indirme üzerine odaklanmıştır. Sürecin başlaması için, üç unsurdan oluşan güvenlik değerlendirilmesi yapılması gerekir. Öncelikle, zarara uğradığı takdirde önemli can kaybı ve liman tesisinin ekonomik ve çevresel zararına yol açacak alan veya yapılar kadar, liman tesisi için kritik değer taşıyan önemli mal varlığı ve alt yapılar belirlenmeli ve bunlara değer biçme işlemi yapılmalıdır. Daha sonra güvenlik önlemlerini önceliklendirmek amacıyla, söz konusu mal varlığı ve alt yapılara olabilecek güncel tehditler belirlenmelidir. Nihayet, muhtemel hedef olabilecek liman tesisi içinde, fiziki güvenlik, yapısal bütünlük, koruma sistemleri, muamele politikası, haberleşme sistemleri, nakliye alt yapısı, kullanımlar ve diğer alanlardaki zayıf olan hususlar belirlenerek burasının incinebilirliği değerlendirilmelidir. Bu hususlar tamamlanınca, doğru risk değerlendirilmesi gerçekleştirilebilir. (Tütüncü, 2004)

Risk değerlendirilmesi kavramı, gemi ve liman tesisleri bakımından asgari işlevsel güvenlik gerekliliklerinin yerine getirilmesi vasıtasıyla gerçekleştirilebilir. Gemiler açısından, gemi güvenlik planları, gemi güvenlik memurları, şirket güvenlik memurları ve bazı güvenlik teçhizatının gemilerde yer almasını ihtiva eder. Yine liman tesisleri için de, aynı kabilden önlemler alınması aranır. Ayrıca, bütün bunlara ilaveten, izleme ve kontrol yolları, yük ve kişilerin faaliyetlerinin izlenmesi ve güvenlik haberleşme vasıtalarının hazır durumda bulunmasını sağlama da öngörülür. Her bir gemi ve liman, farklı risk oluşturacağı için *Kod*'un öngördüğü özel gereklilikleri karşılama da uygulanacak yöntem belirlenecek ve nihai olarak

İdarece veya Akit Hükümetçe onaylanacaktır. Gemi veya liman tesisindeki güvenlik düzeyi, Akit Hükümetçe uygun bir şekilde tesis edilecektir. Kod'un başlangıcında da vurgulandığı gibi, tehdit arttığı için, tek karşı eylem, incinilebilirliğin en aza indirilmesidir. Bunun için birkaç yol öngörülür. Gemiler, *bir araştırma sistemine, doğrulama, belgelendirme, önlemlerin yerine getirilmesinin kontrolüne* tabi olacaktır. Liman tesislerinin de, ilgili Akit Hükümetlere belirli *güvenlik bilgilerinin, yer ve IMO'yla temas kurmaya dair ayrıntılar dahil olmak üzere, onaylanmış liman güvenlik planlarını rapor etmesini* gerektirir. (Tütüncü, 2004) Kod'un koşulları uyarınca, Devletler, gemilerinin her biri için bir *Gemi Güvenlik Memuru* ve şirket için, bir *Şirket Güvenlik Memuru* tayin etmelidir.

Bu milletlerarası belgeler, deniz güvenliğine dair küresel bir sistemin esasını oluşturur. Şirket Güvenlik Memurunun sorumluluğu, gemi güvenlik değerlendirmesinin tam olarak icrasını, *gemi güvenlik planlarının hazırlanarak* İdareye onay için teslim edilmesini ve bundan sonra her bir gemide yer almasını sağlamaktır. Gemiler, SOLAS ve ISPS Kodu gereklerine uygun olduklarını belirleyen *Milletlerarası Gemi Güvenlik Belgesi* taşıyacaktır. Bir gemi, Akit bir Hükümet limanına doğru ilerliyorsa, bu Hükümet, gemiye ilişkin çeşitli kontrol ve yapmaya rıza gösterilen önlemleri uygulama hakkını haiz olur. Gemi, liman devleti kontrol denetimine tabi olur ancak, bu denetimler, özel durumlar dışında Gemi Güvenlik Planının uygulanmasına uzatılamaz. Her Akit, ülkesindeki milletlerarası sefer yapan gemilerin hizmetinde kullanılan her liman tesisi için bir değerlendirilmenin tamamlanmasını sağlamalıdır. (Tütüncü, 2004)

3.1.1.3. ISPS Kod'a Tabi Gemiler ve Limanlar

* Uluslararası seferle iştigal eden; yüksek hızlı yolcu tekneleri de dahil tüm yolcu gemileri

* Uluslararası seferle iştigal eden; 500 groston ve üzerindeki; yüksek hızlı tekneler de dahil tüm yük gemileri

* Uluslararası seferle iştigal eden; mobil deniz sondaj birimleri

* Uluslararası seferle iştigal eden gemilere hizmet veren liman tesisleri.

SPS Kod kapsamında Türkiye için Tanınmış Otorite (DA) Denizcilik Müsteşarlığı'dır. 1 Temmuz 2004 tarihinden itibaren dünyada IMO'ya deklereleli 40 bin gemi ve uluslar arası şartlara uygun 20 bin liman, bağlı oldukları devletlerce belirlenen bahse konu RSO'larca denetime tabi tutulmaya başlanmıştır. Kod gereğince, RSO'ların hazırladıkları planlar bir başka RSO tarafından onaylanarak sertifikalandırılacaktır. Güvenli (sertifikalı) gemi güvensiz limana gitmeyecek, güvensiz gitme durumunda güvenli limana geldiğinde

demirleyerek RSO tarafından denetlenecek, gemi denetleme sonuna kadar demirde kalacaktır. Ayrıca güvensiz limandan gemiyi kabul eden limana 25 bin ABD doları ceza kesilecektir.

3.1.2. SUA Sözleşmesi ve Protokolünde Değişiklik Çalışmaları

Amerika Birleşik Devletlerinde 11 Eylül 2001 tarihinde meydana gelen terörist saldırıların hemen akabinde bu saldırıları kınayan ve terörizm karşıtı sözleşmelerin tam uygulanması da dahil olmak üzere terörist saldırıların bastırılması ve önlenmesi için uluslararası topluluğa çağrıda bulunan Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyinin 1368 ve 1373 sayılı kararları kabul edilmiştir. Bilahare, konu Uluslararası Denizcilik Teşkilatının gündemine de taşınarak IMO Genel Kurulunca “Gemilerin Güvenliği, Yolcu ve Mürettebatın Emniyetini Tehdit Eden Terörizm Hareketlerinin Önlenmesi İçin Önlem ve Usullerin Gözden Geçirilmesine” ilişkin 20/11/2001 Tarih ve A.924 (22) Sayılı karar kabul edilmiştir¹⁰.

924 (22) sayılı kararla, SUA Konvansiyonu ve Protokolünü geliştirmek için bir ihtiyacın mevcut olup olmadığını öncelikli olarak araştırmak üzere konu Deniz Güvenliği Komitesi ve Kolaylaştırma Komitesinin yanısıra Hukuk Komitesine de intikal ettirilmiş, ilk olarak Hukuk Komitesinin 83 dönem toplantısında Komitenin çalışma programına alınmış ve 84 üncü dönem gündemine girmiş ve revizyon çalışmalarına son olarak 88 inci dönem toplantılarına kadar devam edilmiştir. 84.Dönem Hukuk Komitesi görüşmelerinde bir yazışma grubu oluşturulması ve yazışma grubuna Amerika Birleşik Devletlerinin liderlik yapmasına karar verilmiştir. (Demir, 2004)

SUA Sözleşmesi ve Protokolü, denizde terörist faaliyetlerin önlenmesi ve suç faillerinin takip ve cezalandırılabilmesi bakımından yürütülecek çalışmalarda, **uluslararası deniz hukuku sahasında ilk ve özel olarak kabul edilmiş enstrümanlar olması dolayısıyla, büyük önem taşımaktadır.** SUA Sözleşmesi ve Protokolünün daha etkin, ülkeler arasında işbirliğini artırıcı, denizde terörist faaliyetlerinin önlenmesi ile suç failleri hakkında yürütülecek takiplerin hızlı bir şekilde yürütülmesi ve sonuçlandırılabilmesi bakımından revizyon çalışmalarında SUA ve Protokolünde yer alan suçların yeniden tanımlanması ve genişletilmesi, ülkelerin karasularında gerçekleşen terörist faaliyetlerde yargılama yetkisinin o ülkeye ait olması dolayısıyla Sözleşme ve Protokolünün kabotaj hattındaki seyrüseferlere teşmil edilip edilmeyeceği; yargılama yetkisi, suçlu/zanlının iade usullerine ilişkin düzenlemelerin daha da güçlendirilerek ve genişletilerek yeniden ele alınması ile iade talebini

¹⁰ DEMİR, İsmail, “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) İle Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol’de (SUA Protokol) Değişiklik Çalışmaları.” Konulu makale, Deniz Hukuku Sempozyumu, 2004

reddetme konusunda ülkelerin politik suç istisnasına dayanıp dayanamayacakları çalışmaların başlangıç konuları arasında yer almıştır.

SUA ve Protokolünün revizyon çalışmalarında terörizmle ilgili diğer uluslararası sözleşmelerden önemli ölçüde yararlanılmakta olup bu sözleşmelerle uyum sağlanmasının yanısıra bir kısmı SUA ve Protokolünün imzalanmasından sonra hazırlanan ve bu metinlerde yer alan yeni ve etkili hükümlerin aynen veya değiştirilerek benimsenmesi yoluna gidilmektedir. Taslak Protokolün giriş bölümünde yer alan ve tamamına ülkemizin de taraf olduğu bu sözleşmelerin büyük bir kısmı Taslak Protokolün ekinde zikredilmektedir. Söz konusu sözleşmeler/protokoller aşağıda belirtilmiştir. (Demir, 2004)

a - Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, Lahey, 1970. (Uçak Gemilerinin Haksız Ele Geçirilmesinin Önlenmesine Dair Sözleşme, Lahey, 1970)

b - Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, Montreal, 1971. (Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Haksız Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme, Montreal, 1971)

c - Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents, 1973.

(Diplomatik Temsilciler Dahil Uluslararası Himayeye Sahip Kişilere Karşı İşlenen Suçların Önlenmesi ve Cezalandırılmasına Dair Sözleşme, 1973)

d - International Convention against the Taking of Hostages, 1979.

(Rehin Almalara Karşı Uluslararası Sözleşme, 1979)

e - Convention on the Physical Protection of Nuclear Material, 1979.

(Nükleer Maddelerin Fiziksel Korunması Hakkında Sözleşme, 1979)

f - Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, 1988.

(Uluslararası Sivil Havacılık Hizmetlerinde Kullanılan Havalimanlarındaki Haksız Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine Dair Protokol, 1988)

g - International Convention for the Suppression of Terrorist Bombings, 1997.

(Terörist Bombalama Eylemlerinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme, 1997.)

h- International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, 1999.

(Terörizmin Finanse Edilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme 1999)

I- Convention on the Prohibition of the Development, Production and Stockpiling of Bacteriological (Biological) and Toxin Weapons and on their Destruction, 1972.

(Biyolojik ve Zehirli Silahların Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme, 1972)

j- Convention on the Prohibition of the Development, Production and Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on their Destruction, 1993.

(Kimyasal Silahların Kullanımı, Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme, 1993)

k- Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons, 1968.

(Nükleer Silahların Yayılmaması Hakkında Anlaşma,)

SUA Sözleşmesi tadilat çalışmalarında özellikle yeni suç tiplerinin yaratılmasında önemli bir yeri olan “Biyolojik ve Zehirli Silahların Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme” ile “Kimyasal Silahların Kullanımı, Stoklanması, Üretimi ve Gelişiminin Yasaklanması ile İmha Edilmeleri Hakkında Sözleşme” ve “Nükleer Silahların Yayılmaması Hakkında Anlaşma” hükümlerine uyum sağlanmasına çalışılmıştır.

SUA Sözleşmesinin 3 üncü, Protokolün 2 inci maddesinde tanımlanan suçlar, daha ziyade denizde seyir güvenliği ile sabit platformların güvenliği tehlikesine yönelik ve sınırlı sayıda suçlardır. SUA Sözleşmesi ve Protokolünün esasını sözleşme/protokolün hakkında uygulanacağı suçlar teşkil etmekte olup çalışmalarda SUA Sözleşmesi ve Protokolündeki suçlar, oldukça ayrıntılı ve yeniden ele alınarak tanımlanmakta, bu enstrümanların daha etkili bir şekilde uygulanabilmesi bakımından yeni suç tipleri artırılmaktadır. (Demir, 2004)

Taslak Protokol çalışmalarında, SUA Sözleşmesinin mevcut 3 üncü maddesinde esas itibariyle denizde seyir güvenliği tehlikesi baz alınarak belirlenen suç tiplerine önemli bir müdahalede bulunulmayarak bu suçlara ilaveten Sözleşmeye eklenmesi planlanan **3 bis** ve **3 ter** numaralı maddelerle yeni suç tipleri yaratılmakta; Sözleşmenin mevcut 3 üncü maddesinde yer alan ve sözleşmede suç olarak belirlenen eylemlerle bağlantılı olarak insanların yaralanması ya da öldürülmesi biçiminde ortaya çıkan suç türü ile suça teşebbüs ve iştirak halleri daha ayrıntılı ve geniş bir şekilde **3 ter** numaralı paragrafta düzenlenmektedir.

11 Eylül terör saldırısında uçakların doğrudan bir terör aracı olarak kullanılması karşısında, Taslak Sözleşme çalışmalarında yeni suç tiplerine yer verilirken denizde muhtemel terör saldırılarında gemilerin de önemli bir terör aracı olarak kullanılabileceği gerçeğinden hareket edilmiştir. Gerçekten, geminin yanısıra gemiyle taşınan yüklerin özellikle patlayıcı, radyolojik, kimyasal ve biyolojik araç ve silahların bir terör saldırısında kullanılması halinde

insan ve çevreye verilebilecek zararların boyutlarının kestirilmesi çok zor olacaktır. Bu nedenle, yeni suç tiplerine yer verilirken söz konusu madde ve silahların kullanımı ya da kullanımının tehdidi ile bazı hallerde gemide taşınması suç oluşturmaktadır. (Demir, 2004)

Taslak Protokolün *yeni 3 bis* numaralı paragrafına göre aşağıdaki hallerde suç oluşmaktadır.

- Bir kimse, haksız ve kasıtlı olarak; eylemin amacı, niteliği veya muhtevası dolayısıyla bir hükümet veya uluslararası bir organizasyonu bir şeyi yapmaya veya yapmaktan kaçınmaya zorlamak ya da bir halkı korkutmak olduğunda;

- Her hangi bir patlayıcı, radyolojik madde ya da yasaklanmış bir silahı bir gemide ya da geminin dışında ciddi zarar vermesi olası ya da zarar verecek (maddi ya da vücut bütünlüğüne) bir şekilde bir gemiden bırakır ya da bir gemide taşır ya da gemiye karşı kullanırsa,

- Ciddi zarar vermesi olası ya da zarar verecek (maddi ya da vücut bütünlüğüne) bir şekilde petrol, sıvılaştırılmış gaz ya da bu nitelikteki benzer diğer madde ya da bir konsantrasyonu bir gemiden bırakırsa,

- Ciddi zarar vermesi olası ya da zarar verecek (maddi ya da vücut bütünlüğüne) bir şekilde bir gemiyi kullanırsa,

- Yukarıdaki paragrafta belirtilen bir suçu işlemek için ilgili ülkenin milli hukukunda düzenlendiği şekilde, şartlı ya da şartsız olarak bir tehditte bulunursa.

Suç işlemiş sayılacaktır.

Bir kimse, haksız ve kasıtlı olarak;

- Bir hükümet ya da bir uluslararası teşkilatı bir şey yapmaya ya da bir şey yapmaktan kaçınmaya zorlayarak ya da bir halkı korkutmak amacıyla ciddi bir zarara (maddi ya da vücut bütünlüğüne) sebep olabilecek bir tehditle ya da ciddi bir zarara sebep olması için kullanılmak üzere düşünüldüğünü bilerek, her hangi bir patlayıcı ya da radyolojik bir maddeyi bir gemide taşırsa,

- Her hangi bir yasaklanmış silahı taşırsa,

- Bir nükleer patlayıcı faaliyet ya da emniyetsiz bir nükleer yakıt dönüşüm faaliyetinde kullanılacağını bilerek, her hangi bir kaynak madde, özel bölünebilir madde ya da özellikle özel bölünebilir bir maddenin üretimi, kullanımı ya da işlenmesi için hazırlanan ya da hazırlanması planlanan bir donanım ya da maddeyi bir gemide taşırsa,

- Yasaklanmış bir silahın dağıtımı, üretimi ya da planlanmasında kullanılacağını bilerek her hangi bir donanım, madde ya da yazılım ya da ilgili bir teknolojiyi bir gemide taşırsa, suç işlemiş sayılacaktır.

Bir kimse, haksız ve kasıtlı olarak;

- Bir kimsenin Sözleşmenin 3 üncü maddesiyle işbu taslak **3 bis** maddesinde ve Taslak Protokolün ilişiği listede gösterilen her hangi bir anlaşmada suç oluşturan bir eylemi ifa ettiğini bilerek ve bu kimsenin cezai takibattan kaçmasına yardımcı olmayı düşünerek, gemide bir başka kimseyi taşırsa,

Görüldüğü üzere madde **3 bis** ile getirilen suçlarda özellikle kimyasal, biyolojik ve nükleer silah ve maddelerle, yani kitle imha silahlarıyla gerçekleştirilmesi düşünülen terörist eylemlerin bizatihi icrası, bu madde ve silahların belirtilen amaçlarda kullanılacağı bilgisiyle bu madde ve silahların taşınması, hatta aynı amaçlarla belirtilen madde ve silahların kullanılmasına olanak sağlayan teknolojinin dahi taşınması suç sayılmaktadır. (Demir, 2004)

SUA Sözleşmesine ilave edilmesi düşünülen **8 bis** numaralı maddenin 1 ve 2 numaralı paragraflarıyla getirilen hükümlerle uluslararası hukukla uyumlu olarak denizde seyrüsefer güvenliğine karşı haksız saldırıların ya da bu sözleşmeyle kapsanan haksız saldırıların önlenmesi ve bastırılması hususunda taraf ülkelere, en geniş kapsamda işbirliği yapmaları yüklenmekte, gemideki bir kişinin ya da gemi yükünün sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenmesine karıştığı ya da karışmak üzere olduğu gibi hallerde makul bir gerekçeye sahip taraf bir devletin bu suçların önlenmesi ya da bastırılması hususunda diğer taraf devletlerin yardımını isteyebileceği ve kendisinde yardım istenilen taraf devletin de gecikmeksizin gerekli cevabı vererek mevcut en uygun araçlarla gerekli yardımı sağlayacağı öngörülmektedir. Taraf ülkeler arasında sözleşme kapsamındaki suçların önlenmesi ve bastırılması hususunda belirtildiği şekilde işbirliğine ilişkin daha açık ve somut yükümlülüklerin yüklenmiş olması, sözleşmenin daha uygulanabilir olması bakımından olumlu değerlendirilmektedir.

3.2. Denizde Denetim Harekatı (DDH) (MIO - Maritime Interdiction Operations)

Güçlü denizci devletler okyanusların kıta sahanlıkları dışındaki alanlarının paylaşımı mücadelesini sürdürmektedir. Yakın bir gelecekte dünyadaki deniz ve okyanusların hemen hemen tamamının, devletlerin ilgi alanı olmaktan çıkıp belirli haklara sahip oldukları ve olacakları egemenlik alanına dönüşeceği değerlendirilmektedir. Bunun neticesinde, denizler belki de ulaştırma ve uçuş serbestisi dışında insanlığın ortak malı olma hüviyetini kaybedecek, nimetlerini işletebilen güçlü devletlere sunacaktır. Denizlerdeki mücadeleler kimi zaman **abluka/barış içinde abluka**, kimi zaman **ambargo**, kimi zamansa **karantina** olarak adlandırılmıştır. Yapıldıkları dönemlere bağlı olarak bu harekate “**Deniz Önleme Harekatı, Deniz Tecrit Harekatı, Denizde Denetim Harekatı (DDH)**” gibi çok değişik

isimler verilmiştir. Bu değişik nitelendirmeler bir tarafa bırakılacak olursa, hareketin temelinde, muhasımın denizleri kendi lehine kullanmasına engel olmak yatmaktadır.

Bu kapsamda incelenecek olan Denizde Denetim Harekatı giderek artan bir biçimde uluslar arası kamuoyunu meşgul etmekte ve ABD'nin girişimleri sonrasında NATO'nun da gündemine girmiş bulunmaktadır.

Tarihi açıdan bakıldığında, DDH, abluka, ziyaret ve arama, barış içinde abluka ile karantina uygulaması ve bunun standart ve normlarından doğmuştur. Hukuki olarak DDH şu iki nedenden herhangi birisine dayandırılabilir; ilk olarak, uluslar arası teamül hukukuna kapsamında, kendi başına kuvvet kullanma hakkı (Önleyici meşru müdafaa), ikinci olarak BM Şartı. Geçmişte icra edilen DDH'ları incelendiğinde, uluslar arası bir ad altında yapılmış gibi görünse de, hareket esasında devletlerin yapmış oldukları münferit katılımlardan ibarettir. 1994 yılına kadar, ABD ve değişik müttefikler ve koalisyon ortakları dünyanın üç değişik bölgesinde: Irak'a karşı, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'de, eski Yugoslavya'nın Adriyatik kıyılarında ve Karayipler Denizi'nde Haiti'ye karşı Denizde Denetim Harekatı icra etmişlerdir. Irak'a karşı uygulanan Denizde Denetim Harekatı¹¹ uzun yıllar boyunca devam etmiştir.

BM 1988'den sonraki yıllarda, 1988 önceki 40 yılda olduğundan daha fazla Barışı Koruma Harekatı'na¹² yetki vermiştir. 1990'dan beri eş zamanlı olarak dünyada üç DDH icra edilmiştir. Açıkça görülmektedir ki; bu tür hareketler gelecekte de sıkça kullanılacaktır. DDH'nın usulleri, savaşın kabul edile gelen uluslar arası tarafsızlık teâmül hukukundan kaynaklanan haklarından türemiştir. DDH'nın kanuni gerekçeleri muhtemel iki temele dayanır: 'Mecburi kendini koruma'¹³ ile uluslar arası teâmül hukuku ve BM sözleşmesinden doğan uluslar arası hukuk, bununla birlikte incelenen üç durumda da yetki BM Güvenlik Konseyi tarafından verilmiştir.¹⁴ Tarihe bakıldığında Osmanlı Devleti tarafından icra edilen

¹¹ Denizde Denetim Harekatı terimi; tutarlılık ve açıklığın korunması amacıyla kullanılmaktadır. DDH terimi pek çok yorumcu tarafından kullanılmaktadır. Kullanılan bir diğer terim ise Denizde Denetim Harekatı Kuvvetleri (MIFOPS: Maritime Interdiction Force Operations)'dir. Bu terim Basra Körfezinde hareket icra eden kuvvetlerin bu Maritime İnterception Force yada MIF olarak adlandırılmalarından türetilmiştir. Burada, abluka, ziyaret ve arama, barış içinde abluka, karantina ve engelleme hareketlerini içeren Denizde Denetim Harekatı terimiyle ilgili yaşanan bir karışıklık mevcuttur. Aslında karışıklığın temelinde hukukilik ve harekate ilişkin erken ihbar yatmaktadır. DDH'nı abluka olarak adlandırılırsa, hedef devletin, savaşın olarak bazı hakları ortaya çıkmaktadır ki, zaten DDH bu hakların ortaya çıkışını engellemek üzere ortaya atılmış bir kavramdır.

¹² Barışı Koruma Harekatı (Peacekeeping operations) : Bir ülke veya bölgede bozulan istikrarı düzeltmek maksadıyla, sınırlı güç kullanılarak icra edilen hareket nevi. (Ç.N.)

¹³ 'Forcible self-help' : Bu terim 'mecburi veya zorlayıcı kendini koruma, kendi kendine yetme' anlamına gelmektedir. Burada 'önleyici meşru müdafaa' anlamına yakın olarak kullanıldığı değerlendirilmektedir. (Ç.N.)

¹⁴ Burada dikkat edilmesi gereken husus, ABD ve İngiltere'nin, teamül hukukundan doğan mecburi kendini koruma haklarını kullanmadan önce BM Güvenlik Konseyi'nden izin almış olduklarıdır.

deniz aşırı seferlerin hemen hemen hepsinde DDH'larının kullanıldığı görülmektedir¹⁵.

Günümüzde DDH'ları hem BM'in, hem de BM tarafından tanınan Kuzey Atlantik Antlaşma Organizasyonu (NATO), Körfez Ortaklık Konseyi ve Birleşik Devletler Organizasyonu gibi çok taraflı veya bölgesel organizasyonların önemli bir silah haline gelmiştir. **DDH'ları** mümkün olduğunca silaha başvurmaksızın yapılan, BM veya çok uluslu organizasyonların saldırgan bir devlete (bundan sonra 'hedef devlet' olarak bahsedilecektir) karşı **ekonomik müeyyideler** uyguladığı mekanizmalardan bir tanesidir. Genellikle, hedef devleti BM Güvenlik Konseyi veya çok taraflı organizasyonlar tarafından mevcut duruma uyarlanan uluslar arası hukuka itaat etmeğe zorlamak için kullanılırlar.

11 Eylül 2001 sonrası dönemde teröre karşı küresel savaş (Global War On Terrorism/GWOT) gündeme oturmuş ve bu savaş Amerikan dış ve güvenlik politikalarının ana parametresi haline dönüşmüştür. Denizler üzerinde terörle mücadele, ABD'nin terörle küresel savaş gayretlerinin terörü önleme ve caydırma çerçevesine girmektedir. ABD'nin denizde-denizden terör ile denizler üzerinde yasadışı faaliyetleri önleme konusundaki gayretleri, ülkelerin denizden kaynaklı terörist saldırılara karşı korunması, denizden kaynaklı terör saldırılarının caydırılması, küresel ekonomik güvenliğin idamesi için deniz ulaştırma yollarının, düğüm noktalarının ve mega limanların korunması, kitle imha silahlarının denizler üzerinde naklinin önlenmesi, başarısız devletler ve kontrol dışı topraklardan kaynaklanabilecek ve terörü destekleyecek faaliyetlerin denizler üzerinde önlenmesi ve caydırılması üzerinde odaklanmıştır. Bu kapsamda ABD tarafından açık denizlerin terörist amaçlarla kullanılmasının engellenmesi yönünde çeşitli girişimlerde bulunulmuş ve bu girişimler de günümüzde **Denizde Denetim Harekatı** olarak adlandırılmıştır.

Ancak bu nitelemeye yüklenen anlam geçmişte icra edilen hareket türlerinden tamamen farklı bir muhteviyata sahiptir. Zira geçmişte bir nevi barış içinde abluka olarak uygulanan Denizde Denetim Harekatı artık günümüzde açık denizlerin serbestisini kısıtlamaya yönelik girişimlere verilen bir isim olmuştur.

¹⁵ Tarihe bakıldığında Osmanlı Devleti tarafından icra edilen deniz aşırı seferlerin hemen hemen hepsinde DDH'larının kullanıldığı görülmektedir. DDH'ları Osmanlı döneminden günümüze intikal eden eserlerde "**muhasara**" veya "**kuşatma**" olarak geçmektedir. Katip Çelebi'nin "TUHFETÜ'L KİBAR Fİ ESFARİ'L BİHAR" (Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan) adlı eserinin bir çok yerinde bugün ABD tarafından ismi konulan DDH'ndan bahsedilmektedir. Bahsedilen denizden kuşatmalar bazen yıllarca sürmektedir. Örneğin Piyale Paşa komutasındaki donanma tarafından Kıbrıs'ın Fethi esnasında yapılan deniz hareketlerinin bir kısmı bu kapsamda incelenebilir. Malta seferi, Girit Seferi esnasında icra edilen deniz hareketleri bu kapsamda ele alınabilir.

Tarihi açıdan bakıldığında, DDH, abluka, ziyaret ve arama, barış içinde abluka ile karantina uygulaması ve bunun standart ve normlarından doğmuştur. 2000’li yıllara kadar, ABD değişik müttefikleri ve koalisyon ortakları ile dünyanın üç değişik bölgesinde: Körfez Savaşı ve Irak Savaşı esnasında Irak’a karşı, **Basra Körfezi ve Kızıldeniz’de**, Yugoslavya Federal Cumhuriyeti’ne karşı **Adriyatik kıyılarında** ve Haiti’ye karşı **Karayipler Denizi’nde** Denizde Denetim Harekatı icra etmişlerdir. Bir dokümanda¹⁶ Denizde Denetim Harekatı ”Belirli tipteki maddelerin bir devlete yada belirlenmiş bir sahaya giriş çıkışının önlenmesi maksadıyla alınan zorlayıcı tedbirler” şeklinde tanımlanmaktadır

Denizde Denetim Harekatı; belirli bir devlet yada belirli bir sahaya belirlenmiş maddelerin giriş çıkışlarının önlenmesine yönelik denizde kuvvet kullanımının içeren tedbirleri kapsamaktadır . Askeri yada ekonomik yaptırımları desteklemek için gerekli olduğu zamanlarda gemilere bording yapılması vasıtasıyla taşıdığı yüke el konulması yada geminin başka bir limana sevk edilmesini içerirken, silah kullanarak önlemeyi yasaklamaktadır. DDH’na katılan birimler aşağıda belirtilen hususları yerine getirme hakkına sahiptirler;

- Seyir güvenliği haricinde diğer nedenlerden dolayı vasıtaları sorgulamak,
- Belirli bir sahaya gitmekte, o sahadan geçmekte yada çıkmakta olan gemilere silahlı boarding timleri çıkararak ziyaret etme,
- Her bir geminin belgelerini ve yüklerini incelemek,
- Yasaklanmış maddelere ilişkin delilleri aramak,
- Yaptırımları düzenleyen makam tarafından belirlenen temel esasları tamamlamayan vasıtaları saptırmak,
- Sapma emrine riayet etmeyen vasıtaları ve taşıdıkları yükü zaptetmek,

Denizde Denetim Harekatı giderek artan bir biçimde uluslar arası kamuoyunu meşgul etmekte ve ABD’nin girişimleri sonrasında NATO’nun da gündemine girmiş bulunmaktadır. DDH BM’lerin izniyle icra edilmektedir. ABD ve İngiltere tarafından Basra Körfezi Krizi’nin ilk günlerinde müşterek meşru müdafaa adı altında icra edilen önleme harekatı bunun bir istisnasını oluşturmaktadır. Mevcut BM Şartında bu hukukilik konusu halen çözülmemiştir. Bu bölümde konuya çözüm getirmeye yönelik herhangi bir girişim mevcut değildir. Aksine DDH’larının hukuki temellerine ait konsept üzerinde odaklanmış ve bu harekatı icra edildiği şekliyle çok uluslu yapısının ışığı altında incelemektedir.

¹⁶ Joint doctrine for military operations other than war Page:III-3 16 June 1995

Bir hareketin icrasında uluslar arası hukuk çerçevesinde meşru olması şartının aranıyor olması, çok uluslu DDH'larının icrası için hukuki gerekçelerin iyice anlaşılmasını gerekli kılmaktadır. Tarihi açıdan bakıldığında, abluka ve diğer tarafsızlık hukuku, uluslararası teamül kurallarına dayanarak haklı gerekçeler bulabilmişlerdir. Çok uluslu DDH'ları II.Dünya savaşı sonrası dönemin bir sonucudur ve Birleşmiş Milletler Şartına dayanarak mevcudiyet bulmuştur. **Burada önemli olan icra edilen DDH'larının BM Güvenlik Konseyi ya da bölgesel kuruluşların almış oldukları kararlar çerçevesinde icra edilmiş olmalarıdır.** DDH'larının başlaması ile gündemi meşgul eden diğer bir konu ise gemilere çıkılması (boarding) faaliyetleridir.

3.2.1. Gemilere Çıkılması (Boarding Yapılması)

SUA Sözleşmesinde yapılması düşünülen en önemli değişikliklerden birisi de denizde seyrüsefer serbestliği prensibine önemli bir müdahale olarak algılanabilecek olan gemilere çıkılmasına (boarding) ilişkin düzenlemedir. Bu hüküm, esas itibariyle Birleşmiş Milletler Yasadışı Uyuşturucu ve Psikotropik Maddelere Karşı Sözleşme'nin 17 inci maddesiyle (United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1988) Kara, Deniz ve Hava Yolu ile Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokolün 7 ila 9 uncu maddelerine (Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air) dayanmaktadır. (Demir, 2004)

Taslak Protokole eklenmesi düşünülen **8 bis** numaralı maddenin 3 numaralı paragrafından itibaren belli bazı şartların tahakkuk etmesi halinde taraf devletlerin bir gemiyi durdurarak boarding yapması, böylelikle gemiyi, yükünü ve gemide bulunanları araması, sözleşme kapsamında yer alan suçların işlenip işlenmediği ya da işlenmek üzere olup olmadığını belirlemek için gemide bulunan kişileri sorgulamasına olanak sağlanmaktadır. Henüz taslak çalışmalar devam etmekte ve boarding meselesiyle ilgili olarak önemli tartışmalar yaşanmakla birlikte boarding yapılabilmesi için esas olarak bazı unsurların gerçekleşmesi aranmaktadır.

Buna göre taraf bir ülkenin güvenlik kuvvetleri ya da yetkilendirilmiş diğer resmi memurları, bir ülkenin karasularının ötesinde yer alan ve her hangi bir ülkenin bayrağını çeken/bayrağını çekmeye hakkı olan/tabiyetini ileri süren bir gemiyle karşılaştıklarında; bu geminin, yükünün veya gemide bulunan bir kimsenin sözleşme kapsamında yer alan bir suçun işlenmesine karıştıkları ya da karışmak üzere oldukları hakkında makul sebeplerin bulunması karşısında gemiye boarding yapmayı istediğinde, Boarding yapılmak istenilen geminin ilgili olduğu devlet (bayrak devleti/geminin bayrağını çekmeye hakkı olduğu devlet/geminin tabiyetinde olduğu devlet) tabiyet iddiasını

doğrulayacak ve eğer tabiyet teyit edilirse boarding talebinde bulunan devlet, bu devletten söz konusu gemiyle ilgili olarak uygun tedbirlerin alınması konusunda kendisine yetki verilmesini isteyecektir. Kendisinden talepte bulunulan devlet, geminin tabiyetini teyit edemezse talepte bulunan devletin güvenlik güçleri ya da yetkilendirilmiş diğer resmi memurlarınca gemiye çıkılmasına ve araştırmaya bir itirazı olmadığını belirtebileceği gibi tabiyet iddiasını da reddedebilecektir. (Demir, 2004)

Diğer yandan, kendisinden talepte bulunulan devletten tabiyetin teyit edilmesine ilişkin belgenin alındığının teyit edilmesinden itibaren dört saat içinde her hangi bir cevap gelmezse istekte bulunan devlet, gemiye çıkarak sözleşme kapsamında belirtilen suçların işlendiği ya da işlenmek üzere olduğunu tespit etmek, geminin tabiyetine ilişkin belgeleri kontrol etmek ve gemiyi belirli bir yerde yerleştirmek için gemiye girebilir, gemide bulunan kişileri sorgulayabilir, gemi, yükü ve gemide bulunan kişileri arayabilir. Ancak, bu halde gemiye çıkılmasını önemli ölçüde sınırlandıran bir hükme göre de sözleşmeye taraf olunma aşamasında taraf devletler, belirtilen durumlarda kendilerinin açık muvafakatlerinin bulunmadığı hallerde boarding yapılamaması haklarını saklı tutmak hususunda genel sekretere bir bildirim yapabileceklerdir. Taslak **8 bis** maddesine göre boarding yapmaya, bir devletin güvenlik güçleri ya da savaş gemileri ya da askeri uçak gemilerinin yetkilendirilmiş diğer görevlileri ile devlet hizmetinde kullanılmak üzere açık bir şekilde işaretlenmiş ve tanınabilir uçak gemileri ya da diğer gemilerin görevlileri yetkilidir. Güvenlik güçleri ya da yetkilendirilmiş diğer makamlar da taslak maddede gösterilmiş ve bunların genel sekretere bildirilmesi gerektiği belirtilmiştir. (Demir, 2004)

Taslak **8 bis** maddesiyle ayrıca sözleşmeye taraf olunması sırasında taraf ülkelerin kendi gemilerine diğer taraf ülkelerin güvenlik güçleri ile yetkilendirilmiş diğer memurlarının gemiye çıkabilmeleri hususunda ön izin vermeleri imkanı sağlandığı gibi sözleşme hükümlerine uygun olarak gemiye çıkılması durumunda bu müdahaleyi yapan taraf ülkece bayrak devletine yapılan işlemin sonuçları hakkında gerekli bilgileri nakletme yükümlülüğü yüklenmiş, gemiye çıkma ve arama faaliyetlerinin uluslararası hukuka ve sözleşmede öngörülen güvencelere uygun olarak yerine getirilmesi gerektiği, insanların yaşamlarına ciddi bir tehlikenin söz konusu olması ya da ilgili sözleşmelerden kaynaklanan bir hakkın kullanılmasının dışında bayrak devletinin açık muvafakati olmaksızın hiçbir ilave tedbirin alınmayacağı, boarding sırasında görevlilerin görevlerine engel olunması ile gemide bulunan kişiler, ve görevlilerin emniyetini sağlamak için gerektiğinde güç kullanılması hariç olmak üzere güç kullanılmayacağı, güç kullanılması halinde ise bunun en asgari/makul seviyede olacağı, boarding ve alınacak tedbirlerin denizde can güvenliğini tehlikeye

atmaması, gemideki tüm kişilere uluslararası insan hakları hukuku dahil uygulanabilir uluslararası hukuk hükümlerine uygun olarak ve temel insan saygınlığını koruyacak bir tarzda davranılması, gemi ve yükünün güvenliğinin nazara alınması, bayrak devletinin ticari ve hukuku menfaatlerine zarar verilmemesine dikkat edilmesi, gemi ve yükü hakkında alınacak her hangi bir tedbirin çevre bakımından sağlıklı olmasının sağlanması, alınan tedbirlerin haksız çıktığının anlaşılması durumunda ortaya çıkan zarardan taraf devletlerin sorumlu olmasına ilişkin hükümlere yer verilmiştir.

3.2.2. Genel Değerlendirme

11 Eylül terör saldırısından sonra terörizmin önlenmesi konusunda uluslararası işbirliğinin önemi daha da artmış, bu çerçevede deniz hukuku alanında yürütülecek çalışmaların başında SUA Sözleşmesi ve Protokolünde revizyon çalışmaları önem kazanmıştır. Terörizmden uzun yıllardan beri zarar gören Ülkemizce, IMO Hukuk Komitesi bünyesinde yürütülmekte olan revizyon çalışmaları, genel olarak ve ana hatları itibariyle desteklenmektedir.

Ülkemiz, Hukuk Komitesi çalışmalarına ilk olarak kağıt veren devletler arasında yer almıştır. 84 Dönem Komite toplantısına Ülkemiz tarafından sunulan 84/6/2 simgeli doküman ile öncelikli olarak Sözleşmenin adının “Denizde Seyir Güvenliği ve Deniz Emniyetine Karşı Haksız Eylemler, Terörist Eylemler ve Bu Şekildeki Eylemleri Destekleyenlerin Bastırılması” şeklinde değiştirilmesi, Taslak Protokolün giriş kısmına Birleşmiş Milletler Teşkilatınca alınan 1368 ve 1373 sayılı kararlarla ilgili ilavelerin yapılması ve Sözleşmenin 3 üncü maddesine bazı fiillerin suç olarak ilave edilmesi teklifinde bulunulmuştur. Çalışmaların ilerlediği müteakip toplantılarda önerilerimizin önemli bir kısmının Taslak Protokole alınması sağlanmış, sözleşmenin başlığının değiştirilmesi teklifimiz ise taslak çalışmaların tamamlanmasından sonra ele alınmak üzere ertelenmiştir. Bununla birlikte, Sözleşmede yapılan önemli değişiklikler, özellikle suç sayı ve tiplerinin artırılması, kitle imha silahlarının bazı hallerde taşınması hallerinde suçun teşekkülü ve gemilere çıkılması (boarding yapılması) veya alınabilecek diğer tedbirler karşısında sözleşme adının önerimiz doğrultusunda genişletilerek değiştirilmesinin kaçınılmaz olacağı değerlendirilmektedir. Çevreye verilen zararlar, Ülkemizin önerisi üzerine belli ölçüde Taslak Protokole sokulmuş, “serious injury or damage” kavramıyla yangın veya patlama sonucu gibi hallerle çevreye zarar verilmesi, Sözleşme kapsamına alınmaya çalışılmıştır. SUA Sözleşmesine eklenmesi planlanan **3 bis** ve **3 ter** numaralı yeni maddelerle yeni suç tiplerinin yaratılması ve suçların bu şekilde artırılması, şüphesiz sözleşmenin etki ve uygulanmasını kuvvetlendirecektir. Yeni suç tiplerinin yaratılmasında mevcut 3 üncü maddede seyir

güvenliğine yönelik suçların yanısıra denizde emniyete yönelik saldırıların da suç kapsamına alınmasında özellikle kitle imha silahlarının kullanılması ya da suç işlenmek amacıyla taşınması gibi hallerde suç oluşacağıın kabulü, terörizmle mücadelede önemli bir caydırıcı etkiye sahip olabilecektir. Taslak Protokolde zikredilen, özellikle terörizm ve kitle imha silahlarına yönelik düzenlemelere ilişkin uluslararası sözleşmelerin tamamına Ülkemizin taraf olması, yürütülen çalışmaların ülkemiz hak ve menfaatlerine uygun olarak gelişmesine yardımcı olmaktadır. Ayrıca, suça iştirak, teşebbüs, suç sayılan fiillerin organize edilmesi ve bu fiillere katkı sağlanması ile tehdit hallerinin ayrıca suç olarak belirtilmesi ve vurgulanması da olumlu olup hangi fiillerin suç sayılacağına dair yapılan düzenlemelere Ülkemizce tamamen iştirak edilmektedir. (Demir, 2004)

Müzakereler sırasında özellikle suç tanımıyla ilgili olarak terörizm veya benzeri konvansiyonlarda yer alan hükümlerle Taslak Protokol çalışmalarında yer alması düşünülen hükümlerin çakışabileceği, bazı duplikasyonların ortaya çıkabileceği yönünde muhtelif görüşler ileri sürülmüş ise de mevcut düzenlemelerde bir boşluk olmasından ziyade olabilecek bir duplikasyonun önemli bir sıkıntı yaratmayacağı haklı olarak ileri sürülmüştür. Suç tip ve sayısı ile suçların ele alınması konusunda Taslak Protokol çalışmalarında prensip olarak hemen hemen bir fikir birliği mevcuttur. Taslak Protokolle SUA Sözleşmesine **11 bis** maddesi olarak ilave edilmesi düşünülen düzenlemeyle sözleşme kapsamında suç sayılan fiilleri işleyenlerin suçluların iadesi veya adli yardımlaşma bakımından siyasi suçlu olarak kabul edilerek iade edilmeleri veya ülkelerin adli yardımlaşma taleplerinin reddedilmesinin önlenmesi amaçlanmaktadır. Bu düzenleme, terörizmle mücadele oldukça önem taşıyan bir hükümdür. Ülkemizin terörizmle mücadelede yaşamış olduğu tecrübeler düşünüldüğünde ve esasen hükmün alındığı Terörizmin Finansmanının Önlenmesine Dair Sözleşmeye taraf olduğumuz nazara alındığında olumlu olduğu değerlendirilmektedir. (Demir, 2004)

Gemilere bazı hallerde çıkılmasına (boarding yapılmasına) ilişkin Taslak Protokolle SUA Sözleşmesine eklenmesi düşünülen **8 bis** maddesinde yer alan hüküm, Komite çalışmalarında en çok tartışılan maddeler arasında yer almıştır. Gerçekten ticaret gemilerine boarding yapılması, olağanüstü bir hal olup denizde seyrüsefer serbestliği prensibine önemli bir müdahale olarak algılanabilir. Komite çalışmalarının önceki toplantılarında gemilere çıkılmasına ilişkin hükümlere yapılan eleştiriler karşısında bu konu yeniden ele alınmış ve sunulan son teklife göre gemilere çıkılması daha zorlaştırılmıştır. Komite çalışmalarında gemilere çıkılması hususunda prensip olarak bir fikir birliği bulunmakla birlikte gemileri çıkılmasının esas ve usulleri hakkında önemli tartışmalar yaşanmaktadır. Düzenlemeye göre ancak sözleşme kapsamında yer alan suçlar bakımından ve

bir ülkenin karasularının ötesinde yer alan deniz alanlarında yer alan gemiler için bu gemilerin tabiyetinin ilgili devlet tarafından teyit edilememesi ya da ilgili devlet tarafından verilen izin ile gemilere çıkılması mümkün olabilmektedir. Gemilere çıkılması, ciddi bir eylem olup bunun sıkı şartlara bağlanması önem arz etmektedir. Maddenin ilk kaleme alınışında gemilere çıkış için bayrak devletinin rızasına dair açık hükümler mevcut bulunmaması karşısında yapılan eleştiriler üzerine bayrak devletinin rızasına dair bazı hükümler metne sevk edilmiştir. Bununla birlikte, gemilere çıkılmasına ilişkin hükümlerde halen bir kavram kargaşasının devam ettiğini söylemek mümkündür.

Gerçekten, Taslak **8 bis** maddesinde bir gemiye çıkmak isteyen taraf, istekte bulunan taraf (requesting party); çıkılmak yapılmak istenen geminin ilgili olduğu devlet ilk taraf (first state) olarak ifade edilmektedir. “First state” ifadesi bazı yerlerde bayrak devleti (flag state) olarak geçmekle birlikte maddenin genelinde kullanılan ifadeler bakımından bir bütünlük olmadığı görülmektedir. Keza, “geminin tabiyeti” ile “geminin bayrağı” ifadeleri de sözleşmenin diğer maddelerinde farklı yerlerde kullanılmakta ve anlam karışıklığına yol açmaktadır. Oysa, gemilerin tabiyeti, bayrak çekme hakkına göre belirlenmektedir. Dolayısıyla gemilerin tabiyetinde geminin bayrağını çekmeye hakkı olduğu devletin yani bayrak devletinin esas alınması gerekir. Ayrıca, “Bayrak devleti” kavramı, gemilere ilişkin uluslararası düzenlemelerde bir esas olarak benimsenmiştir. Dolayısıyla, gemilere çıkılmasında, ifade bütünlüğü ve anlam kargaşasına yol açılmaması bakımından “bayrak devleti” esasının benimsenmesi ve bu ifadenin kullanılması uygun olacaktır. Görüşmeler sırasında kaptanın gemiye çıkılmasına rıza göstermesinin yeterli sayılması gerektiği hususunda fikirler ileri sürülmüş ise de, yukarıda belirtilen gerekçelerle bu fikre iştirak edilmediği, bayrak devletinin rızasının alınmasının gerekliliği ifade edilmiştir. (Demir, 2004)

Açık denizlerde, karşılaşılan ve sözleşme kapsamında belirtilen bir suçla ilgili olduğundan şüphelenilen bir geminin tabiyetinin dört saat içinde teyit edilememesi halinde gemilere çıkılması imkanı tanınmakta ise de düzenlemenin mevcut haline göre gemilere çıkılmasının kolaylıkla yapılabileceğini söylemek zordur. Öncelikle, Taslak maddede yapılan son değişikliklere göre bir ülke tarafından bayrak devletine (ilgili devlete) o geminin tabiyetinin sorulmasına ilişkin yazının alındığının teyit edilmesinden sonra geçecek dört saatten sonra gemiye çıkılması mümkün olabilecektir. Belirtildiği üzere dört saatlik sürenin başlangıcı bildirim yapılmasından itibaren değil, bu bildirim yapıldığının teyit edilmesinden sonra olacaktır. Ancak, bu ifade yine de değişik yorumlara açık nitelikte olduğundan daha anlaşılır bir hale getirilmelidir. Diğer yandan, Taslak metinde 4 saatlik bir süre cevap verme süresi olarak öngörülmekle birlikte bu sürenin kısa olduğu, mesai saatinin

sona ermesi, saat farklılıkları, tatil veya haberleşmede yaşanan sıkıntılar gibi sebeplerle belirtilen sürede tabiyetin teyidi taleplerinin değerlendirilememesi olası olduğundan bu sürenin daha makul bir süreye çıkarılması uygun olacaktır. Ancak, süre meselesinin, Diplomatik Konferansta nihai karara bağlanması eğilimi mevcuttur.

Sözleşmeye taraf olunma aşamasında taraf devletlerin, kendilerinin açık muvafakatlerinin bulunmadığı hallerde gemiye çıkılmaması haklarını saklı tutmak hususunda genel sekretere bir bildirimde bulunabileceklerine ilişkin Taslak **8 bis** maddesinde yer alan hüküm, esasen gemiye çıkılmasını önemli ölçüde sınırlandırabileceği ve bu hakkın kötüye kullanılmasına engel olabileceğinden olumlu değerlendirilmektedir. Gemilere çıkılması ya da diğer tedbirlerin alınması nedeniyle geminin söz konusu tedbirlerin alınmasını haklı gösteren her hangi bir fiili işlemediğinin anlaşılması halinde uğranılan zararların tazmini de dahil olmak üzere taslak **8 bis** maddesiyle getirilmesi düşünülen teminatların seyrüsefer serbestliği prensibinin zedeleneceği konusundaki tereddütlerin giderilmesi bakımından ileri düzenlemeler olduğu söylenebilir.

11 Eylül terör saldırısından sonra SUA Sözleşmesi ve Protokolünde revizyon çalışmaları ile IMO'nun görevlerine daha geniş bir bakış açısından bakılarak, denizde seyir güvenliğinin yanısıra denizde emniyetin sağlanması çalışmalarının da dahil olduğu yeni bir döneme girildiği söylenebilir.

3.3 Denizlerde Güvenliğin Hukuksal Boyutu

3.3.1. Ülkelerin Açık Denizlerdeki Yetki ve Sorumlulukları

Açık denizler (High seas) devletlerin egemenlik alanları dışında kalan ve denize kıyısı olsun veya olmasın tüm devletlerin hak sahibi olduğu ortak deniz alanlarını tarif etmede kullanılmış bir kavram olup, hukuki rejiminin temelini örf ve adet kuralları oluşturur.(Toluner, 1996) Birleşmiş Milletler tarafından 10 Aralık 1982'de düzenlenen 3 ncü Deniz Hukuku Konferansı sonucunda yayınlanan uluslar arası antlaşma¹⁷ ile temel olarak açık denizlerin serbestliği (Mare Liberum) ilkesi¹⁸ benimsenmiştir.

¹⁷ The Law of the Sea, "United Nations Convention on the Law of the Sea", United Nations, New York, 1983

¹⁸ "Mare Liberum" olarak belirtilen Açık Denizlerin Serbestliği ilkesi, kültürel ve politik olarak birbirine bağlı ana temellerden oluşmaktadır. Bkz., http://coastman.free.fr/wp/Coastman_WP7.pdf#search=mare%20liberium., Mare Liberum ilkesi, 16 yy.da Hollandalı Hugo Grotius tarafından ortaya atılmış ve savunulmuştur. Evrenselleşmesi de çok uzun zaman almış mücadeleler sonucudur. Hugo Grotius Batılılarca çağdaş uluslar arası hukukun babası sayılmaktadır ve açık denizlerin bütün ülkelerce serbestçe kullanılabilmesi gerektiğini savunmuştur. Bu savunmasını "Ganimet Hukuku Üzerinde Yorum" başlıklı yapıtının "Mare Liberum" başlıklı bölümünde yapmıştır. Bu çalışma 1609 yılında yayınlanmıştır. "Mare Liberum", zaman içinde gelişerek yerini "denizlerde özgürlük" (freedom of the seas) kuralına bıraktı. Bununla beraber, seyir ve sefer serbestisi de "denizlerde özgürlük uygulamasının bir türevidir.

Açık denizler serbestisi BMDHS'nin ve uluslararası hukukun diğer kuralları tarafından konulmuş olan şartlara göre kullanılır. Bu serbesti hem kıyısı olan, hem de kıyısı olmayan devletler için diğerleri yanında aşağıdakileri kapsar.

- (1) Seyrüsefer serbestisi,
- (2) Uçma serbestisi,
- (3) Sualtı kablo ve boru hattı döşeme serbestisi,
- (4) Suni adalar ve uluslararası hukukun izin verdiği diğer tesisleri inşa etme serbestisi,
- (5) Belirtilmiş olan şartlara tabi olmak üzere balıkçılık serbestisi,
- (6) Bilimsel araştırma serbestisidir.

Bu serbestiler diğerleri yanında, Devletlerin açık denizler serbestisindeki menfaatlerini gereği veçhile nazarı dikkate alarak ve bu Sözleşmede saha ile ilgili hakları nazara dikkate alarak bütün Devletlerce kullanılacaktır. Yukarıda bahsedilen serbestilerden deniz ulaştırması konusunda her devletin gemilerini açık denizde seyrüsefer ettirme özgürlüğü olduğu ayrıca belirtilmiştir¹⁹. Aynı şekilde tüm devletlerin açık denizde balıkçılık yapma hakları mevcut olduğu belirtilmiştir²⁰ ancak, balıkçılığa ilişkin düzenleyici hükümler bölüm 2'de belirtilmiştir²¹. Devletlerin açık denizdeki balıkçılık konusundaki uluslararası hukuktan doğan yükümlülükleri ayrıca belirtilmiştir²². Açık denizdeki bilimsel araştırmalara ait serbestileri düzenleyen hükümler ise BMDHS'nin 238-241'inci maddelerinde belirtilmiş olup araştırmaların barışçıl amaçlara hizmet etmesi, üçüncü devletlerin haklarını engelleyici nitelikte olmaması, çevrenin korunmasına ilişkin kurallara uygun olması koşullarının arandığı gözlenmektedir. Kablo ve boru döşeme ile suni yapılar konusundaki serbestiler kıta sahanlığında bu konuda getirilen düzenlemelere atıf yapılarak belirtilmiştir.

BMDHS açık deniz serbestilerini düzenleyen 87'nci maddeyi takiben 88'inci maddede “ **Açık denizler barışçıl amaçlar için kullanılacaktır** “ cümlesi ile genel nitelikli bir kısıtlayıcı hüküm ilave edilmiştir. Burada denizin barışçıl amaçlar için kullanılması hükmü açık denizlerin askeri amaçlar ile kullanımını kısıtlayıcı anlamda anlaşılmalıdır. Her ne kadar hüküm bu konuda tam açık değilse de barışçıl terimi salt en geniş anlamı ile değerlendirilirse tüm askeri faaliyetleri kısıtlaması düşünülebilir. Ancak, “ **barışçıl** “ teriminden yalnızca müteceviz anlam taşımayan savunma amaçlı askeri faaliyetler anlaşılırsa askeri faaliyetlerin yasaklanması söz konusu olmayacaktır. Bugünkü uluslararası uygulamada

¹⁹ BMDHS mad. 90.

²⁰ BMDHS mad. 116 .

²¹ BMDHS mad. 116-120.

²² BMDHS mad. 3-8.

ikinci olasılık kabul görmekte olup, açık deniz alanında devletlerin icra ettiği askeri tatbikatlar herhangi bir öze ilişkin protesto ile karşılaşmamaktadır.

Açık denizler hiçbir devletin egemenlik alanı içinde değerlendirilemez ise de bu deniz kesiminde meydana gelecek muhtemel ihlal veya gayri hukuki durumların önlenmesi veya vuku bulan ihlallerin cezalandırılabilmesi amacıyla bir takım yetki ve sorumlulukların dağıtılması gerekmektedir. Böylece yönetsel ve yargısal anlamda açık denizde bir boşluk olmasının önüne geçilebilecektir. Bu kapsamda belirtilen deniz kesiminde her devlet kendi bayrağını taşıyan gemilere karşı yönetsel ve yargısal yetkilerle donatılmıştır²³. Bu kurala **“Bayrak Yasası”** denilmektedir. Bayrak yasası uyarınca açık denizde bir gemi münhasıran kendi bayrak devletinin yargı yetkisine tabi olacaktır²⁴. Bu konudaki bazı istisnai durumlarda ki bunlar uluslararası suçların denetlenmesi konusunda olacaktır, diğer devletlerin birtakım yetkilere sahip olduğu söylenebilir. Bayrak devletinin görevleri BMDHS'nin 94'üncü maddesinde ayrıntılı olarak incelenmiş olup, devlet uyuğundaki gemilerin hangi koşulları yerine getireceğini, hangi teknik özelliklere sahip olması gerektiği gibi yönetsel yetkileri açıklanmıştır.” Harp gemileri, açık denizde bayrak devletinden başka herhangi bir devletin yargı yetkisinden tamamen bağımsızdır²⁵ “ hükmü ile harp gemileri istisnasız diğer devletlerin yargı yetkisinden bağımsız kılınmıştır.

Yukarıda belirtilen yargısal yetkilere ilaveten bir kıyı devleti ulusal yetki alanına giren deniz alanlarında ihlal edilen bir kuralın cezalandırılması amacıyla açık denizlere kaçan diğer devlet gemilerini izleyip açık denizde yakalanması ve gerekli yasal işlemleri yapma konusunda yetkili kılınmıştır. Buna izleme hakkı²⁶ denir . Açık Denizler Sözleşmesi'nde (1958) izleme hakkı, yabancı devlet gemilerinin söz konusu ihlali devletin egemenlik alanı olarak tanımlanan iç sular , karasuları veya takımda sularında yapmış olması; izlemenin, bunlara ilaveten bitişik bölge içinde başlamış olması gerekli iken²⁷, BMDHS izleme hakkının başlatılması için ihlalin gerçekleştiği alanlara MEB ile kıta sahanlığındaki tesislerin etrafındaki güvenlik bölgelerini de ilave ederek, bahse konu sahalardaki kıyı devletinin yargı yetkisini dolayısıyla kısmi egemenlik hakkını tekrar etmiştir. Ancak, kıyı devleti izleme hakkını kullanırken bazı koşulların sağlanmış olması gerekir. Bunlardan birincisi, izleme, ihlalin gerçekleştiği deniz alanından başlamalıdır. İç sular veya karasularında söz konusu bir ihlalin takibi bu alanlardan başlayacaktır. Yine MEB ve kıta sahanlığı içindeki bir güvenlik

²³ BMDHS mad. 91 , 92 , 94.

²⁴ ADS mad. 6 / 1, BMDHS mad. 92 / 1.

²⁵ BMDHS mad. 95.

²⁶ ADS mad. 23 , BMDHS mad.111.

²⁷ ADS mad. 23 / 1 .

bölgesi içinde bir takibin başlatılabilmesi için anılan bölgelerle ilgili kıyı devletinin uluslararası hukuka uygun koymuş olduğu kuralların ihlal edilmiş olması ve takibin bu bölgelerden başlatılma zorunluluğu vardır. Ancak, bu tanım takibi yapacak geminin aynı bölgede olma zorunluluğu olarak anlaşılmalıdır. Bir başka deyişle izleme başladığı anda izlemeyi yapacak kıyı devleti gemisinin ihlalin yapıldığı bölgede olma zorunluluğu yoktur²⁸. İzleme, takip edilecek yabancı gemiye görülebilir ya da işitilebilir bir durma işaretinin verilmesinden sonra başlatılabilir²⁹. Takip kesintisiz olmalıdır³⁰. Kesintisiz takip ancak harp gemileri veya askeri uçaklar veya devlet hizmetinde olduğu veya o amaçla yetkilendirildiği açıkça işaretlenmiş ve teşhis edilebilir diğer gemi veya uçaklar tarafından yapılabilecektir. Kesintisiz takip herhangi bir nedenle kesintiye uğradığında veya takip edilen gemi başka bir devletin karasularına girdiğinde sona erer³¹.

Öte yandan açık denizlerde serbesti ilkesinin geçerli olması, burada bir düzenin bulunmadığı anlamına gelmez. (Toluner, 1989) Açık denizde düzen;

- Denizde kurtarma ve yardımın yapılması,
- Deniz yoluyla esir ticaretinin önlenmesi,
- Deniz haydutluğunun önlenmesi ve cezalandırılması için işbirliği yapılması,
- Deniz kirliliği için önlemler alınması,
- Denizaltı kablo ve borularına kasten zarar verenlerin cezalandırılması suretiyle sağlanacaktır.

Görüldüğü gibi 1982 yılında denizlerin terörist maksatlar ile kullanılabilmesi öngörülememiş ve bu konuda herhangi bir yasal düzenleme getirilememiştir. Bununla birlikte terörist eylemler, deniz haydutluğu kapsamında değerlendirilebilir. Nitekim son zamanlarda bu konuda yapılan çalışmalar, bu yönde bir eğilimin ağırlık kazandığını göstermektedir.

Bu düzen, devletler tarafından ve devletlerin alacağı önlemler ile gerçekleştirilmelidir. Devlet, bu konudaki yetkilerini, kural olarak, yalnız kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerinde kullanabilir. Bu kural da, Doğu Akdeniz’de yürütülmekte olan Active Endeavour Harekatı açısından da hayati önem taşımaktadır. Genel olarak deniz terörü ile mücadelesi hareket tarzını yeni geliştirdiği “**Deniz Alanları Farkındalığı**” Konsepti (MDA)³² kapsamında icra

²⁸ BMDHS mad. 111/1 .

²⁹ ADS mad. 23/3 , BMDHS mad. 111/4.

³⁰ ADS mad. 23/1 , BMDHS mad. 111/1.

³¹ ADS mad. 23/2 , BMDHS mad. 111/3 .

³² MDA (Maritime Domain Awareness) , Deniz Alanları Farkındalığı diye tanımlanan, deniz alanlarının emniyeti ve güvenliği için bu bölgelerin sürekli olarak izlenmesi, bütün faaliyetlerin takip edilmesi, kurumlar/ülkeler arasında bu konuda bilgi değişim mekanizmalarının teşkil edilmesi ve her türlü vasıta ile deniz alanlarının 24 saat esasına göre sürekli olarak gözlenerek, tanımlanmış deniz resminin çıkartılmasıdır.

eden ABD, 11 Eylül'den sonra kendi bayrağını taşımayan birçok ticaret gemisini açık denizde durdurup arayarak bu kuralı açıkça ihlal etmektedir.

3.3.2. Açık Denizlerde İstisnai Yetkiler

Açık denizde, bir gemi üzerinde sadece bayrak devletinin yetkili olması ilkesinin, bazı istisnaları vardır. Bunlar;

- Buna izin veren bir antlaşmanın olması (BM Güvenlik Konseyi kararı gibi),
- Geminin korsanlık yaptığından şüphe edilmesi,
- Geminin köle ticareti yaptığından şüphe edilmesi,
- Geminin korsan yayın yapması,
- Geminin hiçbir ülkeye ait olmaması,
- Geminin sahte bayrak çekmesi ya da bayrağını göstermeyi red etmesi.

Bu yetkilerin verilmesinde esas gaye deniz haydutluğu yada korsanlıkla mücadele etmektir. Deniz haydutluğunun tanımı, deniz terörizmini içine alacak şekilde genişletilebilir ve böylece onu uluslar arası bir suç haline getirerek, terörizme karşı olan uluslar arası gayretleri yönlendirebilir.

Ancak açık denizlerdeki bu istisnai yetkilerin, bayrak devleti olmayan devletlerin savaş gemileri tarafından son derece dikkatle ve sadece çok geçerli ve açık delillere dayalı olarak kullanılması gerekmektedir. Eğer bir ticaret gemisi, geçerli bir neden olmadan durdurulur ve aranır ise, durduran geminin devleti, durdurulan gemiye yüksek tazminatlar ödemek zorunda kalabilir.

3.4. Deniz Güvenliği Kapsamında Mevcut Uygulamaların Deniz Hukuku Açısından Değerlendirilmesi

1989 yılında Berlin duvarının yıkılması ve soğuk savaş dönemi paradigmasının ortadan kalkması; dünya siyasi, ekonomik ve güvenlik haritasında tektonik değişiklikler yaratmıştır. Bu değişikliğin siyasi ve güvenlik boyutundaki artçı şokları; Birinci Körfez Savaşı, Yugoslavya krizi, Rusya Federasyonu'nun yakın çevresindeki krizler ve Ortadoğu'daki Arap-İsrail çatışmasının Arap karakterinin dinselleşmesi ve özellikle islami kökten dinciliğin soğuk savaş dönemindeki marksizmin yerini alarak batı karşıtı bir ideolojiye dönüşmesi ile kendini hissettirmiştir. Ekonomik boyutta küreselleşme ile enformasyon devrimi ülkelerin birbirine yakınlaşmasını sağlarken birbirlerine olan bağımlılığı artırmıştır. Bir ülkede oluşan

Bu kavram 2006 yılının sonlarından itibaren Maritime Situational Awareness (MSA) –Denizde Durum Farkındalığı olarak kullanılmaya başlanmıştır.

ekonomik kriz onbinlerce mil uzaklıktaki ülkeleri etkileyebilmiştir. Bu oluşumda fiziki sınırlar sadece insan hareketlerini önleyebilmiş, ancak sermayenin, fikirlerin, ideolojilerin ve haberlerin hareketi önlenememiştir. Başta Hindistan ve Çin Halk Cumhuriyetinin ekonomik uyanışları dünya ekonomisine büyük ivme kazandırmış küresel ticaret faaliyetleri olağanüstü artmıştır.(Gürdeniz, 2006)

11 Eylül 2001 günü 2nci tektonik hareket dünyayı sarsmıştır. Kurulduğu günden bu yana ana kıtasında saldırıya uğramamış ABD’de, yaklaşık yarım saat içinde gerçekleştirilen, yolcu uçaklarının “cruise” füzesi olarak kullanıldığı asimetrik saldırılar ile ABD gücünün temel simgelerine darbe indirilmiş ve kısa süre içinde yaklaşık 3000 Amerikalı sivil hayatını kaybetmiştir. Bu saldırıların önlenmesine yönelik süreçte ABD hükümeti büyük hatalar yapmış; olayları önleyici tedbirleri zamanında alamamış; olay sonrası yönetiminde gücünün gerektirdiği etkinliği gösterememiş; Amerikan halkı bu saldırıların hemen ardından yaşadığı antrax-şarbon saldırılarının dehşeti ile evine kapanmış ve akabinde bu travmalar Amerikan iç ve dış politikası ile güvenlik politikasında devrimsel değişikliklere neden olmuştur. Başkan Bush’un ifadesiyle “ABD bir harptedir. Bu harpte ya bizimlesiniz ya değilsiniz” sloganı ile teröre karşı küresel savaş (GWOT) gündeme oturmuş ve bu savaş Amerikan dış ve güvenlik politikalarının ana parametresi haline dönüşmüştür.

11 Eylül saldırılarından sonra değişik zamanlarda BM Güvenlik Konseyinden 4 adet karar (1368-1373-1390-1526) çıkartılmış; Eylül ayı içinde NATO andlaşmasının 5nci maddesini işletilmiş; Antrax saldırılarının etkisiyle, ABD denizler üzerinde tek taraflı uygulamalara geçmiştir; örneğin belirli ülkeler için karasularına giriş yapacak gemilerin önceden izin alması zorunluluğunu getirmiş ve hatta başlangıçta bu listeye Türkiye’yi de dahil etmiş ancak Dış İşleri Bakanlığının girişimleri ile Türkiye kısa süre sonra listeden çıkarılmıştır.

ABD, 7 Ekim 2001’de Afganistan’da Taliban ve Al Kaide’ye karşı “Enduring Freedom” hareketini başlatmış, diğer taraftan Arap Denizi, İran Körfezi ve Kızıldeniz’de Al Kaide teröristleri ve Taliban’ın deniz yolu ile Pakistan veya Hindistan üzerinden kaçmasını önlemek için ticaret gemilerine sorgulama ve “boarding” icra etmeye başlamış; her üç deniz alanında dost ve müttefik ülkelerin donanma unsurlarından da faydalanarak büyük çaplı deniz kontrol hareketi başlatmıştır. 9 Ekim 2001’den itibaren NATO, Akdeniz Daimi Deniz Gücü STANAVFORMED ile Doğu Akdeniz’de “Active Endeavour” adı verilen varlık gösterme hareketini başlatmıştır. Kasım 2001’de ABD, küresel çapta deniz ulaştırmasının ve limanların güvenliğine yönelik olarak IMO Deniz Güvenlik Komitesini oturumlar arası çalışma grubu (ISWG) olarak denizde/denizden terörü engelleyecek tüm tedbirleri almak

üzere olağanüstü toplantıya davet etmiştir. Nisan 2002’de icra edilen IMO Hukuk Komitesi 84 ncü dönem toplantısında (Leg 84) ABD ve Türkiye tarafından 1988 Roma Sözleşmesine (Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Kanunsuz Faaliyetlerin Bastırılması Sözleşmesi) değişiklik teklifi yapılmıştır. Mayıs 2002’de ABD, Akdeniz ve diğer denizlerde şüphelendiği ticaret gemilerini önleyerek karasularında ve açık denizde önleme (MIO - Maritime Interdiction Operations) ve “boarding” (gemiye çıkma) konusunda ülkelere işbirliği teklifinde bulunmuştur. Bu teklife Türkiye, egemenlik haklarımızı ve Türk bayraklı gemileri koruyacak şekilde cevap vermiş, kısmi işbirliğini desteklerken, bayrak devletinin onayı olmadan “boarding” yapmayacağını bildirmiştir. (Gürdeniz, 2006)

Aralık 2002’de IMO Deniz Güvenliği Komitesi 76ncı dönem toplantısı ve takip eden diplomatik konferansta uluslar arası gemi ve liman tesisleri güvenlik tüzüğü SOLAS’ın bir eki olarak kodifiye edilmiş ve Türkiye dahil, 102 devlet tarafından kabul edilerek 1 Temmuz 2004’ten itibaren yürürlüğe girmek üzere yayınlanmıştır. 3 Mart 2003 tarihinde “Active Endeavour” harekatı tüm Akdeniz’e genişletilmiş; 21 Mart 2003’de “İraç Freedom- Irak’a Özgürlük” harekatının başlamasıyla birlikte “Active Endeavour” harekatının Cebelitarık Boğazı’ndan geçiş yapan ve askeri olmayan müttefik ülke gemilerine refakat sağlayacak şekilde genişletilmesi ve buna ilişkin angajman kurallarının plana ithali NAC tarafından onaylanmıştır. 10 Mart 2003’de gerek Cebelitarık bölgesi ve gerekse Doğu Akdeniz’de icra edilen “Active Endeavour” harekatı kapsamında şüpheli ve kritik önemdeki gemilere “Rızaya Dayalı Boarding” icra edilmesini mümkün kılan angajman tedbiri yayınlanmış ve 29 Nisan 2003’te NATO Akdeniz Daimi Kuvveti ilk kez bir ticaret gemisine “boarding” harekatı icra etmiştir. “Active Endeavour” harekatında bugüne kadar yaklaşık 35 bin sorgulama yapılmış yaklaşık 60 gemiye çıkılmıştır. Ancak bu faaliyetlerin sonucunda birkaç küçük çaplı olay dışında çok önemli çapta bir terör şebekesinin yakalanması veya KİS (Kitle İmha Silahı) bulunması söz konusu olamamıştır. Ancak son üç yıldır Akdeniz’de deniz kaynaklı bir terör vakası da olmamıştır. “Active Endeavour” bir bakıma caydırıcı etki yaratmıştır. Türkiye “Active Endeavour” harekatının gemiye çıkılmasını gerektiren uygulamalarını “**ulusal önlem-national caveat**” olarak *sadece bayrak devletinin izin vermesi* durumunda uyacağını beyan etmiştir.

Tüm bu faaliyetlerin yanı sıra ABD kendi içinde Anavatan Güvenliği (Homeland Security) Bakanlığını kurmuş; Silahlı Kuvvetlerinin komuta ve kuvvet yapısını değiştiren transformasyon sürecini başlatmış; “Patriot Act” olarak anılan ülke içinde teröristlerin takip, soruşturma ve yargılanmalarında kolaylıklar sağlayan ancak temel özgürlükleri kısıtlayan kanunu yürürlüğe koymuş; Kitle İmha Silahlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik Girişimini

(Proliferation Security Initiative) Beyaz Saray Ulusal Güvenlik Konseyi kontrolünde; sınır güvenliği ve ihracat rejimi programlarını Savunma Bakanlığı kontrolünde küresel seviyede uygulamaya koymuştur. ABD'nin bu tutumu denizler üzerinde ticari trafiğin kontrolünden, limanlardaki güvenliğe kadar etkili olacak uluslar arası hukuk araçlarının yeniden gözden geçirilmesi, değiştirilmesi ve yenilerinin oluşturulması sürecini başlatmıştır.

Diğer taraftan, deniz taşımacılığı küresel ekonominin can damarıdır. Dünya ekonomisinin yüzde 30'u uluslar arası ticarete bağımlıdır. 2002 yılında, kıtalararası dünya ticaretine ait yüklerin yüzde 99.7'si, 46 bin gemi ile 4000 liman arasında taşınmıştır.(Luft, 2004) Küreselleşme neticesinde her sene dünya deniz ticareti yüzde 3-4 oranında artış göstermektedir. Taşınan toplam yük yaklaşık 6 milyar ton olup, bunun 2 milyar tonu petrol ve yan ürünlerine aittir. 2002 yılında dünya ticaret hacmi 10 trilyon dolar olmuştur. ABD limanlarına yılda 7500 ticaret gemisi, 50 bin uğrak, yılda 18 milyon konteynır giriş çıkış yapmaktadır³³. Diğer çarpıcı bir örnek Hongkong Limanının durumudur. Bu limana her 1,2 dakikada bir ticaret gemisi giriş veya çıkış yapmakta, her 2 saniyede bir konteynır hareketi³⁴ olmakta, her iki saniyede bir de bir feribot yolcu hareketi olmaktadır. Hongkong da konteynır hareketinin aksamasının küresel ticarete etkisi tahmin edilemez boyutlarda olmaya adaydır.

Küresel ekonominin işleyişi ve güvenliği dünya denizlerinin küresel güvenliğine bağlıdır. Deniz ticaretinin engellenmesi çağlayan etkisi ile dünya ekonomisine büyük ölçekte zarar verebilmektedir. 2002 yılında Yemen sahilleri açıklarında bombalı terör saldırısına uğrayan Fransız tankeri Limburg, Arap Denizi'ne yönelik deniz ticaretinin kesintiye uğramasına, o bölgedeki sigorta ücretlerinin üç kez artmasına ve konteynır trafiğinin yüzde 90 kesilmesine neden olarak küresel ekonomiyi etkileyebilmiştir. Yemen ekonomisi üzerindeki etkisi daha farklı olmuştur. Bu olay sonrası deniz ticaret trafiğinin kesilmesi nedeniyle yaklaşık 3000 kişi işini kaybetmiş ve aylık 18 milyon dolar devlet geliri kaybedilmiştir. Dünya üzerinde hareket halindeki 46 bin ticaret gemisinden sadece birine yapılan saldırının yarattığı ekonomik etkiler küresel ekonomiyi etkileyebilmiştir.

ABD'de ikinci terör saldırısının KİS ile yapılacağına dair değerlendirme devlet kademelerinde ve akademik çevrelerde yaygındır. Bu tip silahların ve teröristlerin ülkeye deniz yolu ile giriş yapacağı beklendiğinden denizde kontrol ve denetlemeye küresel çapta

³³ LUFT, Gal, KORIN, Anne, "Terrorism Goes to Sea", "ABD limanlarına giren bu malların ticari değeri yaklaşık 730 milyar dolardır. Amerikan limanlarına giriş yapan konteynerlerin yaklaşık %5.2'si kontrol edilmektedir. Dünya geneline baktığımızda ise mevcut konteynerlerin %1'den daha azı tarama cihazları ile kontrol edilebilmektedir.", Bkz. RICHARDSON, Michael, "A Time Bomb for Global Trade" konulu makale, <http://www.iseas.edu.sg>

³⁴ "Dünya üzerindeki konteynırların sadece yüzde ikisi kontrol edilebilmektedir.", Bkz., HECKER, JayEtta, Container Security-Current Efforts to Detect Nuclear Materials, New Initiatives and Challenges, United States General Accounting Office, GAO-03-2971, New York, 2002, s.6

önem verilmektedir. Örneğin ABD limanlarına girecek bir ticaret gemisi acentesi kanalı ile 96 saat önceden “Notice of Arrival” mesajı çekmek ve ABD “Coast Guard”ından giriş izni almak zorundadır. Bu mesaj da belirtilen bilgiler West Virginia’da bulunan bilgi işlem merkezinde değerlendirilip geminin güvenlik matrisi oluşturulup kabul veya ret cevabı verilmekte; gemiler karasularından itibaren aranmaktadır. Ayrıca konteynır güvenliğine yönelik olarak da Konteynır Güvenliği Girişimi (Container Security Initiative-CSI) girişimi³⁵ başlatılmıştır.

ABD kendi limanlarına yönelik bu önlemler ile yetinmemektedir. IMO’daki yönlendirmeleriyle iki ayrı hukuki aracı güçlendirmiş; Yayılmanın Önlenmesi Girişimi (PSI) ile de denizler üzerinde KİS yayılmasını caydırma ve önlemeye yönelik gayretleri küreselleştirmiştir. IMO kapsamındaki hukuki araçların ilki SOLAS’ın 11nci bölümüne gemi ve liman güvenliği ile ilgili olarak getirilen mecburi kurallar ve SOLAS’a Ek Uluslar arası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Tüzüğü’dür. Ancak bu tüzük ile ilgili en önemli husus; yetkili makamın ticaret gemisinin limanda veya liman sınırları içinde güvenliğe tehdit teşkil ettiği ya da risk taşıdığı kanaatine varması hallerinde limana girişine engel olunması; faaliyetlerini durdurup limanı ve hatta karasularını terk etmesinin istenmesi gibi yeni kuralların hayata geçecek olmasıdır. (Gürdeniz, 2006)

Diğer araç 1988 tarihli IMO SUA (Seyir Güvenliğine Karşı Kanunsuz Faaliyetlerin Bastırılması) Sözleşmesine yapılan değişikliklerdir. Ancak ABD öncülüğünde yapılan bu değişiklikler yürürlüğe girdiğinde terörist faaliyetlere girişen gemilere karşı gemiyi ziyaret (boarding) ve personeline müdahale konularında önceden olmayan çapta kurallar devreye girecektir.

ABD’nin Mayıs 2003’ten itibaren başlattığı ve direkt olarak Beyaz Saray Güvenlik Konseyi girişimi olan PSI, Yayılmayı Önleme Girişimi de Kitle İmha Silahlarının yayılmasının önlenmesi konusunda sadece deniz ticaretinin kontrolünü değil, aynı zamanda hava ve kara ulaştırmasının kontrolünü de içermektedir. Karasuları ve açık deniz alanlarında durdurma, gemiye çıkma, arama ve yüke el koyma faaliyetlerini içeren bir seri önleme kurallarından oluşan bu girişime Türkiye dahil 55 ülke taraftır. 3-4 Eylül 2003 tarihinde Paris’te yapılan toplantıda “Önleme Kuralları” olarak kabul edilen ortak beyan metni açıklanmış ve diğer ülkelerin desteği istenmiştir. 8-10 Ekim 2003 tarihinde yapılan Londra toplantısında 50’den fazla ülkenin “Önleme Kuralları”nı desteklediği ifade edilmiş ve bu

³⁵ http://www.globalsecurity.org/security/systems/carg_inspect.htm

konuda planlanan tatbikat tarihleri açıklanmıştır. Türkiye, Kasım 2003 ayında bu girişimi desteklediğini açıklamıştır. (Gürdeniz, 2006)

PSI girişiminin temelini oluşturan ve “**Paris Önleme Kuralları**” beyanı olarak adlandırılan kuralların deniz boyutunu ilgilendiren en önemli prensipleri aşağıdadır:

- Kendi tabiiyetindeki gemilerin başka devletlerce durdurularak, aranmasına ve KİS içerdiğinden şüphe duyulan kargo tespit edildiğinde, el konulmasına izin vermek,
- Şüpheli gemileri kendi iç suları, karasuları ve bitişik bölgelerinde seyrederken durdurup aramak, söz konusu kargo tespit edildiğinde ise el koymak,
- Şüpheli gemilerin limanlara, iç sulara ve karasularına varış ve ayrılışlarında aranacaklarına ilişkin kurallar koymak ve uygulamak.

Önleme Kuralları metninde, PSI'nın hukuki zemini olarak KİS yayılmasının uluslar arası barış ve güvenliğe karşı tehdit olduğunu vurgulayan Ocak 1992 tarihli BM Güvenlik Konseyi başkanlık beyanı kullanılmakta, ayrıca girişimin gerek G-8, gerekse AB'nin bu konuda yaptıkları açıklamalarla uyumlu olduğu belirtilmektedir.

Gerek PSI ve gerekse teröre karşı küresel savaş uygulamaları kapsamında yasadışı faaliyetlere karışan veya karıştığı değerlendirilen ticari gemilerin açık denizlerde harp gemileri ve diğer kolluk kuvvetleri tarafından sorgulanması ve aranması konusunda halen yasal dayanak olarak esas alınan uluslararası düzenlemeler şunlardır.

- 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), (Md.99-110)
- 1988 Viyana Uyuşturucu ile Mücadele Sözleşmesi. (Md.17)
- BM Uluslar arası Sınır aşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi Eki, (2000 Palermo Protokolü) (Karadan, Deniz ve Havadan Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol) (Md.8)

Bu sözleşmelere ilaveten bazı ülkeler, BM Güvenlik Konseyi'nin terörle mücadele kapsamında aldığı bazı kararları (1269/1999, 1368/2001, 1373/2001 ve 1390/2002 sayılı kararları) şüpheli ticari gemileri arama ve sorgulama konusunda yasal dayanak olarak kabul etmekte ve uygulamaktadırlar.

1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), (Md.99-110) çerçevesinde ticari gemilerin açık denizlerde harp gemileri ve diğer kolluk kuvvetleri tarafından sorgulanması ve aranması şu faaliyetler için geçerlidir:

- Köle ticareti
- Deniz haydutluğu
- Milliyeti olmayan (devletsiz)gemiler
- Yetkisiz yayın yapma

- Bayrak göstermeyi reddetme'dir.

Türkiye UNCLOS'a taraf olmamakla birlikte teamüli uluslar arası hukuk kuralları haline gelen bu uygulamaları genel olarak benimsemektedir.

1988 Viyana Uyuşturucu ile Mücadele Sözleşmesi. (Md.17) ve BM uluslar arası Sınır aşan Örgütlü Suçlarla Mücadele Sözleşmesi (A/RES/55/25, 15 Kasım 2000) Eki olan 2000 Palermo Protokolü (13 Aralık 2000), (Karadan, Deniz ve Havadan Göçmen Kaçakçılığına Karşı Protokol) (Md.8); taraf devletlerin yasadışı faaliyetlere karşı işbirliği yapmalarını ve bu faaliyetlere karışan gemilerin bağlı olduğu bayrak devletlerinin izin vermesi kaydıyla diğer ülkelerin bu gemilere "boarding" yapması, araması ve suç unsuru bulunduğu taktirde gerekli yasal işlemi yapmasını öngörmektedir. Türkiye bu sözleşmelere taraftır. Diğer taraftan, Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) platformunda da görüşülmeye devam eden ve henüz karara bağlanmayan "compliant boarding" konusunda ülkelerin iç hukukundan kaynaklanan nedenlerden dolayı farklı uygulamalar ortaya çıkmaktadır.

ABD'nin Basra Körfezi'nde petrol kaçakçılığına, Arap Denizi'nde ise uyuşturucu kaçakçılığına karşı yoğun MIO faaliyetleri icra ettiği, bu kapsamda on binlerce geminin sorgulandığı ve bayraksız veya devletsiz binlerce gemi/küçük tekneye rızaya dayalı olmayan (non-compliant) boarding yapıldığı, bölgedeki gemi/deniz araçlarının çoğunun bayrağı olmayan devletsiz gemiler olduğu, bu nedenle ABD Donanması'nın bölgede kolluk kuvveti olarak görev yaptığı bilinmektedir.

Geleneksel olarak devletler tarafından harp gemilerinin kolluk kuvveti olarak kullanılmaması prensibi esas alınmasına rağmen, son yıllarda artan açık denizlerdeki yasadışı faaliyetler ve terörizme karşı mücadele kapsamında, birçok devlet değişik hukuki çözümler üreterek harp gemilerini bu alanda kullanma yoluna gitmektedir. Bazı devletlerin Deniz Kuvvetlerinin "boarding" uygulamalarındaki milli yasal dayanaklarına örnek olarak şu hususlar verilebilir.

- **ABD:** Gemide S/G unsuru bulundurmakta, "boarding" yapan gemi gerektiğinde geçici olarak S/G K.lığı emrine girmektedir.

- **Hollanda:** Gemide S/G unsuru bulundurmakta, "boarding" yapan gemi gerektiğinde geçici olarak S/G K.lığı emrine girmektedir.

- **Fransa:** Gemide gerektiğinde polis unsurları bulunmaktadır. İspanya: Gemide polis unsuru bulunmakta, gerektiğinde yargıç kararı çıkartmaktadır.

Dünya denizleri artık eskisi gibi değildir. Deniz Hukuku uygulamaları Soğuk Savaş sonrası ve bilhassa 11 Eylül sonrası dönemden oldukça etkilenmiştir. 19ncü yüzyıl sonlarında "Pax Britannica" döneminde köle ticareti ile savaşta İngiltere Kraliyet Donanmasının

yürüttüğü mücadelenin bir benzerini bugün ABD Donanması terörle savaş ve kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesi kapsamında yürütmektedir. O dönemde İngiltere bayrak devleti rızasına bakmadan köle ticareti yapan gemilere müdahale ediyordu. 11 Eylül sonrasında ABD, gerek tek taraflı uygulamaları ve gerekse “ISPS Code”, SUA Sözleşmesi, PSI uygulamaları gibi çok taraflı uygulamalar ile “Pax Americana”nın denizler üzerindeki baskısını terörle küresel savaş kapsamında artırmaktadır. (Gürdeniz, 2006)

Bu nedenle, ticaret gemilerimizin ve uluslararası ticarete açık limanlarımızın her türlü faaliyetini uluslararası kurallara uygun yapmaları ve şüpheli faaliyetlerden uzak durmaları büyük önem arz etmektedir. Denizcilik sektörümüzün geçen yıllarda özellikle Avrupa ve ABD limanlarında liman devlet kontrolleri paralelinde tutulma sayılarının yüksekliği göz önüne alındığında çok daha bilinçli, tedbirli ve hazırlıklı olarak olmamız gerekmektedir. Başta limanlarımız olmak üzere denizcilik sektörümüzün dış ticaretimizin olmazsa olmazı olduğu göz önüne alınırsa, deniz hukuku kapsamında uluslar arası taahhütlerimizi en hassas şekilde uygulamamız ulusal güvenliğimiz için hayati önemdedir.

BÖLÜM-4

KARADENİZ DENİZ GÜVENLİĞİ

4.1. Giriş

Soğuk Savaşın sona ermesi ile birlikte, organize suçlar, yasadışı göç, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı, kara para aklama, Kitle İmha Silahlarının yayılması , çevre sorunları gibi yeni güvenlik tehditleri tüm dünyaya yayılmış durumdadır.(Pavluk, 2004) Bu dönemde iki kutup arasında bir gerginlik alanı olan Karadeniz, ilk önce Varşova Paktı'nın dağılması, ardından da Sovyetler Birliği'nin çökmesi ile birlikte altı ülkenin sahil dar olduğu bir deniz haline gelmiştir. Karadeniz'in gerek coğrafi yapısı gerekse jeopolitik ve jeostratejik konumu bu denizi diğer denizlerden belirgin bir şekilde ayırmaktadır. 2007 yılından itibaren Romanya ve Bulgaristan'ın AB'ye üyeliği, NATO'nun sınırlarının her iki ülkenin de üye olmasını müteakip Karadeniz'de genişlemesi, ABD'nin kendi politik hedefleri doğrultusunda bölgeye girme çalışmaları, bölge ülkelerinden Ukrayna ve Gürcistan'ın demokratikleşme yönündeki atılımları ve NATO'ya üye olabilmek için gayretleri, bölgedeki donmuş çatışma alanları, Batının artan petrol ve doğalgaz ihtiyacının bir kısmının Karadeniz üzerinden nakli ve bu kapsamda enerji güvenliğinin sağlanması hususları, terörizmin denizlere kayma tehdidi, bölgedeki artan çevre sorunları, Karadeniz'in dünyanın en büyük hidrojen-sülfür kaynağına sahip olması, bölge ülkelerinden Türkiye ve Rusya hariç diğerlerinin “zayıf devlet” statüsünde olması, bölge ülkelerinin deniz kuvvetlerinin imkan ve kabiliyetleri, bölgedeki güvenlik oluşumları, bölgesel deniz güvenliğine yönelik projeler ve Montreux sözleşmesinin mevcut yapısının Karadeniz Deniz Güvenliğine direk veya dolaylı olarak etkisi olduğu değerlendirilmektedir. Karadeniz'de barış ve istikrarın uzun süreler boyunca korunabilmesi gelecekte bu düzenin bozulmayacağı anlamına gelmez. Karadeniz'de yukarıda belirtilen hususların çok iyi analiz edilebilmesi ve dengeleri anlaşılması bizim deniz güvenliği politikalarımızın şekillenmesine yön verecektir. Bu kapsamda tezin bu bölümünde bahse konu hususlar analiz edilmeye ve incelenmeye çalışılmıştır.

4.2. Bölge Ülkelerinin ve Bölge Dışı Güçlerin Karadeniz Politikaları

4.2.1. Türkiye'nin Karadeniz Politikası

Soğuk Savaşın sona erişinin, Türkiye'nin bölgesel gündem maddeleri ve duruşu üzerinde çok büyük etkileri olmuştur. NATO'nun uzun yıllardan beri eksen üyesi olan

Türkiye, soğuk savaş sonrası, coğrafik konumu, çoklu tarihsel bağlantıları ve stratejik etkisi sayesinde bölgesel liderlik fırsatı ile karşı karşıya gelmiştir. Türkiye'nin ABD ile olan ilişkisi herkes tarafından bilinmekle birlikte, Karadeniz'e genişleyen bir ABD veya NATO, Türkiye'nin bölge üstlenmiş olduğu rolü tehlikeye sokabilecektir.(Simon, 2006)

Türkiye'nin Karadeniz Bölgesi'ne yönelik uyguladığı politikanın esası, bölgede barışın sağlanması ve refahın getirilmesine yöneliktir. Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından Türkiye'nin odaklandığı konu yeni ortaya çıkan devletlerin teknik yardım ve politik destekle Batı'ya entegre edilmeleri olmuştur. Bu kapsamda bölge ülkelerinin özellikle enerji kaynaklarına dayanan ekonomik çıkarlarını gözetmektedir.(Bazoğlu, 2003) Aynı zamanda Türkiye bölgedeki Türk ve Müslüman unsurların ayrılıkçı hareketlerine destek vermemekte, devletlerin toprak bütünlüğünü savunmaktadır. Diğer yandan bölgede ikili ve çoklu ekonomik birliktelikler kurarak bölge içi ekonomik kalkınmanın temellerini arttırmak, Karadeniz'i doğu ile batı, kuzey ile güney arasında bir ticaret güzergahı yapmak istemektedir. Aynı zamanda Türkiye'nin uluslararası konjonktür içindeki siyasi, ekonomik ve kültürel ağırlığı bu coğrafyalarda sahip olduğu etkinliğe ve performansa bağlıdır. Bu nedenle Türkiye Soğuk Savaş sonrasında bu bölgelerle yaklaşma mecburiyeti duymuştur.(Alkan, 2006)

Karadeniz güvenliği bağlamında Türkiye tarafından izlenmekte olan politikanın ana hatları şu şekilde özetlenebilir.(Altay, 2006)

a. Karadeniz kapsamında, Türk dış politikasının temel niteliklerinden birisi olarak bölgesel güvenlik mekanizmaları ve girişimleri aracılığıyla barış ve istikrarın korunması ve geliştirilmesi yöntemi esas alınmaktadır. Türkiye'nin bu tutumunu yönlendiren unsurların başında Lozan Antlaşması ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi gelmektedir.

b. Türkiye'nin ulusal çıkarlarının korunması temelinde, değişen uluslararası ortamın tüm parametreleri ile NATO üyeliği ve AB üyelik perspektifi göz önünde bulundurularak, uluslararası ilişkilerin ve yükümlülüklerin ortaya çıkardığı tüm gereksinimleri bağdaştıran uyumlu bir çerçeveyi idame ettirmek yer almaktadır.

c. Karadeniz deniz güvenliği alanında mevcut temel mekanizma ve girişimler, 1998 yılında Türkiye tarafından ortaya atılan Karadeniz'e sahildar devletlerin deniz kuvvetleri arasında işbirliğine gidilmesi fikri çerçevesinde, tüm sahildarlar arasında 02 nisan 2001 tarihinde İstanbul'da imzalanan anlaşma ile oluşturulan Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR), Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT) çerçevesinde oluşturulan Karadeniz'de Güven ve Güvenlik Arttırıcı Önlemler (GGAÖ) belgesi ve 1 mart 2004 tarihinden itibaren Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından Karadeniz'de yürütülmekte olan ve 2006 yılında diğer sahildar ülkelerin de katılım aşamasında oldukları ve bölgede

ortaya çıkabilecek terör ve yasadışı faaliyetlerin caydırılması ile Türk boğazlarının güvenliğine katkıda bulunulmasını hedefleyen Karadeniz Uyumu Harekatı (KUH)'dır. Öte yandan, ülkemizin öncülüğünde 1992' de kurulan Karadeniz ekonomik işbirliği örgütü (KEİ), bu mevcut girişimleri tamamlayan ve güvenliğe destek mahiyetindeki daha geniş ve genel bir üst çatı konumundadır.

d. 11 Eylül 2001 terörist saldırılarının ardından ortaya çıkan uluslararası işbirliği gereksinimini bölge çapında takviye etme ihtiyacı anılan girişimlere işlerlik kazandırmıştır. Türkiye tüm bu mekanizma ve girişimlerin kurulmasında ve geliştirilmesinde baştan beri öncü bir rol üstlenmiş olup, bugün aynı rolü oynamaya devam etmektedir.

Karadeniz' e sahildar tüm ülkelerin KUH'a katılmaları yönündeki Türkiye'nin çabaları devam etmektedir. RF 27 Aralık 2006 tarihinden itibaren KUH'a filen katılmış durumdadır. Romen ve Bulgarlarla istişarelere devam edilmektedir. Türkiye tarafından izlenen politika neticesinde evvelce menfi bir tutum sergileyen sahildarların KUH'a yaklaşımlarında son dönemde olumlu değişiklikler meydana gelmiştir. Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanlarının St-Petersburg'da düzenlenen son toplantısında Romanya KUH'a katılma niyetini resmen beyan etmiştir.

ABD'nin Karadeniz'e olan ilgisi çerçevesinde kısa vadeli taktik mülahazalarla hareket eden bazı sahildar müttefik ülkelerden kendi uzun vadeli stratejik çıkarları için yararlanmak istediği görülmektedir. ABD tutumuna Türkiye tarafından, olumlu yönde karşılık verilmeye çalışılırken, NATO yükümlülüklerinin yanısıra, bölgesel dengeleri uzun dönemli olarak altüst edebilecek politikalar izlemekten özellikle kaçınılmaktadır. Türkiye'nin Karadeniz bağlamında bugüne kadar takip ettiği politikalarla özellikle Romen ve Bulgar müttefiklerine ortak amacın aynı olduğu, ancak benimsenecek yöntemin hız ve yoğunluğu bakımından ülkeler arasında farklılık bulunduğu anlatılmaya çalışılmıştır. Aynı görüşler ABD'li muhataplara da anlatılmıştır. Keza tüm muhataplara KUH'ta amacın ileride BLACKSEAFOR tam operasyonel olduğunda, harekatı ona devretmeye yönelik olduğu da açıkça bildirilmiştir. Bunun manası BLACKSEAFOR'un da uzun vadede NATO bağlantılı bir güç haline gelmesinin söz konusu olduğudur¹. Esasen üç NATO üyesinin mevcudiyeti bu NATO bağlantısını da halihazırda sağlar niteliktedir.

¹ BLACKSEAFOR Anlaşmasına taraf devletlerin Dışişleri Bakan Yardımcıları düzeyinde 7 Temmuz 2006 tarihinde Moskova'da yapılan siyasi istişare toplantısında, Temsilciler "Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 1373 ve 1540 sayılı kararları paralelinde tüm temsilciler Karadeniz'de terör tehdidi ile, Kitle İmha Silahları (KİS), fırlatma vasıtaları ve ilgili diğer malzeme kaçakçılığının önlenmesi ve Karadeniz'deki tehdit ve risklerin ortadan kaldırılması konusunda nihai sorumluluğun sahildar devletlere ait olduğu, BLACKSEAFOR'un bu maksatla anlaşmaya uygun bir biçimde etkin bir araç olarak kullanılabilmesi konusunda mutabık kalmışlardır.

4.2.2. Rusya Federasyonu (RF)'nin Karadeniz Politikası

Rusya'nın Kafkasya Bölgesi güvenlik anlayışı, NATO ve Washington'un *11 Eylül Saldırıları sonrası Karadeniz Bölgesi hakkındaki güvenlik kaygıları* ile karşılaştırıldığında ilk andaki kadar ters gelmemektedir. NATO ve Washington'un Karadeniz Bölgesinde kara, hava ve deniz trafiğinin, sınırların ve ulaştırma hatlarının kontrol altına alınması konusundaki kaygıları, Rusya'nın bölgesel güvenlik kapsamında, Kafkaslarda iki savunma hattı tesis etmesi ile aynı anlayışı yansıtmaktadır. Ancak, çok önemli bir fark mevcuttur; Her ne kadar Rus ve ABD/NATO hedefleri benzer ise de, gerçekleştirilme yöntemleri farklıdır. ABD, NATO ve AB, *bölgede uzun soluklu bir istikrar sağlamak için demokratik değişimi* teşvik ederken, bu tür bir yaklaşım, soyut kavramlardan ve kurumsal gelişmelerden daha çok somut hedefler ve fiziksel kontrolü tercih eden *Rusya tarafından istikrarsızlık sebebi* olarak görülmektedir.(Simon, 2006)

RF'nun 10 Ocak 2000 tarihinde kabul ettiği Ulusal Güvenlik Doktrini ve 28 Haziran 2000 tarihinde kabul ettiği Dış Politika Doktrini ile 21 Nisan 2000 tarihinde yürürlüğe soktuğu Askeri Doktrini² analiz edilerek, RF'nun dış politikası perspektifinde Karadeniz Bölgesi yaklaşımları incelenmiştir. RF'nun dış politikası ile Karadeniz politikasının birebir örtüşüyor olması Karadeniz'in SSCB'nin ayrılan parçalarının coğrafi olarak tam ortalarında bulunması ve tüm bu bölgelerle bağlantılı olmasından kaynaklanmaktadır. RF'nun gelecek dönem stratejileri ile ilgili yön gösterici bilgi veren bu doktrinlerin her biri birbiriyle bağlantılı ve birbirini tamamlayan bir bütünü ifade etmektedir. Tüm bu doktrinlerin değerlendirilmesinden sonra varılan sonuç şudur ki RF hala büyük bir imparatorluktan sınırları daralmış bir devlet haline gelmeyi psikolojik olarak kabul etmemekte, kendisini hala bir süper güç olarak görmekte ve dünya düzeninde de öyle kabul edilmeyi istemektedir. Bu psikolojik alt nedenden dolayı askeri doktrin başlangıç bölümünde söz konusu belgenin RF için bir geçiş dönemi belgesi olduğu vurgulanmakta ve geçiş döneminin özellikleri belirtilmektedir. Geçiş dönemi için de demokratik devletin kurulduğu, karma ekonominin oluştuğu, devletin askeri örgütlenmesinin şekil değiştirdiği, uluslararası ilişkiler sisteminde dinamik dönüşümlerin yaşandığı bir dönem nitelmesi yapılmaktadır. (Alkan, 2006)

Bu doktrinler analiz edildiğinde aşağıda belirtilen hususlar bu geçiş döneminde RF dış politikasının genel çerçevesini çizmektedir;

² Rusya Federasyonu Askeri Doktrini, Rusya Federasyonu'nun askeri güvenliğini sağlamanın askeri-siyasi, askeri-stratejik ve askeri-iktisadi temellerini belirleyen resmi görüşlerin toplamıdır. Ayrıntılı bilgi için Bkz., KANTARCI, Hakan, Kısaçtaki Bölge Kafkasya, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2006, s.211-242

- Soğuk Savaş sonrası yeni düzen
- Ekonomik gelişimin esas alınması
- Yakın çevrenin kontrol altına alınması

RF, tek kutuplu bir dünya düzeninden hoşnut olmadığını yayımladığı her doktrininde vurgulamakta ve bundan duyduğu rahatsızlığı dile getirmektedir. RF ABD'nin girişimlerine karşı AB ile işbirliği yapmak istemekte ve yakın çevresinde ABD etkisini kırmayı hedeflemektedir. RF'nin AB'yi tercih etmesinin sebebi AB'nin RF'nin uyguladığı politikalara karşı alabilecek bir askeri güce sahip olmaması, AB'nin enerji bakımından kendisine büyük ölçüde bağımlı olması ve ABD'ye karşı tek başına mücadele edecek gücü kendisinde bulamadığından kaynaklan bir müttefiklik arayışıdır. Ancak RF ve AB stratejik ortaklık kavramını farklı algılamaktadırlar. RF stratejisi Avrupa ile olan ilişkileri çok açık bir biçimde “stratejik ortaklık” olarak nitelendirmekte, Avrupa kurumlarıyla birleşmeyi hedeflememektedir. Moskova'ya göre bu ortaklık şu temeller üzerine oturtulmalıdır: RF'nin hala bir süper güç olduğunun kabul edilmesi, ikili ilişkilerdeki sorunlar ile Avrupa'nın ve küresel sorunların çözümünde RF-AB işbirliği, tüm Avrupa güvenliğinin ABD ve NATO'yu izole etmeden işbirliği ile çözülmesi, Avrupa pazarlarının Rus ürünlerine açılması, BDT'nin ekonomik ve politik işbirliğinde ana kurum olması³.

RF, Avrupa ile olan ilişkilerini iki boyutta ele almaktadır. Birinci boyut AB ile olan ilişkiler, ikinci boyut ise Avrupa ülkeleriyle olan ilişkilerdir. Birinci boyuttaki ilişkiler ekonomik bazda olup RF, AB'yi temel ekonomik ortaklardan biri olarak görmektedir. İkinci boyuttaki ilişkiler ise güvenlik ve işbirliği konularındadır. RF, Dış Politika Doktrini'ne göre Avrupa ülkeleriyle ilişkiler Rus dış politikasının geleneksel önceliğidir. İngiltere, Almanya, İtalya, Fransa gibi Batı Avrupa ülkeleriyle geliştirilecek karşılıklı ilişkiler, RF'nin ulusal çıkarlarının savunulması için iyi bir kaynak sunmakta ve bu ilişkilerdeki temel amacın, istikrarlı ve demokratik bir Avrupa güvenliğinin ve işbirliğinin ortaya çıkarılması olduğu vurgulanmaktadır. RF'nin Avrupa ile olan ilişkilerinde çift boyutlu bir strateji izlemesinin nedeni yakın çevresinde Avrupa'nın AB boyutunda güvenlik açısından bir rol oynamasını istememesinden kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte RF, NATO'nun genişlemesinden rahatsızlık duymakta AB'nin genişlemesini daha tercih edilebilir kabul etmektedir. Yakın çevresinde NATO'nun veya ABD'nin askeri üs edinmesini kendisine tehdit olarak görmekte, Soğuk Savaş zihniyetinin devam edip etmediği konusunda zaman zaman tereddüde düşmektedir. Bu çerçevede 2 Nisan 2004'te, yedi yeni NATO ülkesinin üyeliği kabulü sonrası

³ MOSHES, Arkady (Ed), “Rethinkin the Respective Strategies of Russia and European Union”, Bkz., <http://www.upi-fiaa.fi/english/publications/upi-report/reports/FIIA-CarnegieReport2003.pdf>

üç Belçika uçağının Litvanya'da konuşlandırılması ve NATO'nun üç Baltık ülkesinin hava sahası kontrolünü devralması, RF'de büyük çapta menfi etki yaratmıştır.(Kutluk, 2003) NATO'nun genişlemesi RF'de aynı zamanda bir kuşatılmışlık duygusu da oluşturmaktadır. Doğu Avrupa ülkelerinin ve Baltık ülkelerinin NATO'ya üye olmalarının yanı sıra Avrupa güvenliğinin sınırlarının Kafkaslar'ı kapsayacak şekilde genişletilmesi, Rusya'nın hareket kabiliyetini sınırlandırmakta ve RF'de bu durumdan jeopolitik kaygılar duymaktadır. RF, ABD ile olan ilişkilerinde son 10 yıl içerisinde kurulan alt yapının korunmasını istemekte ve herhangi bir sınırlama ve geriye gidiş olmaksızın, düzenli ikili ilişkilerin geliştirilmesini dış politika esaslarından biri olarak kabul etmektedir.(Brezezinski, 2004) Bu stratejik dış politika kararıyla birlikte 11 Eylül sonrası Başkan Putin'in kendisini güçlü bir biçimde ABD ile özdeşleştirme kararlılığı, Beslan baskını sonrası terörizm ve KİS'nin yayılmasının engellenmesi konularında tarafları ortak noktalarda buluşturmuştur.

SSCB dağıldıktan sonra halefi RF'nin en büyük sorunu ekonomik daralmadan kaynaklanmıştır. Ekonomisinde açılan büyük gedikler, RF'nin dış politikasındaki duruşunu etkilediği gibi iç düzenini de etkilemiştir. Bu nedenden dolayı ekonomide gelişim sağlanması Putin yönetimi için birinci öncelik olmuştur. 2003 yılında Putin yaptığı bir açıklamada on yıl içerisindeki hedeflerinin Gayri Safi Yurtiçi Milli Hasıla'larını (GSYİMH) iki katına çıkarmayı hedeflediklerini açıklamıştır⁴. RF ulusal güvenlik doktrinine göre ekonomik çıkarlar kilit önemde olan çıkarlardır ve RF'nin ulusal çıkarlarının gerçekleştirilmesi ancak ekonominin sürekli gelişimi ile mümkün olabilecektir. Putin dönemi ile başlayan ekonomik kalkınmayla birlikte RF, küresel stratejik ve ekonomik haritada varlığını yeniden hissettirmeye başlamıştır. Dünyanın en zengin enerji kaynaklarına sahip ülkelerden biri olarak RF, 1999'dan beri enerji güvenliği kapsamında, Ortadoğu'daki istikrarsızlık ve yükselen petrol fiyatlarının nedeniyle büyük fayda sağlamıştır. (Alkan, 2006)

1999'dan beri hızlı bir şekilde büyüyen enerjiye bağlı RF ekonomisi⁵, RF'nin gücünün doğasını değiştirmeye başlamıştır. Hala SSCB'den kalan nükleer güç ve büyük konvansiyonel ordu RF'nin sert gücünü oluşturma özelliğini korurken, RF bu özelliğinden daha çok dış politikasında yumuşak güç unsurlarını kullanarak etkili olmaya çalışmakta ve birçok açıdan BDT ülkeleri üzerinde dış politikada sınırlı bir etkide olması gerçeği ile birlikte,

⁴ <http://www.ica.org>

⁵ Petrol üretiminin artması ve buna paralel olarak petrol fiyatlarının yükselmesi RF'nin ekonomisinde çarpan etkisi yaratmıştır. 1998 Aralık ayında bir varil petrolün fiyatı 10 dolara yakınken bugün bir varilin fiyatı 55 doları geçmiştir. Bununla beraber 1999 yılında 1 milyon varil olan günlük petrol üretim kapasitesi 2004 yılı itibarı ile 9 milyon varile ulaşmıştır. Bu gelişmeler RF ekonomisinin kalkınmasında lokomotif etken olmuştur. Bunun bir sonucu olarak da Economist Intelligence Unit (EIU)'in RF raporuna göre 1999-2003 yılları arasında RF'nin GSYİMH ortalama büyüme hızı % 6.7'ye ulaşmış ve yine aynı kaynağa göre 2003 yılı RF'nin GSYİMH'sı 433,5 milyar dolara varmıştır.

SSCB dönemine göre yumuşak güç unsurlarını daha pozitif olarak kullanabilmektedir. 2000 yılından itibaren RF jeopolitik konumunu garanti altına almak için eski yaklaşımı olan yakın çevresinde askeri üs edinme ve yerleşme yaklaşımına vurgu yapmamakta, bunun yerine bölgesel politikalarında komşu devletleriyle daha yakın ekonomik işbirliği yapmayı ön plana çıkarmaktadır. Ukrayna, Kafkasya ve Orta Asya'da Rus gücünün göstergesi olan Kızıl Ordu'nun yerini Rus doğalgazı ve dev gaz tekeli Gazprom, Rus elektriği, büyük enerji şirketi UES (Unified Energy System), Rus kültürü ve Rus tüketim maddeleri almaktadır.

RF dünyanın ispatlanmış en büyük gaz rezervlerine, ikinci en büyük kömür rezervlerine ve yedinci en büyük petrol rezervlerine sahiptir. Dünya enerji üretiminin yaklaşık onda birini sağlamaktadır. Dünyanın en büyük doğal gaz üreticisi ve ihracatçısı olarak Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) ülkelerinin ihtiyacının ise yaklaşık dörtte birini tedarik etmektedir. Aynı zamanda ikinci en büyük petrol üreticisi ve Avrupa'nın ve giderek artarak Asya'nın ana ihracatçısıdır. İç tüketimi SSCB dönemine göre çok daha az olmasına rağmen hala dünyanın ABD ve Çin'den sonra en büyük tüketicisidir. Rus ekonomisinin gaz ve petrole bağımlılığı son yıllarda artmıştır ve gittikçe enerji sektörü Rusya'nın ekonomisinde daha merkezi bir yer almaktadır. Rusya'da enerji en büyük endüstri sektörüdür ve petrol ve gazdan elde edilen gelirler RF GSYİMH'nın yaklaşık dörtte birini tutmaktadır. Ekonomik büyümenin temelinde hidrokarbon fiyatlarındaki artış önemli rol oynamaktadır.⁶ Dolayısıyla enerji sektöründeki dalgalanmalar RF'yi tehdit ettiği gibi bölge ülkelerini ve RF'nin ana ihracatçısı olduğu ülkeleri de etkileme potansiyeline sahiptir. (Alkan, 2006)

Uluslararası Enerji Ajansı'nın 2004 tahminlerine göre RF bir takım güvenlik sorunlarıyla birlikte 2030 yılına kadar küresel enerji tedarikinde ve pazarında önemli bir rol oynayacaktır. Rus petrolünün üretimi konusundaki beklentiler ise çok belirsizdir ve 2030 yılına kadar bu üretim geçmiş yıllara nazaran daha az yükselerek artacaktır. 2003 yılında 8,5mb/d, 2010 yılında 10,4mb/d ve 2030 yılında 10,8 mb/d miktarlık bir artış beklenmektedir. Ancak dünya ticaretindeki Rus payı 2010 yılından itibaren düşmeye başlayacaktır. Gaz ihracatçısı olarak RF 2030 yılına kadar dünyada bir numara olacak ancak eski süper gücün bu potansiyelini kullanabilmesi için büyük yatırımlar yapması gerekecektir. Bu yatırımlar 2030 yılına kadar yaklaşık 900 milyar dolar tutmaktadır. Eğer gaz sektöründeki reform geciktirilirse gelecekte gaz tedariki konusunda da güvenlik endişeleri başlayacaktır. (Alkan, 2006)

⁶ <http://www.worldbank.org.ru>, "Russian Economic Report"

Bugün Rusya'nın izlediği politika, Soğuk Savaş şartlarının, sert ve uzlaşmaz karakteristiğini taşımasa bile, temel hedefleri itibarıyla, Sovyetler Birliğinin eski politikalarından izler taşımaktadır. Bu çerçevede Rus dış politikası iki önemli ilkeyi temel almaktadır.(Kantarıcı, 2006) Bunlar;

- Eski Varşova Paktı üyelerinin, NATO'ya üyeliğini engellemek veya en azından tarafsızlığını sağlamak,
- “Yakın Çevre Politikası” ile, Barış Gücü kuvvetleri (Abhazya ve Güney Osetya’da olduğu gibi) oluşturarak, eski Sovyetler Birliği toprakları üzerinde yer alan uzlaşmazlıklara bizzat müdahale etmektir.

RF içinde bulunduğu ekonomik yapıyı düzelttiği ölçüde, “yakın çevre” deki çıkarlarını koruma eğilimi artacak, ekonomik ve siyasi yolları kullanarak, bir şekilde, bağımsızlığını kazanmış devletleri kendisine bağımlı hale getirmeye çaba gösterecektir. Bu çerçevede, RF'nin “Yakın Çevre” (near abroad) politikası oluşturma gerekçeleri şunlar olabilir (Kantarıcı, 2006);

- Avrasya jeopolitiğini, askeri ve siyasi anlamda kontrolü altında bulundurmak ve gerektiğinde, kendi yayılma alanları ile savunma saha derinliğini saklı tutmak,
- Çevresinde gelişerek, kendi siyasi ve ülkesel bütünlüğünü bozacak, etkin ve dini akımların etkisini kırmak,
- Eski Sovyet Cumhuriyetlerinde kalan Rus azınlığın, hak ve çıkarlarını korumak,
- Tarım kaynaklı hammadde ihtiyacının karşılanmasında, devamlılığı sağlamak,
- Sanayi ve ekonominin temel girdisi olan, petrol ve doğalgaz rezervleri ile bunların çıkartılma, taşıma ve pazarlanmasında mutlak anlamda kontrol sağlamaktır.

Rusya federasyonu, ülkemizin, Karadeniz'in deniz güvenliği konusundaki işbirliğine öncülük yapmasına, sahilدار ülkeler arasındaki işbirliğinin bölgesel barış ve istikrara katkıda bulunarak, asimetrik risk ve tehditlerle mücadelede daha etkin olacağı düşüncesine, bu tutumun Karadeniz'in uluslararası camiadan soyutlanması ve kapalı bir bölge haline dönüştürülmesi anlamına gelmeyeceği yaklaşımına ve Karadeniz gibi özel konuma sahip bir coğrafyada mevcut bölgesel işbirliğinin olgunlaştırılmasına öncelik verilmesi politikamıza başlangıçta şüpheyle yaklaşmış, ancak bilahare olumlu bir tutum içerisine girerek, gerek BLACKSEAFOR'un dönüşüm sürecinde, gerek Karadeniz Uyum Harekatına (KUH) katılım boyutunda ülkemize müzahir bir politika benimsemiştir. Rusya, gerek NATO'nun gerek AB'nin Karadeniz bölgesine fazla ilgi göstermesinden rahatsızlık duymakta, özellikle deniz güvenliği bağlamında sahilدار ülkelerin dışındaki NATO ülkelerinin bölgeye gelmesine sıcak

bakmamaktadır. Bu kapsamda RF Türkiye inisiyatinde başlatılan KUH'na 27 Aralık 2006 tarihinde resmen katılmıştır. 1946 yılında Montreux Sözleşmesinin değiştirilmesi yönünde hareket eden Sovyetler, dağılmalarını müteakip RF olarak Montreux Sözleşmesinin Türkiye yanındaki savunucusu olmuşlar ve bölge dışı güçlerin Karadeniz'e girişlerini önlemek için bölgede oluşturulan güvenlik girişimlerini desteklemişlerdir. RF Karadeniz'deki dengelerin korunmasında kilit ülke konumundadır. RF'nun dışında kalacağı herhangi bir deniz güvenliğine yönelik oluşumun başarıya ulaşmasının çok güç olduğu değerlendirilmektedir.

4.2.3. Romanya'nın Karadeniz Politikası

Romanya bir taraftan ülkesi içinde olan Macar azınlıklarla ilgili sorunları diğer taraftan Ukrayna ile olan Yılan Adası sorunu ve iki Slav devlet arasında kalma psikolojisinin kendisinde yarattığı bir güvensizlik nedeniyle bölge içinde Türkiye ile ilişkilerini sağlamlaştırmaya çalışmakta, Avrupa ve Avrupa-Atlantik kurumlarını kendisi için birinci sırada bir emniyet faktörü olarak görmektedir. ABD'nin askeri yapılanmasını doğuya doğru kaydırma politikası kapsamında, ön plana çıkmaya çalışan Romanya, Aralık ayında ABD Dışişleri Bakanı Condelezza Rice ve Romen muhatabı Mihail Razva ile Bükreş'te imzalanan bir andlaşmayla, ABD'ye dört üs kiralamıştır. Bu üsler Mihail Kogalniceanu hava üssü ile Babadağ, Smardan ve Cincu ordu eğitim üsleridir. Romanya, ABD'nin Karadeniz'e yönelik politikalarıyla paralel hareket etmekte ve Karadeniz'de Rusya ile beraber ortak bir askeri platformda bulunmayı dış politika tercihi olarak benimsememektedir. Bu nedenle Romanya, Karadeniz'e sahildar olan tüm ülkelerin taraf olduğu ancak ABD'nin içinde yer almadığı organizasyonlara karşı tavır almakta, Karadeniz'de mevcut güvenlik risklerini bertaraf etmeye yönelik Karadeniz'e sahildar ülkelerin ortak projelerine karşı çıkmaktadır. AB'ye giriş sürecinde komşu ülkeleriyle sorunsuz bir ilişki sürdürmek isteyen Romanya enerji nakil hatları rekabetinde Gürcistan ile ilişkilerini sağlamlaştırarak, enerji hammaddelerinin Batı'ya ulaştırılmasında en ekonomik ve en kısa yollardan biri olan Trieste-Köstence'yi ön plana çıkarmaya çalışmaktadır. Aynı zamanda Romanya 217 milyon ton petrol ve 452 milyar metreküplük doğal gaz rezervleri ile Doğu Avrupa ve Balkanlar açısından önemli bir enerji merkezidir⁷.

AB içerisinde Romanya, Almanya ve İtalya'nın etki coğrafyası içerisinde. Romanya genel ihracatının % 25'ini İtalya, % 15.6'sını Almanya ile yapmaktadır. Genel ithalatında ise İtalya % 20.7'lik, Almanya % 14.8'lik bir yer tutmaktadır. Diğer taraftan

⁷ Romanya Ülke Bülteni, Mayıs 2003, DEİK, <http://www.deik.org.tr/bultenler/200359113544romanya-mayis03.pdf>

Romanya büyük limanları ile birlikte Karadeniz üzerinden oluşturulacak ulaşım imkanları vasıtasıyla, bu bölgenin Avrupa'ya açılan kapısı olmayı düşünmektedir⁸.

29 Mart 2004 tarihinde NATO üyesi olan ve halen AB'ye tam üye olma aşamasında bulunan Romanya, son yıllarda Karadeniz'de öncü ve etkin bir politika izleme arayışına girmiş olup, bu bağlamda sivil toplum örgütlerini de kapsayan aktif bir süreç başlatmıştır. Romanya Karadeniz politikasını, NATO ve AB'nin bölgeye daha fazla girmesi üzerine oturtmakta ve dış politikasının önemli bir boyutu haline dönüştürmeye çalışmaktadır. Romanya tabiatıyla böyle bir konumdan elde edilebileceği kazanımların da hesabını yapmaktadır. Romanya'nın bu yaklaşımının arkasında Karadeniz'de Rusya ve Türkiye faktörlerini dengeleme ve askeri imkansızlıklarını NATO ve AB'yi bölgeye çekerek kapama arayışı da yaratmaktadır.(Altay, 2006) Romanya'nın Karadeniz'e yönelik politikasını yönlendiren esas faktör, hem AB üyesi olarak hem de NATO üyesi bir devlet olarak, her iki kurumun Karadeniz'e açılan kapısı olmaktır. Romanya bu hedefine ulaşmaya çalışırken, aynı zamanda Karadeniz'de ABD politikalarının savunucusu olarak bölgede bir liderlik konumu elde etmeye çalışmaktadır. Temmuz 2006 ayında devlet başkanları seviyesinde icra edilen "Karadeniz Forumu" n da başı çekmesi de, bu tezi doğrular niteliktedir.

Romanya, belli bir süre, resmen olmasa da bazı düşünce kuruluşları ve hükümet dışı oluşumlar aracılığıyla Montreux sözleşmesini de sorgulamış, ancak ABD'nin bu konudaki tutumunun belirginleşmesiyle bu yaklaşımından vazgeçmiştir. BLACKSEAFOR'un transformasyonuna ilişkin süreçte Romanya başından beri kısıtlayıcı ve engelleyici bir tutum takınarak, sürecin ilerlemesini sekteye uğratmaya çalışmıştır. Ayrıca 2006 ocak ayında sürecin 6 aylığına askıya alınmasını önermiştir. Bu sürenin sonuna doğru, Mayıs 2006'da Ankara'da yapılan ikili siyasi-askeri istişarelerde Romen tarafı, ülkemizin Karadeniz güvenliğinde oynadığı öncü rolü teslim ettiğini ve desteklediğini açıkça belirtmiş, Karadeniz Uyum Harekatına katılım niyetini de beyan etmiştir. Romanya'nın söz konusu tutumunun şekillenmesinde ABD'nin önemli rol oynadığı değerlendirilmektedir. KUH'a ilişkin daha olumlu bir tutum sergilemeye paralel olarak Romanya'nın BLACKSEAFOR konusunda hala ciddi tereddütlerinin bulunduğu, özellikle Ruslarla bilgi değişimine ve kendi deniz kuvvetlerini diğer ülkelerin (özellikle RF) komutasına teslim etme hususuna yanaşmaya sıcak bakmadığı, ayrıca, BLACKSEAFOR sürecinin daha yavaş ilerlemesini arzu ettiği gözlenmektedir.(Altay, 2006)

⁸ World Desk Reference, Kinderskey Book, 2000, s.482

4.2.4. Bulgaristan'ın Karadeniz Politikası

Bulgaristan, yaklaşık nüfusunun % 10'unu teşkil eden Türk unsuru nedeniyle Karadeniz'deki işbirliğine (KEİ) ilk başta şüpheli yaklaşmış, Avrupa ve Avrupa-Atlantik kurumlarını kendisi için birinci öncelik olarak görmüştür. Enerji nakil hatları rekabetinde Burgaz-Dedeağaç Hattı'nı kendi çıkarları doğrultusunda gören Bulgaristan, Yunanistan ile ilişkilerini güçlendirmeye çalışmaktadır. Bu kapsamda 1992-Temmuz 2004 tarihleri arasında Yunanistan'ın Bulgaristan'a yaptığı yatırımların miktarı 1.092 milyar doları bulmuştur. Bu rakamla Bulgaristan'daki yabancı yatırımlar arasında birinci sırayı alan Yunanistan, bu süre içerisinde 150.7 milyon dolarlık yatırım yapmış olan Türkiye'nin çok ötesindedir.(Alkan, 2006) AB içerisinde Almanya ve İtalya'nın etki coğrafyası içerisinde bulunan Bulgaristan'ın 2004 yılı Kasım ayı itibariyle ihracatında % 7.62'lik pay ile İtalya, ithalatında ise % 6.93'lik pay ile Almanya ilk sırada yer almaktadır. Bulgaristan'da Romanya gibi AB'nin ve NATO'nun Doğu Karadeniz'e açılmasında aktif rol almayı istemektedir⁹.

Bulgaristan, yeni bir NATO üyesi olarak genel anlamda Romanya'ninkine benzer ancak daha nüanslı bir Karadeniz politikası gütmekte olup, bu konuda ABD'nin tutumuna ve telkinlerine son derece bağlı kalmaktadır. Romanya'da olduğu gibi Bulgaristan da Karadeniz konusunda düzenli olarak uluslararası konferanslar düzenlemekte ve özellikle NATO ve AB ülkelerinin dikkatlerinin geniş Karadeniz bölgesine çekilmesine çalışmaktadır.(Altay, 2006)

Deniz güvenliği bağlamında daha esnek bir tavır sergilemeye başlayan Bulgar tarafı, 2005 Mart ayında iletilen KUH'a katılım önerisine uzun süre cevap vermemiş, son olarak NATO dışişleri bakanları toplantısı vesilesiyle Nisan 2006'da Sofya'da yapılan Türkiye-Romanya ikili danışma toplantısında KUH hakkında ayrıntılı bilgi talep etmiş ve bu konuya yaklaşımını yakın dönemde şekillendireceğini belirtmiştir. Bulgaristan'ın BLACKSEAFOR'un transformasyon sürecini de ihtiyatlı olarak tanımlamak mümkündür. Bulgaristan da Romanya gibi AB'nin ve NATO'nun Doğu Karadeniz'e açılmasında aktif rol almak istemektedir. Bu kapsamda üç askeri üssü ABD'ye tahsis etmiştir. Bu üslerden ilk ikisi *Bezmer* ve *Graf Ignatievo* adlı hava üsleri, diğeri ise *Novo Selo* adlı ordu eğitim ve depolama üssüdür.

4.2.5. Ukrayna'nın Karadeniz Politikası

Ukrayna Soğuk Savaş sonrası stratejik önemi en fazla artan ülkelerden birisidir. Bulunduğu coğrafyanın Rusya ile Doğu Avrupa arasındaki bağlantıyı sağlaması veya tampon bölge olması, BDT'nin birleştirici en önemli ülkesi olması, Rus enerji nakil hatlarının

⁹ World Desk Reference, Kinderskey Book, 2000, s.154

Avrupa'ya aktarımında merkezi bir rol oynaması ve Rusya'nın bölgede Slav kültürü ve Ortodoks dinine bağlı etkisini kontrol etmesi özelliği Ukrayna'yı jeostratejik bir oyuncu yapmakta, gelecekte de jeopolitik bir mihver olma potansiyeli vermektedir. Ukrayna bugüne kadar Rusya ile Batı arasında dengeli bir politika izlemeye gayret göstermiş, ancak 2004 yılı sonunda gerçekleştirilen Turuncu Devrim sonrası dengenin ağırlık noktası Batı'ya doğru kaymıştır. Aynı zamanda Ukrayna, geniş ve verimli topraklara, zengin maden ve kömür yataklarına, SSCB'den miras kalan güçlü bir sanayiye, akademisyen ve araştırmacı kadrolarına, iyi eğitilmiş işgücüne ve yaklaşık 50 milyonluk nüfusunun oluşturduğu yüksek bir ekonomik potansiyele sahiptir. Ukrayna gelecekte Karadeniz Bölgesi'nde ve Rusya-AB-ABD arasında oluşacak dengelerde önemli bir rol oynama potansiyeline sahiptir.(Alkan, 2006)

Ukrayna enerji olarak çok büyük ölçüde Rusya'ya bağımlıdır. Rusya ve Türkmenistan, Ukrayna'nın ithalat yaptığı ülkeler içerisinde ilk sırada yer almakta ve bu ülkelerden yapılan enerji ithalatı toplam ithalatın yüzde 40'ına tekabül etmektedir. Ukrayna ise bu bağımlılığı Kafkaslar ile Odessa arasında kurulacak bir hat ile aşmak istemektedir. Ukrayna'yı Rusya'ya bağımlı kılan bir diğer unsur ise Ukrayna içinde bulunan Rus nüfusudur. Ülke nüfusunun yaklaşık % 24'ünü oluşturan Ruslar, ülkenin doğusunda yer alan sanayi bölgelerinde ve önemli büyük şehirlerde yaşamaktadırlar. 2004 seçimleriyle de ortaya çıkan parçalanma korkusu Ukrayna'yı, her zaman RF ile dengeleri korumaya zorunlu kılmaktadır. Zira son birkaç yılda Ukrayna, RF'nin üçüncü büyük ticaret ortağı haline gelmiştir. Aynı zamanda 2004 yılının ilk 6 ayında iki ülke arasındaki ticaret bir önceki seneye göre % 40 oranında artış göstermiştir.

Bu zorunluluk, Ukrayna'yı bölgede Rusya'ya rakip olan ve aynı zamanda Rusya-ABD dengelerini gözetmek mecburiyetinde olan Türkiye ile iyi ilişkilere yöneltmektedir. "Karadeniz'de Deniz Alanında Güven ve Güvenlik Arttırıcı Önlemler (GGAÖ) Oluşturulması" sürecini fikri olarak başlatan ülkenin Ukrayna, BLACKSEAFOR Harekatı'nı başlatan ülkenin ise Türkiye olması ve her iki ülkenin de uluslararası boyutta birbirlerine başlattıkları konularda destek vermesi, bu ülkelerin bölgesel güvenlik düzleminde birbirine yaklaştığını gösteren hususlardır.(Alkan, 2006) Ukrayna, RF ile zaman zaman gergin olarak nitelendirilebilecek ilişkilerine rağmen Karadeniz güvenliği konusunda Ruslarinkine yakın bir tutum sergileye başlamıştır. KUH'a olumlu tepki veren ilk ülkelerden olan Ukrayna'yla Türkiye arasında bilgi değişimine ilişkin bir protokol imzalanma aşamasında bulunmaktadır. BLACKSEAFOR'un transformasyon sürecine de belli oranda destek

sağlayan Ukrayna, ocak 2006'da gündeme gelen Romen önerisi üzerine süreç askıya alındığında Türkiye'ye desteğini bildiren tek ülke konumunda olmuştur.(Altay, 2006)

4.2.6. Gürcistan'ın Karadeniz Politikası

Gürcistan'ın önemli bir geçiş coğrafyasında bulunması, Sovyetler Birliği döneminde Gürcistan'ı en zengin cumhuriyetlerden birisi yapmıştır. Bu dönemde SSCB'nin toplam kargo miktarının yaklaşık % 2,5'i Gürcistan üzerinden yapılmıştır. Bugün ise Gürcistan'ın ekonomik olarak en büyük zaafı, ekonomisinin büyük oranda Rusya ve Türkmenistan'dan ithal edilen doğal gazla bağımlı olmasıdır. Ancak RF'ye alternatif boru hatlarından Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) ve Bakü-Tiflis-Erzurum boru hatlarının bu ülke sınırlarından geçiyor olması, Gürcistan'a jeoekonomik ve jeostratejik bir önem kazandırmaktadır.(Alkan, 2006)

Gürcistan'ın bu konudaki ihtiyaçlar listesinin en tepesinde, yeniden bağımsızlığa kavuşmayı ve stratejik tercih yapma hakkını ve bağımsızlığını korumak şartı ile Rusya ile iyi bir komşuluk ilişkisi tesis etmeyi amaçlayan ikiz stratejik hedef bulunmaktadır. Gürcistan için, Karadeniz Bölgesel güvenlik işbirliği ve BİO faaliyetlerine iştirak ve NATO üyeliği hedefi¹⁰, Abhazya ve Güney Osetya üzerindeki egemenliğini tekrar tesis etmeyi amaçlayan en önemli güvenlik mücadelesinin ayrılmaz parçalarıdır. Her ikisi de, büyük bir oranda Gürcistan'ın Rusya ile olan ilişkisine güvenmektedir. Her iki bölgenin de ayrılıkçı faaliyetlerini desteklemekte olan Rusya, büyük ihtimalle Gürcistan'ın NATO üyeliği başvurusuna itiraz edecektir. Gürcistan'ın hedefleri ile Rusya'nın güvenlik algılamaları arasındaki bu gerginlik, Gürcistan dış politikasının karşı karşıya bulunduğu en büyük mücadeleyi oluşturmaktadır.(Simon, 2006)

Bağımsızlığını kazandıktan sonra Gürcistan'ı ilk tanıyan ülke Türkiye olmuştur. Aynı zamanda Türkiye, ABD'den sonra Gürcistan'a en çok yardımda bulunan ülkedir.(Taşdemir, 2002) Bağımsızlık sonrasında Türkiye-Gürcistan ilişkileri askeri işbirliğini de içinde alacak şekilde gelişmiş, Gürcistan'ın ticaret ilişkilerinde Türkiye her zaman en öndeki sıralarda yer almıştır. Gürcistan'ın benimsediği kimliği ifade etmesinde en önemli adım Prag Zirvesi'nde Avrupa-Atlantik müttefikliğine tam üye olma isteği kararını açıklaması olmuştur. Bu kararın verilmesinde en önemli etkenler; Gürcistan sınırları içerisinde bulunan ayrılıkçı bölgelerin Rusya tarafından desteklenmesi ve Hazar Havzası enerji kaynaklarının

¹⁰ “ABD Kongresinin 16 Kasım 2006 ‘da aldığı karar gereğince, NATO’nun 1997 Madrid deklarasyonu, 1999 Washington Zirvesi, 2002 Prag Zirvesi ve 2006 İstanbul Zirvesi kararları gereğince, Kongre Gürcistan, Arnavutluk Hırvatistan ve Makedonya’nın NATO’ya girmesini desteklemektedir. Bu kapsamda 2007 yılı için Gürcistan’a 10 milyon dolar, Arnavutluk’a 3.2 milyon dolar , Hırvatistan’a 3 milyon dolar ve Makedonya’ya 3.6 milyon dolar yardım yapmaya karar verilmiştir.”, Bkz., NATO Freedom Consolidation Act of 2006, 109 th Congress, 2d Session, S.4014, <http://www.thomas.loc.gov>

Batı'ya aktarımında Rusya'nın Gürcistan'a baskı uygulamasıdır. Ancak Gürcistan'ın hem iç sorunlarının üstesinden gelebilmesi hem de Avrupa ile ilişkilerini geliştirebilmesi için RF ile istikrarlı ve dostça ilişkiler kurması gerekmektedir¹¹.

Başlangıçta BLACKSEAFOR'a olumlu yaklaşan Gürcistan'ın, Romanya-Bulgaristan ikilisiyle birlikte hareket ettiği ve özellikle NATO'yu bölgeye sokma arayışı içerisinde olduğu gözlemlenmiştir. Türkiye tarafında KUH'a tüm sahildarlar gibi Gürcistan da davet edilmiş olup, katılıma ilişkin belgeler Gürcistan tarafına 2005 mart ayında iletilmiştir. Aynı tarihte Gürcistan Dışişleri Bakanlığı yetkilileri, konuya ilişkin değerlendirmenin devam ettiğini belirtmişlerdir. Ancak, Türkiye Gürcü makamlarından katılıma ilişkin henüz herhangi bir cevap almamıştır. Diğer sahildar ülkelerin katılması durumunda Gürcistan'ın dışarıda kalamayacağı ve KUH'a platform yerine bilgi değişim mekanizmaları ile dahil olacağı değerlendirilmektedir.

4.2.7. ABD'nin Karadeniz Politikası

ABD'nin Eylül 2002 yılında yayınladığı "Ulusal Güvenlik Strateji Belgesi" ABD'nin dünyaya bakış açısını anlatan ve gelecekteki ABD politikalarının nasıl şekillenebileceği hakkında ipuçları veren bir belgedir. Bugün bu belgede açıklanan temel ilkeler ve bu temel ilkelerin uygulanma tarzlarına ilişkin ABD hükümetinin icraatlarına büyük ölçüde şahit olmaktayız. ABD kendi ifadesiyle bugüne kadar dünyada benzeri görülmemiş eşsiz bir güce ve etkiye sahiptir ve bu gücü yine kendi ifadesiyle özgürlükten yana olan güçler arasında bir denge kurmada kullanacaktır. Yeni dünya düzeninin belirlenmesinde en güçlü aktör ABD'dir.¹² ABD'nin yeni dünya düzeninin şekillenmesi aşamasında belirlediği temel ilkeler bugün ülkemizi, bölgemizi ve tüm dünyayı etkileme gücüne sahiptir. ABD dünyanın her bir köşesinde yaşama geçirilmek üzere temel ilkelerini özgürlük, demokrasi ve serbest piyasa ekonomisi olarak açıklamaktadır. ABD'ye göre özgürlük, demokrasi ve serbest piyasa ekonomisi ülkelerin büyümesinde tek kaynaktır ve gerek iç istikrarı gerekse uluslararası düzeni sağlayan temel unsurlardır. ABD bu değerlerin dünyanın her köşesinde canlandırılması için bir fırsat yakaladığına inanmakta ve bu ideali gerçekleştirmek için aktif bir şekilde çalışacağını belirtmektedir. Bu ideale ulaşma yolunda en büyük tehlikelerin de köktencilikten ve teknolojiye gelişmelerin negatif yansımalarından kaynaklandığını düşünmektedir. ABD'ye göre birbiriyle bağlantılı olan bu iki tehdit ordulardan ve

¹¹ GEGESHIDZE, Archil, "The Black Sea As Boundary Or Bridge?", Seminar Report by Micaela Gustavsson and Bezen Balamir Coskun, SIPRI, Stockholm, 28 November 2003, s. 3-4.

¹² The National Security Strategy of The United States of America, September 2002, s. 1, <http://www.whitehouse.gov/nsc/nss.pdf>

donanmalardan daha çok tehlike yaratabilme potansiyeline sahiptir. Bu nedenle ABD terörle mücadelede teröristlerle, teröristleri barındıran ve onları koruyanlar arasında bir ayırım yapmamaktadır. (Alkan, 2006)

ABD belirlediği küresel hedeflerine ulaşmaya çalışırken ;

- Artık hiçbir devletin tek başına tüm sorunlarla başa çıkamayacağını farkında olarak, kendisine ve müttefiklerine düşmanları tarafından gelebilecek saldırılara ve küresel teröre karşı müttefikleriyle ilişkilerini kuvvetlendirmeyi,

- Bölgesel çatışmaları sona erdirmek için diğer güçlerle işbirliği yapmayı,

- Toplumları daha açık hale getirerek ve demokrasinin alt yapısını kurarak gelişmişlik çemberini büyütmeyi,

- NATO ile birlikte hareket etmeyi,

- Proaktif bir yaklaşım olarak “önleyici müdahale” ile sorunları doğmadan ve olgunlaşmadan yok etmeyi ve silahlı güçlerini bu tehditlere göre yapılandırmayı, temel esasları olarak kabul ettiğini açıklamaktadır. ABD’nin Karadeniz’e yönelik uyguladığı politikalar da temel ilkelere dayandığı bu temel esaslar doğrultusunda şekillenmektedir. Ancak bu esaslar ABD tarafından farklı algılanmakta, politikaların uygulandığı ülkeler tarafından farklı algılanmakta, üçüncü taraflar tarafından daha başka algılanmaktadır.

Soğuk Savaş’ın sona ermesi ile birlikte RF, ABD’nin tehdit sıralamalarında geri plana düşmüş, 11 Eylül olayları ile daha da belirginleşen terörizm, Kitle İmha Silahları’nın (KİS) yayılması ve serseri devletler ABD tarafından yeni tehditler olarak belirlenmiştir. Yeni tehditlerin çoğunlukla bulunduğu coğrafyanın Ortadoğu olması, RF’nin Hazar Havzası ve Orta Asya’ya yakınlığı, Avrupa’nın art alanı oluşu ve dünyanın en büyük doğal gaz ve petrol yataklarına yakınlığı Karadeniz’i askeri yönden kontrol edilmesi için önemli kılan stratejik sebepler olmuşlardır. Karadeniz’in askeri stratejik yönden sağladığı faydaların tam öneminin farkına ise Irak Harekatı’ndan sonra varılmıştır. ABD’nin Irak harekatında gördüğü en önemli hususlardan bir tanesi; ABD’nin Irak’a yönelik uyguladığı politikada Almanya, Fransa ve RF’nin desteğini görememesi olmuştur. Bu devletlerin tutumu ABD’yi Avrupa’daki üslerinin yerini yeniden düşünmesi gerektiğini gündeme getirmiş ve ABD, Romanya ve Bulgaristan’a potansiyel üs yerleri gözüyle bakmaya başlamıştır¹³. Bu durumu etkileyen bir diğer neden de

¹³ “ABD ve NATO’nun Avrupa Kuvvetler Komutanı General James Jone 9 Mart 2005 tarihinde Temsilciler Meclisine hitaben yaptığı konuşmada, Bulgaristan ve Romanya’da Amerikan üsleri kurma konulu müzakerelerinin çok yakında başlayacağını, Pentagon’un güç kaydırma planlarında kuramsal noktayı geçip başlama noktasına geldiğini söylemiş, Pentagon’un tüm dünyadaki güçlerini yeniden yapılandırma planları çerçevesinde iki Balkan ülkesine 3 bin ila 5 bin askerden oluşan bir rotasyon tugayı yerleştireceğini belirtmiştir.”, Bkz., <http://balkantimes.com/cocoon/setimes/xhtml/tr/document/setimes/newsbriefs>

Türkiye tarafından ABD askerlerinin topraklarından geçmesine izin verilmemesi ve İncirlik Hava Üssü'nün Irak Harekatı kapsamında kullanılmaması olmuştur. (Alkan, 2006)

ABD stratejisi askeri üslerin yeni yerleşiminde ana yerler olarak Polonya, Macaristan, Romanya ve Bulgaristan'ı planlamaktadır. Bu strateji değişikliğinin nedenleri yukarıda açıklananların yanı sıra Almanya'daki üslerin oldukça pahalı olmasıdır. ABD için Romanya ve Bulgaristan'daki SSCB'den kalma üslerin modernize edilmesi çok daha ucuza mal olacaktır. Üslerin bu yerleşimi, ABD'nin Kafkaslar'a, Orta Asya'ya ve Güney Asya'ya olan hareket kabiliyetini artıracaktır. ABD Soğuk Savaş süresince tehdit olarak algılanan SSCB'ye karşı askeri yapılanmasını bugünkü tehdit algılamasına uydurmaya çalışmaktadır. ABD'ye göre bugün karşılaşılan sorunlar geçmişe göre farklıdır ve bu farklılık kuvvetlerin yeniden yapılanmasını gerekli kılmaktadır. ABD Romanya ile 6 Aralık 2006 günü Mihail Kogalniceanu hava üssü, Babadağ, Smardan ve Cindu ordu eğitim üslerinin kiralanması ile ilgili olarak andlaşma imzalamıştır¹⁴. Bulgaristan'daki söz konusu üsler ise, Bezmer ve Graf Ignatievo hava üsleri ve Novo Selo ordu eğitim ve depolama üssüdür¹⁵. ABD'nin askeri yapılanmasını doğuya kaydırması için Almanya'nın Heidelberg, Wiesbaden, Grafenwohr ve Würzburg bölgelerindeki tesislerde bulunan Amerikan askerlerini bu bölgelere kaydırması gerekmektedir. Öte yandan, ABD'nin, NATO içindeki öncü rolünü kaybedebileceği endişesiyle Avrupa'daki birliklerinin sayısında büyük çapta azaltmaya gitmek istememektedir.

ABD'nin Karadeniz Bölgesi'ndeki enerji politikasına yön veren iki unsur ABD'nin hedefleri ve ABD şirketlerinin çıkarlarıdır. Bu iki unsur arasında inkar edilemeyecek bir bağlantı vardır ve politikanın belirlenmesinde ABD şirketleri yönlendirici bir güçtür. ABD hedeflerinin başında enerji kaynaklarının çeşitlendirilmesi ve güvenli bir şekilde dünya piyasalarına aktarılması gelmektedir.(Dubavyk, 2003) Bu sayede ABD Ortadoğu ve RF enerji kaynaklarına bağlı kalmaktan bir ölçüde kurtulmuş olacaktır. Bu çeşitlilik aynı zamanda RF'nin enerji tekeli kırarak ve bölgedeki enerji zengini ülkelerin RF'ye olan bağımlılığını azaltacaktır. ABD şirketlerinin hedefi ise kar etmektir. Chevron petrol şirketinin Başkan Yardımcısı Richard Matzke "boru hatları projelerinin jeopolitik zorunlulukları değil, ekonomik gerçekleri dikkate alan bir yaklaşımı zorunlu kıldığını" belirtmiştir. Burada dikkat edilmesi gereken artık uluslararası ilişkilerde sadece devletlerin veya devletler tarafından oluşturulan organizasyonların aktör değil sermaye sahiplerinin de bir rol almaya başlamış olmasıdır. ABD şirketleri bölgenin istikrarı ile yakından ilgilidirler.

¹⁴ http://www.nationaldefensemagazine.org/issues/2003/May/US_Base.htm

¹⁵ http://www.foreignpolicy.com/story/cms.php?story_id=3460

Bölgede istikrar demek bu şirketler için yeni pazarlar ve enerji kaynaklarının batıya aktarılması için yeni aktarım hatları demektir. (Alkan, 2006)

“Enerji yollarının kontrolü ve boru hatları politikası özelinde , ABD zaman içinde bu hedeflerini daha da netleştirici çalışmalar yapmıştır. ABD Milli Güvenlik Kurulu danışmanı başkanlığında çeşitli ilgili kurumların başkan yardımcılarında oluşan bir komite (The Deputies Committee)’nin hazırladığı rapora göre bu daha somuta indirgenmiş hedefler şöyledir: Azerbaycan ve diğer Hazar’a komşu yeni ve egemen devletlerin bağımsızlığının güçlendirilmesi ve Rusya’nın bunlar üzerindeki geleneksel olarak varolan etkisinin azaltılması; Azerbaycan ve diğer merkezi Asya Devletleri’nin bu işbirliği programı çerçevesinde Batı’ya bağlılığının ve geleneksel ABD müttefiki Türkiye ile olan işbirliğinin artırılması, (otoriter Rusya veya kökten dinci İran’ın etkilerine girmelerinin önlenmesi); Basra Körfezi’nde olan bağımlılığın azaltılması ve dünya enerji kaynaklarının çeşitliliğinin artırılması; ABD’nin İran’a karşı uyguladığı izolasyon politikasının bir devamı olarak İran’ın bölgedeki ekonomik çıkarlardan istifade etmesinin önlenmesi; ABD şirketlerinin Hazar Havzası’ndaki çıkarlarının geliştirilmesidir.” (Kutluk, 2003)

Sonuç olarak Soğuk Savaş süresince devam eden jeopolitik rekabet hala devam etmekte ve bu jeopolitik rekabette ABD’nin Doğu Avrupa’dan başlayan bir hat ile Karadeniz, Güney Kafkasya ve Orta Asya ülkeleri ile Mackinder’in kalpgahını yeniden canlandırmak istediği değerlendirilmektedir. Karadeniz’de bu kalpgahın merkezinde yeni dünya düzenine geçişte önemli bir coğrafyada yer almaktadır. Bu perspektifte ABD’nin Karadeniz’e yönelik politikasını özelleştirecek olursak bu politikanın gerçekleştirilmesinde Karadeniz, ABD’nin küresel hedeflerine ulaşmasında önemli bir geçiş güzergahıdır. Bu geçiş güzergahı, Orta Asya, Ortadoğu ve RF’i kontrol etmek açısından jeostratejik öneme sahip iken, Hazar Havzası enerji nakil hatlarının Batı’ya aktarılması açısından jeoekonomik öneme sahiptir. Bu kapsamda ABD, bölgenin yeniden RF etkisi altına girmemesi için Avrupa ve Atlantik güvenlik mimarisini Karadeniz’e uzatmak istemekte¹⁶, enerji nakil hatlarının Batı’ya aktarılmasında RF’nin sınırları haricinden geçen yolları tercih etmektedir.

¹⁶ ABD’de bulunan düşünce kuruluşlarından “The German Marshall Fund of the United States”ın 07 Ekim 2004 tarihinde Washington’da düzenlediği “Geniş Karadeniz Bölgesi için Olası Bir Avrupa-Atlantik Stratejisi” konulu yuvarlak masa toplantısında; Karadeniz bölgesinin Avrupa’nın ve ABD’nin gündeminde daha yüksek seviyede yer alması gerektiği, Karadeniz’i hedef alan herhangi bir Avrupa-Atlantik girişiminin ABD güdümünde gözükmesinin projenin başarısızlığa mahkum edilmesine anlamına geleceği, İngiltere, Fransa ve Almanya gibi başlıca AB devletlerinin de projede yer almalarının bu bakımdan şart olduğu sonuçlarına ulaşıldığı bildirilmiştir.

4.2.8. NATO'nun Karadeniz Politikası

Karadeniz, büyük tarihi önemi olan bir bölgedir. Bölge, yüzlerce yıldan beri, Doğu ile Batı ve Kuzey ile Güney arasında ticari açıdan bir geçiş güzergahı ve kavşak noktası oluşturmuştur. Son zamanlara kadar da bölge hem politik eski Batı ile Sovyetler Birliği arasında hem de dini Hıristiyan ve Müslüman kültürler arasında bir sınır alanını temsil etmiştir. Bazıları burayı sadece problemlerin olduğu, çözümlerin bulunmadığı bir yer olarak görmek eğilimindedir. Kimilerine göre ise, bölge değişik ülke konumlarının ve farklı fikirlerin anlaşılması ve çözüme yönelik müzakere ve fikirlerin geliştirilmesi için bir fırsat yaratmaktadır. NATO bakımından, istikrar ve güvenliğin geliştirilmesini destekleyen amaçlar için bölgesel işbirliğinin yaratılması önem taşımaktadır. Karadeniz bölgesindeki güvenliğin ve istikrarın güçlendirilmesi için NATO'nun bölgede bulunmasına yönelik en az iki amacı bulunmaktadır; bunlar **Operasyonel** ve **Müşterek Güvenlik** Yaklaşımlarından oluşmaktadır.(Kutluk, 2006)

Şekil 4.1



Operasyonel Yaklaşım, Karadeniz devletlerinin asimetrik tehdit ile mücadele gayretlerini destekleyecek şekilde NATO'un askeri kabiliyetlerinin kullanılmasını içerir.

Müşterek Güvenlik Yaklaşımı ise, bölgesel işbirliğinin yürürlükteki şeklini desteklemek veya tamamlamak için Barış İçin Ortaklık (BİO) programının vasıta ve mekanizmalarının kullanılmasını öngörmektedir. Halihazırda NATO diğer bölgelerde de güvenlik, istikrar ve işbirliğine en iyi katkıyı nasıl sağlayabileceğini gösterme süreci içerisinde.(Kutluk, 2006)

NATO'nun Karadeniz Bölgesine giderek hız kazanan ilgisi için 2004 İstanbul Zirvesi önemli bir adımı temsil etmektedir. Bir taraftan, bu zirve İttifaka Karadeniz'in Batı kıyısındaki iki yeni üyesi Bulgaristan ve Romanya'nın iştirak ettikleri ilk zirvedir. Öte yandan, NATO Devlet ve Hükümet başkanları **Avrupa-Atlantik Güvenliği** için Karadeniz bölgesinin önemini ilk kez not etmişlerdir. Onlar aynı zamanda "*Sahildar ülkeler, Müttefikler ve İşbirliği ülkelerinin bölgesel güvenlik ve istikrarın daha da geliştirilmesine katkı için*

müştereken çalıştığını” ve “ittifakın bu gayretleri tamamlamaya, bölgesel işbirliğinin mevcut formlarını geliştirmek için vasıtalarını araştırmaya hazır olduğunun” da altını çizmişlerdir.(Kutluk 2006)

Bu kapsamda aşağıda belirtilen konular açıklanmaya çalışılacaktır.

- Karadeniz NATO için neden önemlidir?
- NATO Karadeniz’de istikrar ve güvenliğe nasıl katkı sağlayabilir?
- NATO, mevcut bölgesel işbirliği formlarını geliştirmek için Karadeniz’e desteğini neden ve nasıl ulaştırabilir?

NATO her zaman yalnızca üye ülkelerin sınırlarını değil, aynı zamanda onların genel (politik-sosyal) değerlerini de savunan bir ittifak olmuştur. 1990’dan sonra Kuzey Atlantik İşbirliği Konseyi ve Barış İçin Ortaklık faaliyetlerinin yaratılması ile NATO mevcut stratejisine, temel değerlerinin üye ülkelerin sınırları ötesinde de geliştirmeyi içeren yeni bir boyut eklemiştir. Bu strateji, NATO’nun soğuk savaş sonrası ilk genişlemesi esnasında, Güneydoğu Avrupa, Balkanlarda hem kriz yönetimine iştirak ve hem de bölgeden yeni üyeleri kapsayacak şekilde genişlemekle gerçekten başarı ile uygulanmıştır. Strateji son zamanlarda Baltık bölgesinde Litvanya, Letonya ve Estonya’yı İttifak’a yeni üyeler olarak kabul etmesi şeklinde icra edilmiştir. Gürcistan’da “Gül Devrimi” ve Ukrayna’da “Turuncu Devrim” Avrupa-Atlantik entegrasyonunun Karadeniz’in Kuzey ve Doğu sahillerine genişletilmesi için benzer şekilde yeni fırsatlar açmıştır. Karadeniz ülkelerinin kendi gerçeklerinin teşvik ve desteklenmesi sürecinde de NATO kilit rol oynamıştır.(Kutluk, 2006)

Şekil 4.2



Karadeniz Bölgesi, Transdinyester’den Abhazya ve Güney Osetya üzerinden Dağlık Karabağ’a kadar uzanan bölgede “Dondurulmuş Çatışmalar” olarak adlandırılan bir

sorunsal kuşak ile çevrilidir. Uzun süredir dondurulmuş çatışmaların her birinde acımasız savaşlar ve etnik çatışmalar olmuştur ve bunlar tekrarlanabilir. Uluslar arası suçluların, bu bölgelerin çoğunda “güvenli bir cennet” bulması, bölgedeki yasal hükümetleri istikrarsız hale getirerek, Avrupa’nın yasa dışı insan, kara para, silah ve uyuşturucu trafiği ile tehdit edilmesi ve bunların ileri teknolojilerin terörist örgütlerce elde edilmesini sağlamak yönündeki kolaylaştırıcı etkileri ile Avrupa-Atlantik güvenliğini ve NATO’nun temel değerleri ile menfaatlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Karadeniz Bölgesi aynı zamanda hızla Avrupa’nın parçası haline gelmektedir. Romanya ve Bulgaristan Avrupa Birliğine giriş anlaşmasını imzalamış olup, 2007’de AB üyeliğini kazanmaları beklenmektedir. Türkiye de gelecekte AB üyesi olabilir. Böylece, NATO’nun sınırları haline gelen Karadeniz’in Batı ve Güney sahilleri belki de aynı zamanda AB’nin de sınırları haline gelebilecektir. Karadeniz’deki diğer bazı ülkelerin de zamanla AB üyesi haline gelebileceği göz ardı edilmemelidir. NATO, Avrupa’da barış ve istikrarın temel direği olması nedeniyle, Avrupa Projesinin Karadeniz’e taşınmasında bazı sorumlulukları AB ile paylaşılacaktır.(Kutluk, 2006)

Ekonomik olarak, Karadeniz Bölgesi Kafkas enerjisinin Avrupa’ya taşınmasında ana ulaştırma hattının merkezinde yer almaktadır. Kafkas enerji rezervleri Avrupalı müttefikler ve dünya petrol fiyatlarının istikrarı açısından giderek artan bir öneme sahip olmaktadır. Bugün, AB ülkeleri enerji ihtiyaçlarının ortalama %50’sini ithal etmektedirler. 2020 sonuna kadar ithalat, toplam tüketiminin %70’ne ulaşacaktır. Bu artış Avrupa’ya Karadeniz’in üzerinden veya etrafından sevk edilecektir. Bu **hayati enerji ulaştırma hattının bir çok Avrupalı müttefik için stratejik önemi nedeniyle, NATO bu bölgede güvenliği kuvvetlendirmeye katkıda bulunması** gerektiğinin bilinci içindedir.

Karadeniz bölgesindeki ortak ülkelerin NATO ile ikili ve çok taraflı işbirliği programları mevcuttur. Bu programlar iç reformların (özellikle savunma reformlarının) desteklenmesini, NATO ile müşterek hareket kabiliyetinin genişletilmesini, terörizmle mücadeleyle ve diğer global güvenlik risklerine katkı sağlamasını hedeflemektedir. Buna rağmen, yürürlükteki çok taraflı programların Karadeniz’e odaklanmış ve özel bölgesel bir boyutu yoktur ve NATO’da Karadeniz bölgesel işbirliği çalışmaları ile resmi ilişkiler tesis etmemiştir. Bu hal tarzı, bu mekanizmanın geliştirilmesinin yakından izlenmedir. 2002 Prag Zirvesinde ortaya konan Ortaklık Faaliyet Planı (PAP-Partnership Action Plan) İttifak ile ilgili ortaklar arasında pratik işbirliği vasıtası sağlamaktadır. Müttefikler bölge ile ilgili özel problemler için pratik bir mekanizmanın uygulanabileceği konusunda fikir birliği içindedir. NATO şu ana kadar üç PAP uygulamaktadır ; Savunma Yapısının Oluşturulması Ortaklık

Faaliyet Planı (PAP-DIB), Ferdi Ortaklık Faaliyet Planı (IPAP) ve Terörizme Karşı Ortaklık Faaliyet Planı (PAP-T)¹⁷. İlk ikisi, ilgili ortaklara Savunma Yapılarının yeniden yapılandırılması ve uluslar arası yükümlülüklerin karşılanmasına, sonuncusu terörizmle mücadelede dünya çapında mekanizmaların geliştirilmesine yardım etmektedir. Karadeniz bölgesindeki ilgili ülkeler PAP-DIB'yi , savunma planlaması ve savunma kaynak yönetimi, parlamenter ve yargı sisteminin gözden geçirilmesi, savunma ve güvenlik politikalarının sivil katılım ile geliştirilmesi gibi mekanizmaları kullanmayı dikkate alabilirler. NATO, uzmanlığı ve bazı belirli durumlarda bu faaliyetlerin organizasyonunu desteklemek için Barış için Ortaklık çerçevesindeki mali destekler ile katkı sağlayabilir.(Kutluk, 2006)

Ferdi Ortaklık Faaliyet Planı (IPAP), ortaklarla ikili ilişkilerin organize edilmesi ve onların savunmayı ve daha geniş savunma reformlarını desteklemeye odaklanan yeni nesil “akıllı” bir yöntemdir. Yine 2002 de Prag zirvesinde ortaya konan IPAP, NATO’ya Ortakların ittifak ile görüşmelerinde takip etmeyi tercih edebilecekleri ülkeye özel yardım ve reform hedeflerine yönelik tavsiyelere odaklanan bir mekanizma sunmasına olanak sağlamaktadır. IPAP mücadele gerektiren ve zor bir uygulamadır. Bu uygulamanın başarısı, geniş olarak, katılımcı ülkelerin birlikte uzlaşılan hedeflerin gerçekleştirilmesi için gösterecekleri gayretlere ve NATO’nun bu yöndeki yardımlarına bağlıdır. Müttefikler gelişmiş ve kaynakları daha bol olan ortaklar, onlara çok etkin bir şekilde yardım sağlayabilirler. IPAP konsepti, gönüllü müttefiklere ve yardım sağlamadaki kapasitesi olan ortaklara rehberlik etmek ve böylece IPAP ülkelerine özel konularda ya da daha geniş hedeflerde yardımda liderlik etmeyi öngören kılavuzluk sağlamak fikrini içerir. Karadeniz bölgesindeki IPAP ülkelerine NATO ile uzlaşılan hedeflerinin gerçekleştirilmesinde bir ferdi projeler ağı da geliştirebilir.(Kutluk, 2006)

NATO’nun mevcut bölgesel işbirliği formlarını geliştirmek için bölgedeki menfaatlerine sıkı sıkıya bağlı en az üç argümanı vardır . Birinci olarak, bölgesel güvenlik ve işbirliğini destekleyen BİO vasıtalarının ve mekanizmalarının kullanılmasını sağlayarak ve her bir Ortak Ülkenin savunmasının ve geniş reformlarının uygulanmasına yardım etmek için, NATO’nun gayretlerini takviye edebilir. İlave olarak, bölgesel işbirliğinin kuvvetlendirilmesi, savunma reformlarını destekleyen uluslar arası projeleri takviye etmek üzere uluslar arası yardım sağlanması için daha iyi bir çerçeve de yaratabilir. En gelişmiş işbirliği alanlarından biri Rus Karadeniz filosunun NATO’nun Akdeniz’deki Active Endeavour hareketine katılımı

¹⁷ PAP-DIB (Partnership Action Plan-Defense Institution Building) Haziran 2006 tarihinde İstanbul zirvesinde onaylanan Savunma Yapısının Oluşturulması Ortaklık Faaliyet Planı, IPAP (Individual Partnership Action Plan), PAP-T (Partnership Action Plan for Terrorism) Kasım 2002 tarihinde Prag Zirvesinde kabul edilen Terörizmle Mücadele Ortak Faaliyet Planı

için hazırlanmasıdır. RF'nun Active Endeavour hareketına katılım hazırlıkları Eylül 2007'de tamamlanmış, 08-15 Eylül 2007 tarihleri arasında tarihte ilk defa RF PITLIVY Fırkateyni ile NATO Akdeniz Daimi Deniz Gücü (SNMG-2) unsurları birlikte kuvvet entegrasyon eğitimleri yapmış ve RF gemisi 25 Eylül 2007 tarihinden itibaren Akdeniz'de Active Endeavour hareketına başlamıştır¹⁸. Ukrayna da son zamanlarda bu harekate katılımı kararlaştırmıştır. Buna karşılık, NATO, Karadeniz'de rutin olarak faaliyet göstermemekte, tahsis edilmiş kabiliyetlerini de orada üslendirmemekte, böylece terörizm ve kaçakçılıkla mücadele gibi benzer bir hareket, sahil dar ülkelerin hepsine ait olan Karadeniz Deniz Gücü (BLACKSEAFOR) tarafından icra edilmektedir.

İkinci olarak, diğer bölgelerde kazanılan tecrübelerin kanıtlandığı gibi milli sınırları aşan güvenlik riskleri ve tehditleri ile bölgesel işbirliği çerçevesinde daha iyi ilgilenilmektedir. NATO'nun global terörizm, kitle imha silahlarının yayılması, organize suçlarla (hafif silah, uyuşturucu ve insan kaçakçılığı) ve yasa dışı göç ile mücadeleye yönelik kendi gayretleri, Karadeniz ülkelerinin bölgesel projelerine yardım önerilerini de içerecek şekilde güçlendirilebilir.(Kutluk, 2006)

Üçüncü olarak, Kafkas ülkelerinin Karadeniz bağlamı içerisinde mütalaa edilmesi, Kafkaslardaki felç olmuş bölgesel işbirliğinin dahi üstesinden gelinmesine veya en azından engellenmesinin azaltılmasına yardım edebilir. Bölgesel işbirliği, ortaklar arasında karşılıklı saygı ve güven yaratılmasına yardım edilmesi ile, dondurulmuş çatışmaların çözümüne de katkı sağlayabilir. Bu durum, genel güvenlik için yeni ve genişletilmiş güvenlik ortamı tesis edilmesine de önemli katkılar sağlayabilir. Muhtemelen bölgesel projelerin uygulanmasında diğer uluslar arası kuruluşlar (AB ve AGIT gibi) ile karşılıklı işbirliği bir ödül olabilir.(Kutluk, 2006)

Karadeniz'de işbirliği faaliyetlerini geliştirmek için bölgedeki ülkeler ve ilgili müttefikler bir araya gelebilir ve daha fazla pratik işbirliği fırsatlarını belirleyebilir, aynı zamanda bölgesel ittifaklar Avrupa-Atlantik İşbirliği Konseyi (EAPC)'ne yönelik savunma ve güvenlik işbirliğini geliştirebilirler. Öncelikle bölgedeki tüm müttefikler tarafından desteklenen, yakın gelecekte NATO'nun bölgesel gayretlere değer katabileceği alanlarda uygulanabilecek bölgesel projeler için küçük pratik öneriler içeren fikirlere ihtiyaç vardır. Olasılıklar geniştir ve bu fikirler aşağıdakileri içerebilir.(Kutluk, 2006)

¹⁸ Rusya Federasyonu Deniz Kuvvetleri'ne ait RF PITLIVY Fırkateyninin Akdeniz'de NATO unsurları tarafından icra edilen Active Endeavour hareketına iştirak hazırlıklarında Türk Deniz Kuvvetlerinden TCG GÖKSU fırkateyni eş gemi görevi icra etmiştir.

• Bölgedeki asimetrik tehdidi karşılayacak ve demokratik yapıların inşasında tecrübe değişimini sağlayacak güvenlik diyalogu,

- Askeri öğretim, eğitim ve tatbikatlar,
- İnsan ve hafif silah kaçakçılığına karşı sınır güvenliği,
- Kitle İmha Silahlarının Yayılması ile mücadele,
- Terörizmle Mücadele,
- Sivil Olağanüstü hal Planlaması,
- Enerji hatlarının güvenliği,
- Bilimsel ve çevresel işbirliği.

Bu faaliyetler neticede NATO'nun Karadeniz'de yürüttüğü işbirliği programları (IPAP,PARP, PARP-T, PARP-DIB, Reformlar için eğitim vs.) ile karşılıklı birbirlerini destekleyecek şekilde olmalıdır. Bazı Karadeniz ülkelerinin bölgesel işbirliğine, “dondurulmuş çatışmalar” dan kaynaklanan düşmanlıklar veya NATO'nun bölgeye ilişkin niyetleri ile ilgili tarihi önyargılardan kaynaklanan politik hassasiyetlerini giderecek yollar bulunmalıdır. NATO müttefikleri ve ortakların genişletilmiş Karadeniz'de istikrarı geliştirmek ve güvenliği artırmak için çalışmasından önce, bölge ülkelerinin demokrasi ve istikrarı geliştirmek ve sürdürmek için kendilerinin bu yönde politik irade sahibi olmalarına ihtiyaç vardır. NATO, ülkelerle ferdi olarak çeşitli ortaklık vasıtalarını ve mekanizmalarını kullanmayı sürdürecektir fakat, NATO'nun diğer uluslar arası sularda olduğu gibi Karadeniz bölgesinde de serbestçe faaliyet göstermesinden önce, daha geniş zeminde anlaşmış bulunmak ihtiyacı vardır.

NATO'nun doğudaki ortaklarına karşı bugünkü politikası ortaklık sistemi üzerine oturmaktadır. Barış İçin Ortaklık (BİO) programı da bu sistemin bedenini oluşturmakta, ülkeler istekleri ve ihtiyaçları doğrultusunda farklı boyutlarda NATO ile işbirliği yapabilmektedirler.¹⁹ Aynı zamanda BİO programı NATO'ya yeni katılacak ülkeler için önemli bir basamağı teşkil etmektedir.

¹⁹ NATO kapsamında daha az aktif olmak isteyen üyeler BİO kapsamında ki Bireysel Ortaklık Programı'nı (IPP – Individual Partnership Programme) tercih etmektedirler. NATO operasyonlarına katılmak isteyenler BİO Planlama ve Gözden Geçirme Süreci'ne (PARP-Planning and Review Process) dahil olmaktadır. Daha derin bir işbirliğinde bulunmak isteyen ve NATO'nun savunma sistemlerini yenilemesini isteyenler Bireysel Ortaklık Eylem Planı'nda (IPAP-Individual Partnership Action Plan) yer almaktadırlar. NATO'ya üye olmak istemeyen ancak NATO çok sıkı ilişki kurmak isteyen ülkeler ise Üyelik Eylem Planı'na (MAP-Membership Action Plan) katılmaktadırlar.

Güney Kafkasya'da en aktif NATO için çalışan devlet Gürcistan olup, NATO'ya tam üye olma ülkenin dış politika öncelikleri arasında yer almaktadır²⁰. Zira, Gürcü askeri ve sivil yöneticiler, NATO'ya üye olmayı Rus baskısından kurtulmak ve Batı medeniyetine geri dönmek olarak değerlendirmektedirler. Bu kapsamda Gürcistan 1999 yılında PARP mekanizmasına dahil olmuştur. IPAP mekanizmasına ise üye olma sürecindedir. Azerbaycan da NATO ile işbirliğini dış politika önceliklerin biri saymakta, NATO'yu Dağlık Karabağ meselesinin çözümünde Ermenistan üzerinde bir baskı unsuru olarak görmektedir. Azerbaycan PARP mekanizmasına dahil olup, IPAP'a üye olmak istemektedir. Türkiye'nin yaptığı yardımlar, Azerbaycan ile NATO arasındaki ilişkilere önemli katkı sağlamaktadır.

Ermenistan, NATO ile işbirliği yapmayı dış politikasını çeşitlendirmek açısından uygun görmektedir. Bu kapsamda Ermenistan AB'ye entegre olma yolunda NATO'yu bir araç olarak değerlendirmekte, ancak RF'nin başını çektiği Kollektif Güvenlik Organizasyonu'na (Taşkent Anlaşması) dahil olması, diğer bir savunma örgütüne üye olmayı engellemektedir. Ermenistan PARP mekanizmasına dahil olup, IPAP'a ilgi duymamaktadır. Ancak son üç yıldır Ermenistan'ın NATO ile ilişkileri ivme kazanmıştır. Bunun sebebi, ittifakın Azerbaycan ile artan ilişkileridir. Aynı zamanda Rusya'nın Ermenistan'a karşı olası politika değişikliğine önlem alınmak istenmektedir. Dağlık Karabağ meselesi çözülmeden NATO ile Ermenistan ilişkilerinin sınırlı kalacağı değerlendirilmektedir. (Alkan, 2006)

Ukrayna 2002 yılından itibaren NATO üyesi olmak istemektedir. Bu hedefi gerçekleştirmek doğrultusunda NATO-Ukrayna Eylem Planı (NUAP - NATO-Ukraine Action Plan) ve Yıllık Hedef Planları (ATPs - Annual Target Plans) yapılmaktadır. Ancak 2003 ve 2004 yıllarını kapsayan uygulamaları göstermiştir ki Ukrayna, NATO ile ilişkilerini politik çıkarları için kullanmakta, NATO'ya üye olma doğrultusunda standartların sağlanması açısından gerçek bir kararlılık sergilememektedir. Bu kararlılık gösterildiği takdirde Ukrayna 2006 yılında Üyelik Eylem Planı'na başlayabilecektir. RF, NATO ile ilişkilerini 2002 yılında kazandığı ayrıcalıklı statüsünü kullanarak sadece bazı alanlarda gerçekleştirmek istemektedir. RF'nin, NATO'ya üye olmak doğrultusunda bir

²⁰“Paris'te 26-30 Mayıs tarihlerinde arasında düzenlenen NATO Parlamenterler Toplantısı'nda Riga Zirvesi öncesi yol haritası çizildi. Bu toplantı, paktın gelecekteki gündemini altı ay önceden haber vermesi açısından son derece önemliydi. Gürcistan Cumhurbaşkanı Mikhail Saakashvili'nin parlamento'ya hitaben yaptığı NATO taraftarı konuşma sırasında, Rus delegasyonun sürekli konuşmasını keserek Saakashvili'yi tahrik etmesi, Rusya'nın bu konudaki hassasiyetini gösterdi. Konuşmanın sonunda Gürcistan Cumhurbaşkanı'nın ülkesinin vizyonunu pakta giriş olduğunu açıklaması ise Rus ve Ermeni parlamenterler haricinde tüm delegelerin ayakta alkışı ile karşılandı.”, MSI Savunma Teknolojileri & Strateji Dergisi, Sayı:2001-012, s.28

isteği olmamakla birlikte, NATO ile ilişkilerini politik prestij ve etkisini arttırmak maksadıyla kullanmak istemektedir. Bu kapsamda NATO, RF ile ilişkilerini koparmadan her iki tarafa da fayda sağlayacak konularda işbirliği yapmaya yönelmekte, barışı destekleme operasyonlarını da bu çerçevede değerlendirmektedir. (Alkan, 2006)

Deniz faaliyetlerine yönelik olarak ise NATO, yine BİO programının bir parçası kapsamında, Karadeniz ülkeleriyle uluslararası barışı koruma çerçevesinde deniz tatbikatı icra etmektedir. Cooperative Partner²¹ adı verilen bu tatbikat her sene yıllık olarak Haziran ve Temmuz aylarında icra edilmektedir. Tatbikatın denize yönelik kısmı kuzeybatı Karadeniz’de, liman bölümü Karadeniz’e kıyısı olan ülkelerden birinde²² icra edilmektedir. Bu sayede Karadeniz ve Akdeniz Diyalogu ülkeleri, NATO kapsamında yapılan barışı koruma faaliyetlerine katılma yönünde bir imkan sahibi olmaktadır.

NATO’nun Karadeniz’e yönelik politikalarının bir diğer yönü de Aktif İzleme Harekatı’nın (OAE-Operation Active Endeavour) Karadeniz’e genişletilmesi düşüncesi olmuştur. OAE Ekim 2001’den itibaren Doğu Akdeniz’de terörizme karşı icra edilen bir hareket iken, Ekim 2004’ten itibaren ülkelerin karasuları hariç tüm Akdeniz’i kapsayacak şekilde genişletilmiştir. 2004 NATO Zirvesi’nde gündeminde yer alan OAE’nin Karadeniz’i de kapsamı fikrine karşı Türkiye’nin daha önce çekinceleri olmuştur. Bu nedenle Zirve’de bu denizdeki faaliyetlerin mevcut bölgesel kurumsallaşmanın (Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve BLACKSEAFOR) temel alınarak icra edilmesi şeklinde karar alınmıştır.

4.2.9. Avrupa Birliği (AB)’nin Karadeniz Politikası

AB bugüne kadar bölge ile olan ilişkilerini ikili ilişkiler çerçevesinde geliştirmiştir. Bu kapsamda AB, Bulgaristan ile 1992’de, Romanya ile 1993’te Avrupa Anlaşmalarını imzalayarak bu ülkelere katılımcı statüsü kazandırmıştır (her iki ülke de 2007 yılında Birliğe tam üye olacaklardır). Bu bağlamda AB, Rusya ile 1997’de, Ukrayna ile 1998’de, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan ve Moldova ile 1999’da Ortaklık İşbirliği Anlaşmaları da imzalamıştır. AB’nin bugüne kadar bölgeye yönelik yürüttüğü faaliyetler ağırlıklı olarak ekonomik ve enerji odaklı olmuştur. 1997 yılına gelindiğinde AB Komisyonu batıda Bulgaristan, Moldova, Romanya ve Yunanistan’ın, kuzeyde Rusya ve Ukrayna’nın, doğuda Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan’ın, güneyde Türkiye’nin yer aldığı Karadeniz

²¹ Cooperative Partner serisi tatbikatlar 2005 yılından itibaren Cooperative Mako serisi tatbikatlar olarak adlandırılmıştır.

²² Tatbikatlar son yıllarda dönüşümlü olarak Romanya ve Bulgaristan ev sahipliğinde icra edilmiştir. Enson icra edilen Cooperative Mako-06 tatbikatı Romanya ev sahipliğinde Köstence limanına istinaden Akdeniz Diyalogu kapsamındaki ülkelerin de gözlemci ve/veya fiili unsur ile katılmaları suretiyle icra edilmiştir. Cooperative Mako-07 tatbikatı Bulgaristan ev sahipliğinde icra edilecektir.

bölgesinin artan stratejik önemine değinen bir bildiri yayımlamıştır. Bildiride işbirliği alanları olarak ulaşım, enerji ve telekomünikasyon ağları, ticaret, sürdürülebilir kalkınma, adalet ve içişleri sayılmıştır. (Alkan, 2006)

AB'nin bölge ile olan ilişkilerinde AB'nin geliştirdiği projeler önemli bir yer tutmaktadır. Bu projelerin en önemlileri Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA), Avrupa'ya Devletlerarası Petrol ve Gaz Taşımacılığı (INOGATE) ve SYNERGY'dir. Enerji temini bakımından, ürettiğinden çok daha fazlasını tüketen AB ülkeleri, enerjinin kesintisiz aktarımına ve bu nedenle üreten ve tüketim yerlerine ulaştıran coğrafyaların güvenliklerine ve istikrarına büyük önem vermektedirler. Bu maksatla 1993'te Orta Asya ve Kafkasya'daki sekiz eski Sovyet ülkesini Avrupa'ya bağlamak amacıyla TRACECA oluşturulmuştur. TRACECA, Karadeniz çevresinde Doğu-Batı ekseninde ulaşım alternatifleri geliştirmektedir (EK 4-A). AB'nin teknik yardımlarıyla TRACECA, Karadeniz Bölgesi'ndeki büyük ulaştırma altyapı projeleriyle uluslararası yatırımın cazibesini artırmayı hedeflemektedir. 1997'deki üçüncü Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı'nda Karadeniz dört Pan-Avrupa Ulaşım Alanı'ndan biri olarak belirlenmiştir. 1999'da AB desteğini almış çeşitli ulaşım projelerinin uygulanmasını gözlemek amacıyla sekiz ülkenin temsilcileri (Türkiye, Gürcistan, Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Moldova ve Yunanistan) ile AB Komisyonu bir İcra Grubu oluşturmuştur. (Aydın, 2004)

AB'nin mali yardımlarıyla oluşturulan bir başka bölgesel program ise 1995 yılında başlatılan ve Karadeniz'de hidrokarbon altyapısı için teknik yardım ile bazı yatırım desteklerine odaklanan INOGATE'dir. INOGATE'nin 1999'da yapılan ilk zirve toplantısında Karadeniz Bölgesi'nden geçen Hazar Havzası ve Avrupa arasındaki hidrokarbon taşımacılık ağlarının geliştirilmesine dair bir çerçeve anlaşma imzalanmış ve Kasım 2000'de de Kiev'de bir INOGATE sekreterliği oluşturulmuştur²³. AB Komisyonu, ayrıca Şubat 1995'te SYNERGY programının altında bir Karadeniz Bölgesi Enerji Merkezi'nin kurulması içinde girişimde bulunmuştur. Söz konusu merkeze AB Komisyonu'nun yanı sıra Türkiye, Azerbaycan, Arnavutluk, Bulgaristan, Gürcistan, Makedonya, Moldova, Romanya, Rusya, Sırbistan-Karadağ, Yunanistan ve Ukrayna üyedir. Merkez, Karadeniz ülkeleri arasında ve bu ülkelerle AB arasında enerji alanında işbirliğinin arttırılmasını hedeflemektedir. Merkez şimdiye kadar çeşitli enerji proje girişimlerini desteklemiş ve bölgesel uzmanlar için eğitim programları organize etmiştir. (Alkan, 2006)

²³ <http://www.iss-eu.org/occasion/occ53.pdf>

Ancak, AB'nin Karadeniz'e yönelik olarak bugüne kadar bölgesel bir politikası olmamıştır. Bu politikanın bugüne kadar oluşmamasının sebebi bu coğrafyanın AB sınırlarına uzak olması ve bu coğrafyaya kadar olan alanlarda diğer sorunlarla uğraşmak zorunda kalmasıdır. AB bugüne kadar olan süreçte kendisini çevreleyen üç denizden Baltık, Adriyatik ve Akdeniz'le olan ilişkilerini bölgesel bir platforma oturtmuş ancak daha büyük ve daha zorlu bir alan olan Karadeniz için böyle bir girişimde bulunmamıştır. Mayıs 2004'te 10 yeni ülkenin AB'ye girmesi ile AB Karadeniz'e coğrafi olarak biraz daha yaklaşmış ve buradaki sorunların kendi güvenliğine etkilerini daha çok hisseder hale gelmiştir. Zira, 2007 yılında AB'ye üye olacak olan Romanya ve Bulgaristan ile AB, Karadeniz'in bir komşusu haline gelecektir ve müzakere sürecine başlamış olan Türkiye ile Karadeniz'in yarısından çoğu AB'nin etki alanı içine girecektir. Ancak, hiç şüphesiz kendisine yeni imkanlar kazandıracak olan bu genişleme aynı zamanda AB'ye yeni tehdit ve sorunları da beraberinde getirecektir. Bu durum da AB'yi Karadeniz'e yönelik daha sistemli ve daha tutarlı bir strateji üretmeye zorlamaktadır.

AB'yi bölgeye yönelik daha sistemli bir politika gerçekleştirmeye iten bir diğer sebep ise bölge ülkelerinin hemen hepsinin yüzünü Batı'ya dönmüş olması ve bir kurtarıcı olarak Batı'dan yardım beklentileridir. Ancak AB, üyeliğe yeni kabul edilen devletlerle birlikte birçok problemle karşı karşıya kalmıştır. Bu nedenle gelecek on yıl içerisinde üye sayısının artırılması şu an için muhtemel görünmemektedir. Hatta AB gelecek 20 yıl içerisinde Ukrayna'ya ve Kafkas ülkelere üyelik vermeyi düşünmemektedir. Bu nedenle AB bölge ülkeleriyle komşuluk politikası esasına dayanan bir ilişki geliştirme kararı almıştır.

AB, 2004 yılındaki genişlemesinin AB ve komşuları arasında yeni bölünme hatları yaratmaması maksadıyla, Avrupa Komşuluk Politikası'nı yürürlüğe sokmuş ve bu politikanın amacının Birliğe komşu olan ülkelerin istikrarı, güvenliği ve refahını güçlendirmek olduğunu açıklamıştır. Daha geniş bir ifadeyle belirtirsek, 2003 yılında yayınladığı komşuluk politikasında AB, Güney Kafkasya ülkelerini bu politikanın dışında tutmuştur. Ancak 2003 yılının Aralık ayında yayınlanan "Avrupa Güvenlik Stratejisi" belgesinde Güney Kafkasya bölgesi AB'nin etkin olması gereken bir bölge olarak tanımlanmış, Mayıs 2004'te yayınlanan yeni komşuluk politikasında da Güney Kafkasya ülkeleri bu komşuluk politikasına dahil edilmiştir. Bu kapsamda Karadeniz ülkelerinden Moldova, Ukrayna, Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan yeni komşuluk politikasına dahil olan ülkelerdir. RF ise komşuluk politikasında kilit ortak olarak adlandırılmaktadır. Bu kapsamda Mayıs 2003'de St. Petersburg Zirvesi'nde belirlenen dört ortak alanın oluşturularak daha gelişmiş bir stratejik ortaklık sağlanması kararı teyit edilmiştir. Bu ortak alanlar; özgürlük, güvenlik ve adalette ortak alan,

dış güvenlikte işbirliği, kültürel konuları kapsayan araştırma-egitim ve enerji diyalogudur. Bulgaristan, Romanya ve Türkiye ise bu politikanın dışında tutulmuştur. (Alkan, 2006)

Yeni komşuluk politikasında AB, bölge ülkeleri ile ilişkilerini teker teker ele alıp, ülkelerin belirtilen standartları yerine getirmeleri istemekte ve ancak bu gelişmeyi gösterdikleri taktirde söz konusu bu devletlerin üyeliğe biraz daha yaklaşabileceklerini belirtmektedir. Bu kapsamda komşuluk politikası devletlere kesin olarak bir üyelik sözü vermemekte, ülkelerin ortak değerlerin ve birlikte alınan öncelikli kararların yerine getirilmesi durumuna bağlı olarak işbirliğini geliştirme imkanı sunmaktadır. Bu kapsamda ülkelerle 3-5 seneyi kapsayacak üyelik eylem planları hazırlanacak, üyelik eylem planlarında belirtilen hususlar yerine getirildiği taktirde ayrıcalıklı ortaklığı içeren Avrupa Komşuluk Anlaşmaları imzalanacaktır. Ancak bu sürecin sonunda hiçbir ülkeye üyelik sözü verilmemektedir.

Tam üyelik için bir söz verilmemesi ülkelerin reformlarını gerçekleştirmeye çalışırken motivelerini azaltan bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Çünkü, söz konusu ülkelerin liderleri AB'nin bütün şartlarını karşılamak isteseler dahi, kamuoylarını reformlar konusunda ikna etmekte zorluk çekebileceklerdir. Bu nedenle AB'nin komşu devletlere ihtiyaçları doğrultusunda cazip teklifler sunması gerekmektedir. Katılım süreciyle geçen on yılın açık bir dersi; AB'nin dönüşümcü etkisinin, aday ülkeler tarafından AB tarafından zorunlu kılınan ön şartlar yerine getirildiğinde, AB'nin avantajlarından faydalandırılmalarının işe yaradığının öğrenilmesi olmuştur. Bu kapsamda kısa süreli teşvikler, uzak ve net olmayan üyelik hayallerini kurmaktan daha iyi bir çözüm olabilecektir. Örneğin, AB, göç sürecindeki azalan gelişme, terörizm ile ilgili işbirliği için harcanan çabalar ve organize suçlar üzerindeki çalışmalar karşılığında, ödül niteliğinde güzel teklifler sunabilir. Yine bu kapsamda ekonomideki standartların ve ürün kalitesinin yükseltilmesi ve kriterlerinin karşılanması sonucu ziraat ve enerjiyi de içeren ortak pazara erişim izni verebilir. Kısacası ülkelerin her kaydettiği aşama için net teklifler ortaya koyabilir. (Alkan, 2006)

Komşuluk politikasında eksik kalan bir husus Rusya'nın kilit ülke olarak adlandırılmasına tezat olarak AB'nin komşularıyla olan ilişkilerini askıya alan AB-RF ilişkilerine değinilmemesidir. Rusya yakın çevresine ilgisini arttırdıkça ve etkisini daha çok hissettirdikçe, AB'de aynı ülkelerle ilişkilerini daha fazla yoğunlaştırmaya çalışmaktadır. Her iki taraf da bu çatışmanın nereye kadar gideceğini bilmemektedir ancak potansiyel gerilimler ortaya çıkmaya başlamıştır. Örneğin Ukrayna pazar düzenlemesini AB ile yapması için davet edilmiştir ama aynı zamanda Rusya ile de ortak ekonomik alana sahiptir. Rusya kendi vatandaşlarının eski Sovyet ülkelerinde rahatça dolaşmasını istemektedir, ancak AB doğu komşularından AB üyesi olmayan ülkelere karşı sınır kontrollerini arttırmasını istemektedir.

AB bölgedeki sorunlu alanlara müzahir olunca gerilimler daha çok artacaktır. Moskova'da buna karşı AB'nin etkisini azaltmaya çalışacaktır.

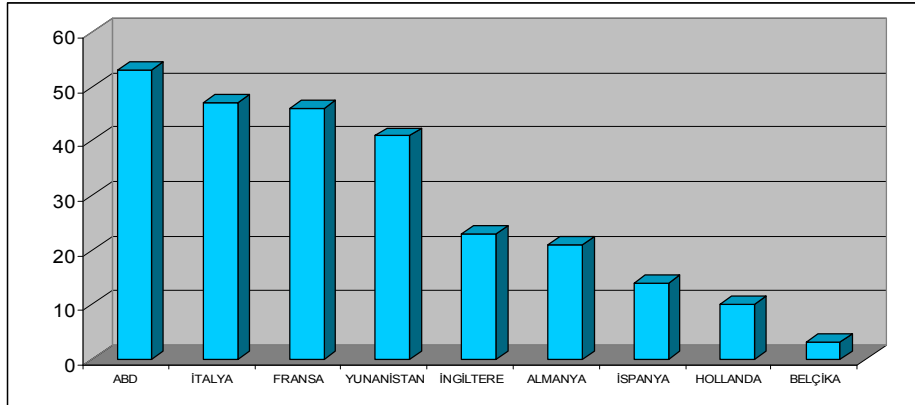
Sonuç olarak AB tüm zorluklara rağmen, bölge için daha tutarlı, mantıklı ve hırslı politikalar geliştirmek zorundadır. Birçok Karadeniz ülkesi için tam üyelik öngörülebilir gelecekte bir teklif olmamasına rağmen, AB bu ülkelere derinlemesine yönelmelidir. Bu bölge, katılım süreci ne kadar uzarsa uzasın ve ne kadar süratle olursa olsun, AB için her zaman önemlidir. Çünkü AB bu bölgeye zamanında yeterince yönelmezse, gelecekte kriz yönetimi ve benzeri tedbirler çok daha pahalı ve zorlu olabilecektir.

4.2.10. Bölge Dışı Güçlerin Karadeniz'de deniz gücü bulundurma istatistikleri

Karadeniz'e sahil olmayan ülkelerin 1996 ve 2005 yılları arasında 10 yıllık bir süre zarfında Karadeniz'e çıkış yapan askeri gemileri analiz edilmiş ve aşağıdaki veriler elde edilmiştir²⁴.

a. Dönem içerisinde ABD'den 53, Almanya'dan 21, Fransa'dan 46, Yunanistan'dan 41, İtalya'dan 47, İngiltere'den 23, Almanya'dan 21, İspanya'dan 14, Hollanda'dan 10, Belçika'dan 3, Mısır'dan 2 ve Çin, Brezilya, Endonezya, Uruguay'dan 1 gemi Karadeniz'e çıkış yapmıştır. Karadeniz'e çıkış yapan NATO ülkeleri harp gemileri grafiği aşağıdadır.

Grafik 4.1: Karadeniz'e çıkış yapan NATO ülkeleri harp gemileri grafiği

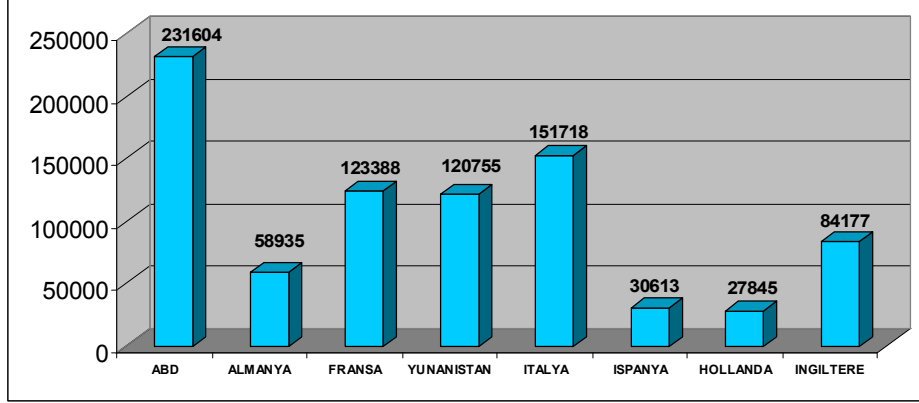


Kaynak: Harp Gemilerinin Montreux deklarelerinden derlenmiştir.

²⁴ Veriler yabancı gemilerin 1996-2005 yılları arasındaki Montreux deklarelerinden derlenmiştir.

b. Gemilerin tonajları hesaba katıldığında ilk üç sırayı alan ülke ABD, İtalya ve Fransa'dır. Karadeniz'e çıkış yapan NATO ülkelerinin toplam tonajlarını gösteren grafik aşağıdadır.

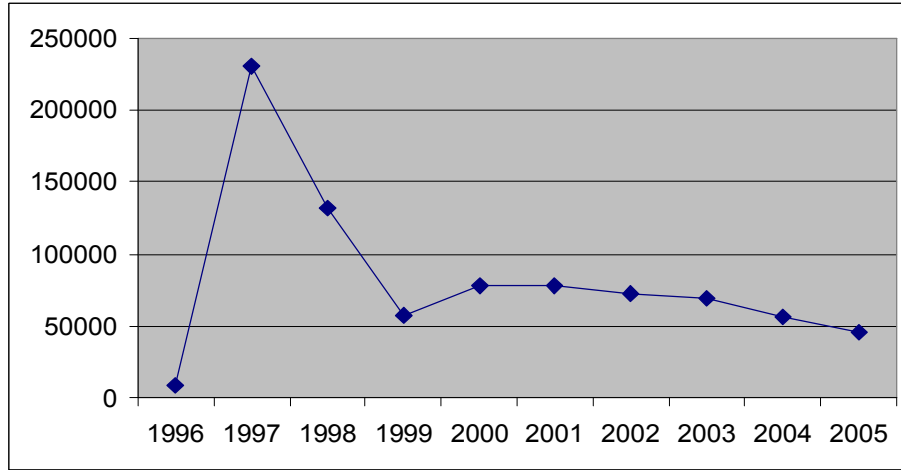
Grafik 4.2: Karadeniz'e çıkış yapan NATO ülkelerinin toplam tonajları (ton olarak)



Kaynak: Gemilerin Montreux deklarelerinden derlenmiştir.

c. Yıllara göre analiz yapıldığında ilk üç sırayı 1997, 1998 ve 2000 yılları almaktadır. NATO üyesi ülkelerin yıllara göre Karadeniz'e çıkış grafiği aşağıdadır.

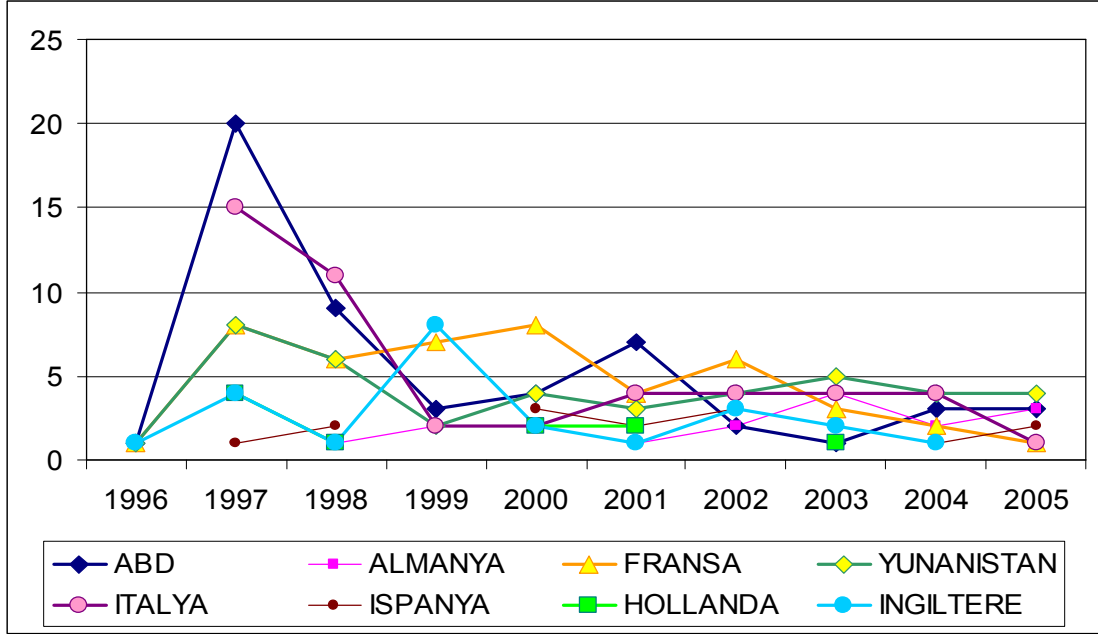
Grafik 4.3 : NATO ülkelerinin yıllara göre Karadeniz'e çıkış grafiği



Kaynak: Gemilerin Montreux deklarelerinden derlenmiştir.

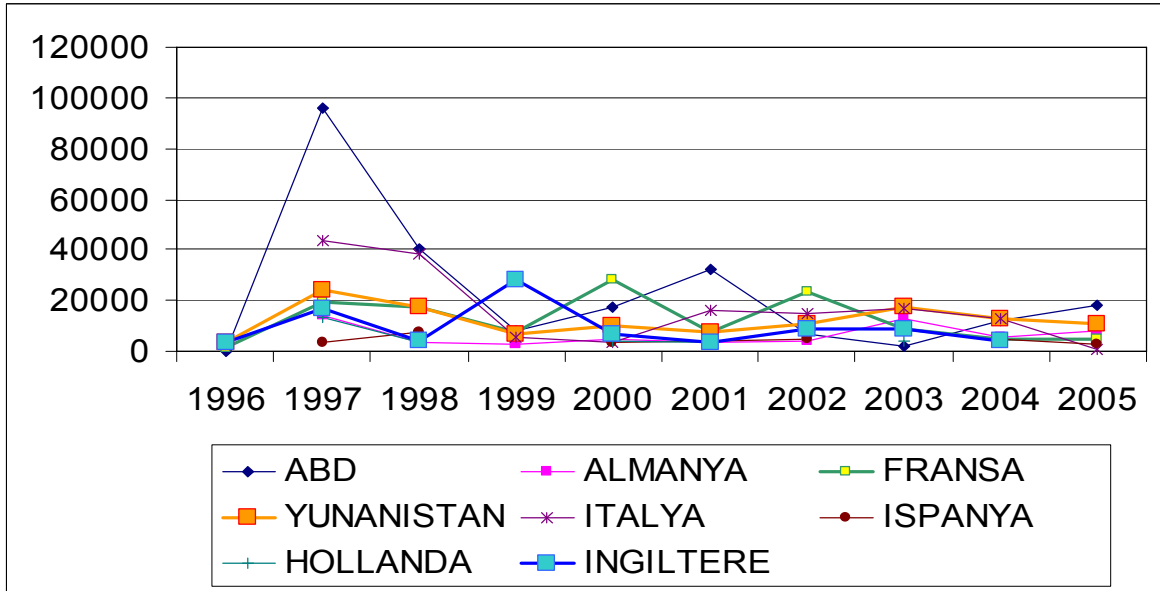
d. NATO ülkelerinin 1996-2005 yılları arasındaki yıllara göre Karadeniz'e gemi ve tonaj olarak çıkışlarını gösteren grafikler aşağıdadır.

Grafik 4.4 : Karadeniz'e çıkış yapan NATO ülkelerinin yıllara göre gemi adetleri



Kaynak: Gemilerin Montreux deklarelerinden derlenmiştir.

Grafik 4.5 : Karadeniz'e çıkış yapan NATO ülkelerinin yıllara göre tonajı



Kaynak: Gemilerin Montreux deklarelerinden derlenmiştir.

e. ABD'nin Karadeniz'deki faaliyetleri 1997 yılında en üst zirveye ulaşmış, ancak özellikle 2001'den itibaren bir azalma göstermiştir. Bunda en büyük etkenin 11 Eylül 2001 sonrasında ABD'nin Dünya çapında başlatmış olduğu GWOT (Global War on Terörizm) hareketleri gösterilebilir. Bu tarihten itibaren Akdeniz'de Operation Active Endeavour (Etkin

Çaba) ve Hint Okyanusu ile Arap Körfezinde Enduring Freedom (Sürekli Özgürlük) hareketleri başlatılmış, Homeland Security kapsamında birçok gemi görevlendirilmiştir.

4.3. Karadeniz ve Çevresindeki Mevcut Kriz Kaynakları

4.3.1. Karadeniz Ülkelerinin Genel Durumu

Jeopolitik konumu en fazla değişen²⁵ bölgelerden birisi Karadeniz olup, bölge Soğuk Savaş sonrasında jeopolitik olarak güçlenme ve aynı zamanda tehdit altında olma çelişkileri yaşamaya başlamıştır. Diğer bir deyişle 19ncü yüzyılda oynanan “Büyük Oyun”un hayat alanının bir bölümü olan Karadeniz Bölgesi, 20 nci yüzyılın sonunda bir kez daha dikkatleri üzerine çekmiş ve bölgenin tarihinde yeni bir sayfa açılmıştır. Karadeniz’in hem jeostratejik hem de jeoekonomik öneme sahip bir coğrafyada yer alması, bölge dışı aktörlerin bu coğrafyaya olan ilgisinin artmasına sebep olmuş, bu durum da bölgede jeopolitik bir rekabeti başlatmıştır. Bölge devletlerinin birçoğunun “zayıf devlet” olması ise, bu jeopolitik rekabetin devletlerin güvenliği üzerinde daha çok hissedilmesine sebep olmuştur. Bu kapsamda mevcut çatışma alanları, ülkelerin yönetim değişikliklerinin yaşandığı süreçler, enerji nakil hatlarının seçimi bu rekabetin en yoğun hissedildiği kritik konular olmuştur.(Alkan, 2006)

“Zayıf devlet”, devlet olmanın üç önemli elemanından bir veya daha fazlasının değişik faktörlerle tehlikeye girmiş olmasıdır. Devletin üç elemanı; devletin fikri, devletin kurumsal yapısı ve devletin fiziksel yapısıdır. Devletin fikri, toplumun üstü örtülü olarak kabul ettiği milli birliği sağlayan değerlerdir ve devletin merkezinde yer alır.(Alkan,2006) Devletlerin aslında sadece uluslar arası ilişkilerdeki gerçek güçlerine bakılmaz, bilakis devletlerin işgücü kabiliyeti, istikrar ve kredi verme durumları, o devletleri diğerlerinden güçlü kılar.(Kaiser, 2005) Burada güçlü ve zayıf devletler arasında ki fark önemlidir çünkü bu fark politik tehditlere karşı farklı hassasiyet derecelerini vurgular. Güçlü bir devlet siyasi alanda oldukça sağlam olacak, etnik olarak bölünemeyecek ve ayrılıkçı hareketlere açık olmayacaktır. Bir devletin askeri kapasite ve yeteneği bakımından güçlü olması onun tehditlerden uzak kalacağı anlamına gelmemektedir. Çünkü güvenliğin sadece askeri bir mevzuu olmadığı konusunda bir uzlaşma sağlanmıştır.(Gürsoy, 2005)

Yukarıda genel ve soyut olarak belirttiğimiz zayıf devlet anlayışıyla Karadeniz ülkelerini ele aldığımız zaman, Sovyet etkisinden kurtulan devletlerin hepsinin zayıf devlet

²⁵ “Değişme, jeopolitik konumunun güçlenmesi, bir safha açısından duyarlı hale gelmesi yönündedir. Jeopolitik değer artışı politik etkisinin ve etkilenmesinin artması anlamı taşır. Politik etkisinin artması güç verir, söz sahibi kılar; buna karşılık dış güçlerden etkilenmesinin artması duyarlılığı çoğaltmakta; dış politikaların hedefi haline getirerek tehdit yaratmakta ve politik egemenliği zayıflatmaktadır.” Bkz. KUTLUK, Deniz, Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları: Çevresel Tehdit, Tüday Yayınları No:16, 2003, s. 23

statüsünde olduğunu ileri sürebiliriz. Çünkü bu devletlerde, devletin fikri, devletin kurumsal yapısı ve devletin fiziksel yapısı tehlike altındadır. Bu kapsamda; söz konusu devletlerin bir kısmının Sovyet etkisinden kurtulması seri bir gelişim göstermişse de bu durum söz konusu bölge devletlerinde etnik milliyetçilik ve bağımsızlık mücadelesinin hızlanmasına, bağımsızlıklarını kazananların ise yeni yönetimlerini geçerli kılmaya çalışan çabaları ile sürmüştür.(Alkan, 2006) Bu konuda Leonid Polyakov'a göre Karadeniz'deki yeni tehditlerin sınıflandırılması aşağıda belirtildiği şekildedir.

Tablo 4.1 : Karadeniz'deki Yeni Güvenlik Tehditlerinin Şiddeti

Tehdidin Tipi	Merkez	Geçiş Güzergahı	Hedef
Terörizm	Orta	Orta	Orta
Yasadışı Göç	Orta	Yüksek	Düşük
Y.D. Uyuşturucu Tic.	Düşük	Yüksek	Yüksek
Y.D. Silah Ticareti	Yüksek	Yüksek	Düşük

Kaynak: PAVLIUK, O. (Ed.), The Blacksea Region, s.238

Birçok örnekte görüldüğü üzere (Dağlık Karabağ, Transdinyester, Abhazya, Güney Osetya) toprak bütünlüğünü de tam olarak koruyamayan bu devletler, Soğuk Savaş sonrası reformlarını tam olarak gerçekleştirememişler ve sınırları içerisinde denetimlerini tam olarak sağlayamamışlardır. Bu denetimsizliğin neticesinde ise silah, insan ve uyuşturucu kaçaklıkları ile kanunsuz göç artmış, organize suç örgütleri her yere yayılma imkanı elde etmişlerdir. Buzan ise “zayıf devleti”, devletin dış güçlerden etkilenmesi şeklinde anlatmaktadır. Buzan'a göre devletlerin zayıflığı, devletlerin sahip oldukları askeri güç ve devletlerin içinde bulunduğu sosyo-politik bağlılığın korelasyonları sonucunda ortaya çıkmaktadır.(Bkz. Tablo 4.2)

Tablo 4.2 : Devletlerin Güvenlik Duyarlılıkları

		Sosyo-politik bağlılık	
		Zayıf	Güçlü
Askeri Güç	Zayıf	Hemen hemen tüm tehdit tiplerine yüksek duyarlıdır.	Özellikle askeri tehditlere karşı duyarlıdır.
	Güçlü	Özellikle politik tehditlere karşı duyarlıdır.	Hemen hemen tüm tehditlere nispi olarak duyarsızdır.

Kaynak: GÜRSOY, B., Asimetrik Tehdit, s.36

Konuyu bu kapsamda ele aldığımız zaman da bu coğrafyadaki devletlerin birçoğunun zayıf devlet olduğunu söyleyebiliriz. Türkiye ve Rusya hariç hiçbir Karadeniz ülkesi kendi kendini koruyabilecek askeri güce sahip değildir. Romanya ve Bulgaristan ise kendi başlarına güvenliklerini sağlayabilecek güçte olmasalar dahi NATO üyeleri olmaları ve aynı zamanda 2007’den itibaren AB’ye üye olacak olmaları itibariyle, bu devletlere izafi bir askeri güç katmaktadır. Askeri olarak güçlü olan ülkeleri en çok korkutan unsur politik tehlikelerdir. Diğer yandan eski Sovyet Cumhuriyetleri’nde politikanın kurallarına göre yürümemesi, bu ülkelerde bulunan yoğun Rus nüfusu ve toplumsal bozulmalar, sosyo-politik olarak bu devletleri zayıf devlet statüsüne sokmaktadır.

Romanya Ulusal Savunma Üniversitesi tarafından 2004 yılında “Karadeniz’de Hükümetler ve Güvenlik” başlığı altında yapılan çalışmanın sonuçları (Sarcinschi, 2005) ise ülke sıralamaları baz alınarak Tablo 4.3’de gösterilmiştir.

Tablo 4.3 : Karadeniz Ülkelerinin Hükümetlerinin Etkinliği

	Bulgaristan	Gürcistan	Romanya	RF	Türkiye	Ukrayna
Politik Kararlılık	2	6	1	5	4	3
Hükümetin Etkinliği	2	6	3	4	1	5
Rüşvetin Kontrolü	1	6	3	4	2	5

Kaynak: NDU, Governance and Security in the Blacksea Area, s.17-20

Sonuç olarak devletlerin birbirlerine göre göreceli zayıflığı, bu devletlerin hem kendi aralarındaki ilişkilerine hem de bu ülkelerin bölge dışı aktörlerle olan ilişkilerine yön vermektedir. Bu durum da bölge dışı aktörlerin söz konusu devletler üzerinde daha etkin olmalarını sağlayarak, bölge güvenliğinin sağlanmasını sağlayacak politikalardan daha ziyade bölge ülkelerinin kendi çıkarları doğrultusunda yönlendirilmesine sebep olmaktadır.(Alkan, 2006)

4.3.2. SSCB’nin Dağılmasından Sonra Karadeniz’de Yaşanan Sorunlar

4.3.2.1. Karadeniz Yetki Alanları’nın Hukuki Statüsü

Türk karasularının²⁶ genişliği 2674 no’lu ve 20.05.1982 tarihli karasuları kanunu ile 6 deniz mili (dm) olarak tespit edilmiştir. Ancak aynı kanununun 1. maddesinde Bakanlar

²⁶ Karasuları, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen Milletlerarası hukuka uygun olarak belirli bir genişlikte olmak üzere belirlenen deniz alanına verilen addır. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere, karasuları bir devletin kıyıları ile açık deniz kesimi altında kalan alandır. Diğer bir tanımda; Karasuları (territorial waters, eaux territoriales), bir kıyı Devletin kara ülkesini çevreleyen ve açık denize kadar uzanan. Milletlerarası hukuka uygun olarak belirli bir genişlikte olmak üzere belirlenen sahile bitişik ve sahile paralel bir şerit teşkil eden Devlet ülkesinin bir parçası olan deniz alanına verilen addır. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere, karasuları bir

Kurulu'na belirli denizler için, o denizlerle ilgili özellikleri ve durumları göz önünde bulundurma ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, 6 deniz milinin üstünde karasularının genişliğini tespit etme yetkisi verilmiştir. Bu kanun daha yürürlüğe girmeden önce de Türkiye ve SSCB arasında 11 Eylül 1980'de Tiflis'te imzalanan anlaşmaya göre her iki ülkenin Karadeniz'deki karasularının 12 mil olduğu kabul edilmiştir. Ayrıca 1981 yılında Bankalar Kurulu Karadeniz'deki mevcut durumun sürdürülmesi kararı almıştır. Bu karar ile Karadeniz'deki karasuları genişliğinin 12 dm. olduğu teyit edilmiştir.(Alkan, 2006)

SSCB'nin dağılması Karadeniz'e sahildar ülkelerin sayısını da artırmış, SSCB ile imzalanan anlaşmalar yeni devletler tarafından da halefiyet prensibince onaylanmıştır. SSCB'nin dağılmasıyla Karadeniz'e sahildar olan Rusya, Ukrayna ve Gürcistan 1991 yılında imzaladıkları Minsk Protokolünün ekindeki Almaata Deklarasyonu ile söz konusu anlaşmalara bağlılıklarını teyit etmişlerdir.

Söz konusu anlaşmalar şunlardır;²⁷

(1) 17 Nisan 1973 tarihinde Ankara'da imzalanan **“Türkiye Cumhuriyeti ile SSCB arasında Karadeniz'de Türk-Sovyet Karasuları Deniz Hudut Hattının Tespiti Hakkındaki Protokol”**: 06.09.1974 tarih ve 7/8884 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 13.12.1979 tarih ve 15091 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Türkiye ile SSCB arasındaki karasuların yan sınırını çizen bu protokolün geçerliliğini Gürcistan Hükümeti, 14 Temmuz 1997 tarihinde Türkiye ile Tiflis'te yaptığı protokol ile, teyit etmiştir. Protokol, Bakanlar Kurulu'nun 17.09.1997 tarih ve 97/9999 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

(2) 23 Haziran 1978 tarihinde Moskova'da imzalanan **“Türkiye Cumhuriyeti ile SSCB arasında Karadeniz'de Kıta Sahaneliği Sınırlandırması Hakkındaki Anlaşma”**: 30.12.1980 tarih ve 8/2159 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 20.01.1981 tarih ve 17226 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. RF, bu anlaşmanın halefi olduğunu, 17.09.1992 tarihli nota ile Türkiye'ye bildirmiştir. Ukrayna ise 30.05.1994 tarihli notasıyla, bu anlaşmaya halef olduğunu Türkiye'ye bildirmiştir.

devletin kıyıları ile açık deniz kesimi arasında kalan alandır. Türkiye , Karasularının genişliği konusundaki tutumunu kuşkuya yer bırakmayacak bir biçimde açıklamak amacıyla Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ertesinde 2674 sayılı Karasuları Kanunu'nu çıkarmak gereğini duymuştur. Kanunun 1. maddesinde Türk karasularının genişliğinin 6 deniz mili olduğu belirtildikten sonra, Bakanlar Kuruluna “belirli denizler için, o denizlerle ilgili bütün özellikleri ve durumları gözönünde bulundurma ve hakkaniyet ilkesine uygun olmak şartıyla, altı deniz milinin üzerinde karasuları genişliği tespit etmek “ yetkisi tanınmıştır. Bakanlar Kurulu bu yetkiye dayanarak, “bu Kanunun yürürlüğe girmesinden önce karasularının genişliği ile ilgili olarak Karadeniz ve Akdeniz'de mevcut olan durumun sürdürülmesi”ni, 29 Mayıs 1982 tarihinde kararlaştırmıştır.(Karar Sayısı 8/4742), TOLONER, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, ISBN 975-486-066-1, İstanbul, 1989, s.107-108

²⁷ Deniz Hidrografi ve Oşinografi Dairesi, <http://www.dzkk.tsk/baskanlık/harekat/shodb>

(3) 11 Eylül 1980'de Tiflis'de imzalanan **“Karadeniz'de Türkiye Cumhuriyeti ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Karasuları Arasındaki Deniz Hududunun İşaretlenmesine İlişkin Belgeler”**: Bu belgeler, 14.01.1982 tarih ve 2579 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 21.01.1982 tarih ve 17581 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Tiflis Anlaşması ve belgeler, Bakanlar Kurulu'nun 3.5.1982 tarih ve 8/4696 sayılı kararı ile onaylanmıştır. Gürcistan, Türkiye ile yaptığı 14.07.1997 tarihli Protokol ile bu anlaşmaya halef olduğunu teyit etmiştir. Protokol, Bakanlar Kurulu'nun 17.9.1997 tarih ve 97/9999 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

(4) Türkiye'nin 23.12.1986 tarihli ve SSCB'nin 6.2.1987 tarihli mektuplarının değişimi yoluyla **“23 Haziran 1978 tarihli Türkiye Cumhuriyeti ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Arasında Karadeniz'de Kıta Sahaneliği Sınırlandırması Hakkında Anlaşma ile Belirlenen Sınırın, Aynı Zamanda T.C. ve SSCB Arasında Karadeniz'deki Münhasır Ekonomik Bölgelerin de Sınırını Teşkil Etmesi Anlaşması”** kabul edilmiştir. Teati edilen mektuplar Bakanlar Kurulu'nun 17 Şubat 1987 tarih ve 87/11510 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 28.2.1987 tarih ve 19386 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. RF, Türkiye'ye verdiği 17.09.1992 tarihli nota ile bu anlaşmanın halefi olduğunu resmen bildirmiştir. Ukrayna ise 30.05.1994 tarihli notasıyla bu anlaşmanın halefi olduğunu teyit etmiştir.

(5) Gürcistan ile 14 Temmuz 1997 tarihinde **“Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Gürcistan Hükümeti arasında Karadeniz'de Deniz Sınırının Teyidine İlişkin Protokol”** Tiflis'te imzalanmıştır. Bu protokolle Türkiye ile Gürcistan arasındaki karasuları yan sınırı, Türkiye ile SSCB arasında imzalanan yukarıdaki anlaşmalar çerçevesinde teyit edilmiştir. Söz konusu protokol, Bakanlar Kurulu'nun 17 Eylül 1997 tarih ve 97/9999 sayılı kararı ile onaylanmış ve 20 Ekim 1997 tarihli Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Anılan Protokol, 22 Eylül 1999 tarihinde Tiflis'te onay belgelerinin teati edilmesiyle yürürlüğe girmiştir. Ayrıca, SSCB ile 23 Haziran 1978 tarihli “kıta sahanlığı”, 11 Eylül 1980 tarihli Tiflis Anlaşması ve ekli belgeleri münhasır ekonomik bölgenin sınırlandırılması konusundaki 23 Aralık 1986 ve 6 Şubat 1987 tarihli notalar nedeniyle Türk ve Gürcü deniz yan sınırları aynen teyit edilmiştir. Protokol Bakanlar Kurulu'nun 17.9.1997 tarih ve 97/9999 sayılı kararı ile onaylanmıştır.

(6) **“Türkiye ile Bulgaristan arasında Mutludere (Rezavsko Deresi), Mansap Bölgesindeki Sınırın Belirlenmesi ve İki Ülke Arasında Karadeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Anlaşması”**: 4 Aralık 1997 tarihinde imzalanmış, her iki ülkenin ulusal onay işlemlerini tamamlamalarını takiben, 4 Kasım 1998 tarihinde

Ankara'da gerçekleştirilen Onay Belgesi Teatisi sonucunda Anlaşma yürürlüğe girmiştir. Anlaşma'da, Türkiye ile Bulgaristan'ın karasuları yan sınırları 12 mil olarak belirlenmiştir. Anlaşma, 29.6.1998 tarih ve 98/11359 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile onaylanmıştır. Bu anlaşma ile Mutludere ortay hattı iki ülke arasındaki kara yan sınırını oluşturmuştur. Ayrıca, Beğendik Körfezi'ndeki deniz yan sınırı, Türk-Bulgar karasuları deniz yan sınırı, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge yan ve dış sınırları da çizilmiştir.

Yukarıda belirtilen hususlar çerçevesinde, Türkiye'nin Karadeniz'deki deniz sınırlarının, karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge yan ve dış sınırları, taraflar arasında yapılmış olan ikili anlaşmalarla tespit edilmiştir. Karadeniz'deki münhasır ekonomik bölgemize yönelik olarak Romanya, Bulgaristan ve Ukrayna ile sınırdaş olduğumuz küçük bir alanda henüz nihai sınırlandırma yapılmamıştır. Bu alan için, SSCB ile Türkiye arasında 23 Haziran 1978 yılında yapılan Kıta Sahanlığının tespitine yönelik protokolde Romanya'nın da söz sahibi olduğu alanda zahiri bir koordinat (43 26 59 N- 031 20 48 E) tespit edilmiş olup, bu koordinatın gerçek değerleri Romanya'nın da iştirak edeceği üçlü görüşmelere veya tarafların Romanya ile ikili anlaşmalarına bırakılmıştır. Yine aynı şekilde, Türkiye ile Bulgaristan arasında 4 Aralık 1997 tarihinde yapılan Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Anlaşmasında da sınırlandırma çizgisinin son bölümünü teşkil eden 9 ve 10'ncü noktalar arasındaki Kıta Sahanlığı ve MEB çizgisinin çizilmesine ilişkin olarak taraflar, (Romanya'yı dikkate alarak) böyle bir çizimin ileride uygun bir zamanda yapılacak müzakerelerde sonuçlandırılması konusunda anlaşmışlardır.

4.3.2.2. RF - Ukrayna Donanması'nın Paylaşılması

SSCB'nin dağılmasıyla²⁸ birlikte yeni bağımsız devletler arasında eski Sovyet Cumhuriyetleri'nin ortak varlıkların bölünmesi süreci başlamıştır. RF ve Ukrayna paylaşacak daha çok varlıkları olması nedeniyle bu devletler arasında daha ön plana çıkmışlardır. Batılı gözlemciler tarafından Ukrayna'da bulunan SSCB'ye ait nükleer silahların SSCB'ye nakli, Kırım'ın statüsü, Karadeniz Donanması ve ana üs Sivastopol'un durumu her an krizi tırmandırabilecek sorunlar olarak dile getirilmiştir²⁹. Bu sorunlar içerisinde Karadeniz Donanması'nın paylaşımı ve Sivastopol Üssü'nün durumu, Ukrayna ile RF arasında en önemli sorunu teşkil etmiştir. Uzun süren bir müzakere süreci sonrası (1992'den itibaren) 28-31 Mayıs 1997 tarihleri arasında Kiev'de üslerin ve donanmanın paylaşımı ile ilgili Ukrayna

²⁸ “Sovyetler Birliği içine doğru oluşan bir patlama (implosion) ile çökmüş ve hızla tek güç merkezinden oluşan bir uluslar arası ortama geçildiği görülmüştür.”, KALAYCIOĞLU, Ersin, “Yeni Dünya Düzeni ve Türk Dış Politikası” konulu makale, SÖNMEZOĞLU, Faruk (Derleyen), Türk Dış Politikasının Analizi, ISBN 975-353-050-1, İstanbul, 2001, s.633

²⁹ <http://www.wws.princeton.edu/~cases/papers/ukraine.pdf>

Başbakanı Pavlo Lazarenko ve RF Başbakanı Viktor Chernomyrdin arasında üç ayrı anlaşma imzalanmıştır.(Alkan, 2006) Bu anlaşmalar;

- Rusya Federasyonu Karadeniz Donanması'nın Ukrayna'da Konuşlanmasının Şartları ve Statüsü Anlaşması,
- Karadeniz Donanması'nın Paylaşımı ve Ukrayna Topraklarında Konuşlanmasıyla ilgili olarak Ödemelerin/Hesapların Çözüme Kavuşturulması Anlaşması,
- Karadeniz Donanması'nın Paylaşımının Parametreleriyle İlgili İmzalanan Anlaşma'dır.

Bu anlaşmalar neticesinde SSCB'nin Karadeniz Donanması'nın % 82'si RF'nin, %18'i Ukrayna'nın olacak şekilde paylaştırılmış, Rus Donanması'nın Karadeniz'deki ana üssü 20 yıllık bir dönem için Sivastopol olarak belirlenmiştir. Ancak RF Donanması'nın her türlü yasal çerçevede Ukrayna kanunlarına uyması zorunluluğu getirilmiştir. Bu anlaşmaların değerlendirmesi yapıldığında müzakerelerin üç temel konu üzerinde geliştiği görülmektedir. Birinci konu, askeri gemilerin Ukrayna Donanması ve RF Karadeniz Donanması olarak bölünmesi, ikinci konu, RF'nin Sivastopol içinde ve çevresinde üsler üzerindeki hakları, üçüncü ve en önemli konu Kırım Yarımadası'nın hangi ülkenin kontrolünde olacağı olmuştur. Bu çerçeve içerisinde müzakerelerin özünde her iki tarafın gerçekçi yaklaşımları yatmaktadır. Ukrayna'nın amacı RF'den bağımsız olarak ortaya çıkmak olmuştur. Bu amaca yönelmek için de özellikle kendisine mali külfet olacak yönelimlerden kaçınmış, Kırım'ın mutlak hakimiyetini sağlamaya çalışmıştır. RF ise güney kanadındaki gücünün devam ettiğini hissettirmek maksadıyla gemilere ve onları barındıracak üslere yönelmiştir. Zira, her ne kadar RF gemileri çürümeye yüz tutmuş olsa da küçük bir donanma bile RF'ye Karadeniz'de varlık sağlayacaktır.(Alkan, 2006)

Bugün için Ukrayna Donanması'ndaki birçok gemi atıl ve eski durumdadır. Buna karşın Ukrayna kendisi için askeri gemi yapım programı yapmamıştır. SSCB'nin dağılmasıyla Karadeniz'de SSCB'nin sahip olduğu 10 büyük tersanenin 8'inin Ukrayna sınırları içerisinde kalmış olmasına rağmen bu şekilde devam ederse 2015 yılında Ukrayna Donanması kalmayacaktır.(Perepelytsya, 2006) Tersanelerin büyük çoğunluğunun Ukrayna topraklarında kalması, aynı zamanda RF'nun donanmasını yenilemesi ve eski donanmasını idame ettirmesinin önünde büyük bir engel teşkil etmektedir.(Perepelytsya, 2004)

Ukrayna Donanması'ndaki azalma trendi, RF donanmasını da etkilemektedir. 1991'den önce SSCB Karadeniz Donanması 86 suüstü gemisi, 64 bot, 12 denizaltı, 348 uçak ve 162 helikopterden oluşurken, 1997 yılında iki donanmanın birbirinden ayrılması ve eski gemilerin hurdaya ayrılmasının bir sonucu olarak, RF'nin Karadeniz Donanması 52 suüstü

gemisi, 12 bot, 4 denizaltı ve 14 uçağa düşmüştür.(Perepelytsya, 2006) 2000 yılında ise Rus Donanması'ndaki gemi sayısı 32 suüstü gemisi, 2 denizaltı, 10 bot ve 30 uçağa düşmüştür. 2010 yılında ise Donanma'nın % 60'ından fazlasının hurdaya ayrılması planlanmıştır. Bu şekilde olduğu takdirde 2010 yılında RF'nin 13 suüstü gemisi, 3 bot, 1 denizaltı ve 20 uçak gemisine sahip olacağı tahmin edilmektedir. Bunun doğal bir sonucu olarak RF Karadeniz Donanması'nı yenilemek isteyebilecektir. Ancak RF'nin bugünkü ekonomik durumu bu yenilenmeyi kısa bir sürede yapabilecek bir durumda değildir. Ancak 2000 yılında yeni nesil korvetlerin inşasına başlanmıştır. Bu korvetlerden 4 tanesi 2010 yılına kadar inşa edilecek ve RF Karadeniz Donanması bu gemilerden bir tanesi ile ilk yeni gemisine kavuşmuş olacaktır. RF Donanması'nı bekleyen bir diğer sorun ise personel sorunudur. RF Donanması'ndaki personelin sayısı gün geçtikçe azalmaktadır. Eğer Donanma personeli sayısındaki azalış bu şekilde devam ederse RF'nin beş bağlantılı denizinde ancak 100-120 gemisi olacaktır.(Alkan, 2006)

Ukrayna Donanması'nın gittikçe yok olması gelecekte kendi başına bir sorun teşkil edebilir. Donanması olmayan bir Ukrayna gelişen bir RF ile karşı karşıya kaldığı sürece kendini savunma yönünden çok güçsüz hissedebilecek, bu durum da Ukrayna'nın RF'nin siyasi ve askeri etkisini üzerinde daha çok hissetmesine sebep olabilecektir. RF'nin Karadeniz Donanması'nın güçlenmesine paralel olarak kendini yok hissetmeyecek bir Ukrayna Donanması'nın varlığı Karadeniz'de güvenlik açısından daha dengeli bir statü oluşturacaktır.

4.3.2.3. RF-Ukrayna arasında Yalta'daki deniz feneri sorunu

13 Ocak 2006 tarihinde Yalta'daki deniz fenerinde görevli Rus personelin görev yerlerine intikalinin Ukrayna yetkilileri tarafından engellenmesiyle birlikte Rusya Federasyonu (RF) ile Ukrayna arasında baş gösteren kriz RF'nun Ukrayna'ya ait Sivastopol limanında bulunan Karadeniz Donanması konusunu ve genel anlamda RF-Ukrayna ilişkilerini kamuoyunun gündemine yeniden taşımış bulunmaktadır. RF'nun Karadeniz donanmasının ana üssü Ukrayna'ya ait Sivastopol limanında bulunmaktadır. Karadeniz Donanmasının faaliyetlerini ve statüsünü düzenleyen ve taraflar arasında 1997 yılında imzalanan çerçeve anlaşmalarda söz konusu üssün RF tarafından 2017 yılına kadar kullanılması, taraflardan birinin sürenin bitiminden en az bir yıl önce bildirimde bulunmaması halinde anlaşmaların kendiliğinden beş yıllık dönemler için uzatılması öngörülmüştür³⁰.

³⁰ 1997 anlaşmalarında kira bedeli karşılığında kontrolü RF tarafına devredilen yaklaşık 4500 tesis ve binanın envanterindeki belirsizlikler bazı tesislerin hangi ülke tarafından kontrol edileceği sorununu ortaya çıkarmıştır. Ukrayna Dışişleri Bakanlığı tarafından 17 Ocak 2006 tarihinde yapılan açıklamada “ Yalta'daki deniz feneri de dahil olmak üzere Kırım'da bulunan deniz ulaşımıyla ilgili tüm tesislerin Ukrayna'nın malı olduğu, Rus

Öte yandan, RF Dışişleri Bakanlığı tarafından yapılan açıklamada ise “Ukrayna’nın Yalta’daki deniz feneriyle ilgili tutumunun iki taraf arasında Karadeniz Donanması’nın paylaşımı hakkında imzalanan anlaşmalara aykırı olduğu” ve “RF ile Ukrayna Devlet Başkanları’nın Astana’da ahiren gerçekleştirdikleri ve yapıcı sonuçlar veren buluşmaya gölge düşüren Yalta’daki deniz feneri hadisesinin, Ukrayna tarafının Karadeniz Donanması’nın ve ona ait tesislerin faaliyetlerini engellemeye yönelik provokasyonlarının bir örneğini teşkil ettiği belirtilmiştir.

Karadeniz’deki Rus Donanması’nın varlığının sürdürülmesi ve donanmaya ait tesislerin kullanımı RF açısından stratejik ve siyasi önemi haizdir. Nitekim RF Savunma Bakanı Ivanov Ocak 2005’te yaptığı bir açıklamada. “Rusya’nın Sivastopol üssünden ayrılmayacağını, Ukrayna ile mevcut anlaşmaların 2017 yılına kadar geçerli olduğunu, zaman geldiğinde bu anlaşmaların uzatılması konusunun değerlendirileceğini, Novorossisk’te yeni üsler inşa edilmesi projesinin ise hiçbir şekilde Sivastopol üssünün Novorossisk’e taşınması anlamına gelmediğini” kaydederek, RF’nun Sivastopol üssüne atfettiği önemi ortaya koymuştur.

Sonuç olarak, Yalta’daki deniz feneri hadisesinin ve Sivastopol üssüne ilişkin son tartışmalar ile doğalgaz sevkiyatı ve fiyatları konusunda ahiren ortaya çıkan anlaşmazlığın, 2005 yılında Yuşçenko’nun iktidara gelmesiyle Rus-Ukrayna ilişkilerinin serinleyen ve hatta soğuyan havasının somut belirtileri olduğu gözlenmektedir. İki ülke yönetimlerinin iç ve dış politikadaki yönelimlerinin farklılığına rağmen RF ile Ukrayna arasındaki ortak tarih ve kültür bağlarının mevcudiyeti, etnik yakınlık, Sovyetler Birliği’nin mirası olarak çok önemli doğalgaz tedarikçi-transit ülke bağımlılığı ve genel ekonomik işbirliği gereği gibi hususların, tarafları sorunları daha fazla büyütmemeye ve bazıları geçici de olsa çözümler bulmaya sevk edeceği değerlendirilmektedir.

4.3.2.4. Tuzla Adası Sorunu

Tuzla Adası sorunu³¹, 2003 yılında Kerç Boğazı’nda Ukrayna’ya ait olan bir ada üzerinde RF’nin egemenlik iddia etmesi sonucu ortaya çıkan bir sorundur. Geçmişte Taman

Karadeniz Donanması’nın Kırım’daki deniz feneriyle ilgili hareketlerin egemen bir devletin faaliyetlerine neredeyse müdahale niteliğini taşıdığı” belirtilmiştir.

³¹ “Bir şerit halinde olan adanın uzunluğu 8 km., genişliği 600 m., yüksekliği 1-1,5 m. arasındadır. Kerç Boğazı’nın derin yerleri Ukrayna ile bu ada arasında yapılmaktadır. Ukrayna 2002 yılı içerisinde geçiş ücreti olarak toplam 12 milyon dolar kazanç sağlamıştır. Bunun sadece 1.09 milyon doları Rus gemilerinden alınmıştır. 2003 yılının ilk 9 ayında ise bu geçişlerden toplam 8 milyon dolar, RF gemilerinde ise 0.97 milyon dolar kazanç elde edilmiştir.”, http://www.ukraine-eu.mfa.gov.ua/cgi-in/valmenu_miss.sh?1p01039959.html

Yarımadası'yla bütünleşik olan ada 1925 yılında gerçekleşen büyük bir fırtına ile ana karadan ayrılmıştır. Daha önce SSCB'ye ait olan ada 7 Ocak 1941 tarihinde Kırım Otonom Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'ne bırakılmıştır. 1954 yılında da Kırım Yarımadası, Ukrayna Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'ne bağlanmıştır. SSCB'nin dağılmasına kadar geçen sürede her iki tarafın resmi haritalarında ada Ukrayna'ya bağlı olarak gösterilmiştir.(Alkan, 2006)

Tuzla Adası sorunu, RF'nin Kerç Boğazı'nın ortasında bulunan Tuzla Adası'na doğru 2003 yılında bent inşa etmesiyle gündeme taşınmış, 20 Ekim 2003 tarihinde de Moskova'nın Ukrayna'dan adanın kendisine ait olduğunu ispat etmesini istemesi ile gerginlik artmıştır. Vladimir Putin'in genel sekreteri Aleksandr Voloşin'in "Gerekirse Ukrayna'yı bombalarız" açıklaması gerginliği zirveye çıkarmıştır. RF, benti yapmasının amacını; Taman Yarımadası'nın ekolojik durumunu kontrol etmek olduğunu ifade etmiştir. Ukrayna ise bent inşasını, Rusya'nın sınır tartışmalarını yeniden başlatmak için araç olarak kullanma isteği olarak değerlendirmiştir. Her iki taraf sorunun barışçıl yöntemlerle çözülmesine karar vermiş ve sorunun çözümüne yönelik olarak iki taraf arasında 24 Aralık 2003 tarihinde Azak Denizi'nin kullanımı ve Kerç Boğazı sorunu hakkında bir anlaşma imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Azak Denizi iç su statüsünde olacak, Kerç Boğazı'nın statüsü ve Azak Denizi'nin paylaşılması ayrı anlaşmalarla belirlenecektir.(Alkan, 2006)

Tuzla Adası sorunu yapay olarak ortaya çıkarılmış bir sorundur. Yapılan anlaşmalar sonucunda da RF avantajlı çıkmış ve Kerç Boğazı'na yabancı bir harp gemisinin istediği zaman girmesini engellemiştir. Diğer taraftan bu gerginlik Ukrayna'nın RF'nin toprak talebine karşı tepkisinin ne ölçüde olabileceğini gösteren bir gelişme olmuştur. Anlaşma sonucunda adanın kime ait olduğunun açıklığa kavuşturulmaması ise istenildiği zaman gelecekte bir sorun çıkarmak için RF'nin eline koz vermiştir. Diğer taraftan bu sorun Ruslar'ın yoğun olarak yaşadığı Kırım Yarımadası'nın statüsüyle de bağlantılandırılabilir bir coğrafyadadır.(Alkan, 2006)

4.3.2.5. Yılan Adası Sorunu

Yılan Adası kıyıda 44 km. uzaklıkta, Tuna Nehri ağzının doğusunda, yaklaşık 0.17 km. karelik bir alanı kapsayan, 662 m. uzunlukta, 440 m. genişlikte bir adadır. Adanın çevresinde ise el sürülmemiş önemli ölçüde petrol ve gaz rezervleri mevcuttur. Ada ile ilgili sorun bu adanın kime ait olduğu sorundur. 1 Aralık 1918'de birliğini sağlayan Romanya'ya göre 1919-1920 Paris Barış görüşmeleri sırasında adanın statüsü ile ilgili herhangi bir değişiklik yapılmamış ve adanın Romanya'nın olduğu kabul edilmiştir. 2nci Dünya Savaşı sonrasında da adanın statüsünde bir değişiklik yapılmamış, 28 Haziran 1940'daki Sovyet ultimatosu ile Baserabya SSCB'ye bırakılmış ancak ada herhangi bir sınır anlaşmazlığına

konu olmamıştır. 1947'deki Paris Barış Antlaşması ile de galip devletler 1940'daki durumu kabul etmişlerdir. Bu gelişmelerden sonra SSCB ile Romanya arasında iki anlaşma yapılmıştır. Her iki anlaşmaya göre Yılan adası SSCB sınırları içerisinde kalmıştır. Ancak bu anlaşmalar Romanya parlamentosu tarafından onaylanmamıştır. Bu nedenle Romanya'ya göre bu iki anlaşma anayasal bakımdan geçersizdir. 1991'den sonra SSCB'nin dağılması ile birlikte Ukrayna adanın kontrolünü almış, Romanya ise bu duruma sürekli itiraz ederek adanın kendisine ait olduğunu iddia etmiştir. Ancak bu süreçte her iki taraf da sorunların barışçıl yöntemlerle çözümüne taraf olmuşlardır. Bu kapsamda Romanya sorunu 2003 sonbaharında Uluslararası Adalet Divanı'na götürerek çözmek istemiş, Ukrayna ise sorunun ikili görüşmeler ile çözülmesinin daha uygun olacağını değerlendirmiştir.

4.3.2.6. Ukrayna'nın Bölünmesi ve Kırım'ın Statüsü Sorunu

Ukrayna'da yaşanan politik krizin arkasında bir yüzyıl önce ülkenin doğu ve batı olarak aynı ulus ama farklı iki kültür farklı iki dil, farklı iki tarih olarak bölünmesi yatmaktadır. Ülkenin doğusu asırlar boyunca ilk önce Rus İmparatorluğu ve sonra SSCB ve Moskova'nın hakimiyetinde kalmıştır. Bu coğrafyadaki insanlar Ukrayna aksanıyla Rusça konuşmakta ve kendilerini Rus olarak tanımlamaktadırlar. Bu yüzden başkanlık seçimlerinde ağırlıklı olarak Moskova yanlısı Viktor Yanukovych'i desteklemişlerdir. Ukrayna'nın batısı ise her zaman yüzünü batıya dönmüştür³². Başkanlık seçimlerinde ülkenin bu kısmı ağırlıklı olarak Batı yanlısı Viktor Yushchenko'yu desteklemişlerdir.(Alkan, 2006)

Ülke içindeki etnik durum ve siyasal tabloya bakıldığında Dinyeper Nehri'nin doğusunda kalan Doğu illeri olarak adlandırılan bölgede yoğun bir Rus nüfusu bulunmaktadır. Nüfusun % 20'sini oluşturan Ruslar'ın ağırlıklı olarak yaşadığı yerler ise Doğu illerinin yanında Kırım, Odessa ve Kiev'dir. Doğu illeri tamamen RF'nin ekonomik yapılarına bağlı durumdadır ve Ukrayna'nın doğusu tam bir ekonomik güç bile değilken batı büyük ölçüde doğuya bağımlıdır. Ülkenin kuzeybatı ve merkezi bölgelerinin geçim kaynakları ziraat iken, ülkenin doğusu Ukrayna'nın kömür yatakları, çelik endüstrisi, ve askeri endüstriyel komplekslerinin bulunduğu eski endüstri merkezidir. Ayrıca Ukrayna'nın en önemli liman kenti konumundaki Odessa'da Rus nüfusunun ağırlıkta olduğu göz önüne alınırsa Ukrayna içindeki Ruslar faktörünün ulusal ekonomi yapılarından dışlanmasının oldukça zor olduğu görülmektedir.(Alkan, 2006)

³² Bölge 14 ncü yüzyıldan 18 ncü yüzyıla kadar Polonya'nın hakimiyeti altında, 1nci Dünya Savaşı'na kadar da Avusturya-Macaristan İmparatorluğu hakimiyeti altında kalmıştır. 1nci Dünya Savaşı'ndan sonra hızlı bir şekilde kendi kurallarını ve hükümetini kurarak bağımsız kalmış, ancak kısa bir süre sonra tekrar Polonya'nın kontrolüne girmiştir. Daha sonra Sovyet istilasına ve Nazi işgaline uğramış, 1991 yılına kadar da SSCB'nin kontrolünde kalmıştır.

Ukrayna Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte stratejik önemi en fazla artan ülkelerden biri olmuştur. Ukrayna'nın bu stratejik önemine binaen Ukrayna'nın 2003-2004 yıllarında RF'ye yaklaşması Batı'nın dikkatini 2004 sonu seçimlerine çekmiştir. Zira, Kuçma'nın 6 Temmuz 2004'te imzaladığı askeri doktrininden AB ve NATO hedeflerini çıkarması ve 15 Ağustos 2004 tarihinde yapılan RF ve Ukrayna görüşmesinde Ortak Ekonomik Pazar çerçevesinde iki ülke arasında entegrasyonun hızlandırılması ve derinleştirilmesi yönünde uzlaşmaya varılması Batı için tehlike çanların çalması anlamına gelmiştir. Aynı şekilde, 18 Ağustos Soçi Zirvesi'nde de "Gaz Sektöründe Stratejik Ortaklığı Sağlayacak Önlemler" adlı anlaşma imzalanarak, Ukrayna topraklarından geçerek Batı pazarlarına aktarılan Rus petrolünde % 50 artış sağlanması kararı ve Batılı şirketlerin Ukrayna'nın boru hatlarını kullanarak Odessa Limanı'ndan petrol sevkiyle ilgili resmi taahhütten vazgeçerek Ukrayna boru hatlarını ve Odessa Limanı'nı Rus petrolünün sevkine tahsis etmesi Batı'yı rahatsız eden diğer hususlar olmuştur. Ukrayna, RF ile iyi geçinmek zorundadır, RF ile ilişkilerinin aşırı kötüleşmesi Ukrayna'yı parçalanmanın eşiğine getirebilir.(Alkan, 2006)

Ukrayna sınırları içinde bir diğer sorun ise Kırım Yarımadası'nın statüsüdür. Rus nüfusun yoğunluklu olarak yaşadığı, RF ve Ukrayna gemilerinin ana üslerinin ve birçok tatil yerinin olduğu Kırım, 1954 yılında Sovyet lideri Nikita Khrushchev tarafından Ukrayna'nın Rusya ile birleşmesinin 300ncü yıldönümünde dostluk jesti olarak Ukrayna'ya verilmiştir. Kırım'ın Ukrayna'ya katılmasını müteakip Kırım'da birçok Rus politik organizasyonları faaliyetlerde bulunmuşlardır. 1992 yılındaki etnik gerilimlerde Kırım'ın Ukrayna'dan ayrılıp RF'ye katılması düşünceleri dile getirilmeye başlamıştır. Temmuz 1992'de her iki ülkenin parlamentoları bir karar vererek, Kırım'ın ekonomik ve kültürel özerkliğe sahip olarak Ukrayna'ya bağlı kalması sonucuna varılmıştır. Kırım içerisinde Türkiye'yi yakından ilgilendiren bir unsur ise Kırım Tatarları'dır. Kırım'ın % 12'lik nüfusuna sahip Kırım Tatarları komünistlerden başka Kırım'da politikada aktif olan tek unsurdur ve Kırım Tatarları'nın çok büyük çoğunluğu Kırım'ın Ukrayna'yla bütünleşmesini istemektedir. Ukrayna'da ise Kırım Tatarları karşı komünist bir hareket olarak görülmekte ancak burada yaşayan Tatarlar'a birgün Türkiye'ye katılma istekleri olabileceği düşüncesi ile şüphe ile bakılmaktadır. Ancak Ukrayna-Türkiye ilişkilerinde sık sık analiz edilen Kırım meselesi, bugün ve yakın gelecekte iki ülkenin ilişkilerini zedeleyecek bir durum arz etmemektedir. Nitekim Türkiye Kırım üzerinde hiçbir zaman hak iddia etmemiştir.(Alkan, 2006)

4.3.3. Karadeniz Çevresindeki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri

Kafkasya, dünyanın yüzölçümü bakımından en büyük, askeri güç bakımından ikinci büyük güç olarak bilinen SSCB'nin dağılmasının ardından, jeopolitik sarsıntı geçirmiştir. Bu kapsamda, Kafkasya bölgesinde jeopolitik boşluk alanı oluşmuş ve bölge oluşan jeopolitik boşluğu doldurmak isteyen, küresel ve bölgesel aktörlerin güç mücadelesine sahne olmuştur.(Kantarıcı, 2006) Özellikle Kafkasya Soğuk Savaş sonrası, adeta şiddet saçan bir bölgeye dönüşmüştür. Kafkasya bölgesi “*Avrasya'nın Balkanları'dır*”.11 Mayıs 1918'de kurulan bağımsız Kuzey Kafkasya Cumhuriyeti'nin toprakları SSCB döneminde bugünkü siyasi coğrafyayı yansıtan Adigey, Abhazy, Karaçay-Çerkes, Kabartay-Balkar, Kuzey Osetya, Çeçenistan, Dağıstan ve İnguşetya Cumhuriyetleri biçiminde bölünmüştür. "Böl ve yönet" politikasının uzantısı olarak merkez tarafından dayatılan yapay kimlik ve sınırlar ile kurumsallaştırılmaya çalışılan toprak ihtilafları Sovyet Kuzey Kafkasya'sını karakterize etmiştir. Kafkasya'nın 1990 sonrası dönemde “kriz yayı” şeklinde görülmesinin en önemli nedenleri, politik istikrarsızlık, ekonomik krizler, devletlerin yapılarında görülen erozyon, yolsusluklar ve güvenlik sorunlarıdır. Kafkasya'da SSCB sonrası dönemde görülen çatışmalar da bir soğuma ve ateşkes görülsede hiçbirinde nihai bir barışa ve uzlaşmaya ulaşamamıştır.(Demir, 2006)

Büyük kısmı RF içinde kalan Kuzey Kafkasya'ya bakıldığında, en başta çok sayıda etnik grup barındırdığı görülmektedir. Bu etnik grupların en büyüğünü bir milyon civarında nüfusa sahip olan Çeçenler oluştururken, en küçüğünü ise dağınık bölgelerde yaşayan, nüfusu beş binin altındaki etnik gruplar teşkil etmektedir. SSCB'nin kurulduğu yıllarda bu gruplar etnik bilinç taşımamakta ve aralarında etnik fark bulunmamaktaydı. Nitekim aynı gelenek ve göreneklere sahip olmak, sömürge altında yaşamış bulunmak ve İslam dini, etnik grupları birleştiren unsurlardı. Ancak SSCB zamanında bu halkları bölmeye yönelik politikalar uygulanmış ve önemli ölçüde başarılı olunmuştur. Bu amaçla kan bağı, milliyetçilik, çeşitli milliyetlerin otonom alt birimlerini oluşturma, cumhuriyetleri iki etnik grup ismiyle adlandırma, vb. yöntemler kullanılmıştır. “Çarlık Rusyası”ndan itibaren uygulanan bu yöntemlere "böl ve yönet" politikası denmektedir.(Alkan, 2006)

Bölgenin etnik yapısının dışında bölgeyi çatışmalı ortama sokacak coğrafi unsurlar da vardır. Kafkasların dağlık coğrafi yapısı bölgede çok az alternatif yolun ve ulaşım ağının bulunmasına imkan vermektedir. Kafkas sıradağları Kafkasya ile Transkafkasya'yı birbirinden ayırırken, birbirleriyle ilişkili bölgeler arasında doğrudan ulaşım imkan vermemektedir. Bu durumda RF açısından Kafkasya'da deniz taşımacılığının stratejik

önemini artırmakta ve Karadeniz sahilindeki Abhazya ile Hazar Denizi kıyısındaki Dağıstan jeostratejik önem kazanmaktadır. Diğer yandan RF'nin Kafkasya'daki petrol rezervlerinin % 34'ü Stavropol Bölgesi'nde, % 33'ü Çeçenistan ve İnguş Cumhuriyeti'nde, % 27'si Krasnodar Bölgesi'nde, % 5'i Dağıstan'da ve % 1'i Kabardin-Balkar Cumhuriyeti'nde yer almaktadır. Petrol ve doğalgaz rezervleri açısından Kafkasya RF için çok fazla önem taşımada, Hazar petrollerinin batıya ulaştırılmasında düşünülen muhtemel boru hatlarının üzerinde yer alması, bölgede aynı zamanda petrol rafinerilerinin ve petro kimya tesislerinin bulunması ve RF'nin Karadeniz'e açılış güzergahında olması nedeni ile RF için jeostratejik ve jeoekonomik önem taşımaktadır.

Kafkasya'daki kriz kaynaklarının nedenleri olarak gösterilebilecek, kökten dincilik, etnik çatışma, petrol, organize suç, enerji hatlarının güvenliği ve iktisadi nedenlere dayanan göç olarak sıralanan altı konu, üç ana başlık altında toplanabilir. Öncelikle, etnik çatışmalar ve kökten dincilik kimlik sorunlarıdır. İkinci olarak organize suç ve iktisadi nedenlerle göç, sosyo iktisadi sorunlardır. Üçüncü ve son olarak, petrol ve enerji hattı güvenliği sorunları enerji sorunlarıdır. Kimlik meseleleri en iyi ulusal ve uluslar üstü seviyede incelenirken sosyo iktisadi sorunlar devlet seviyesinde ve enerji sorunları da uluslararası seviyede incelenebilir. Tabi ki tüm bu konular birbirlerini etkiler ve (inceleme seviyeleri gibi) kendi başlarına bağımsız değillerdir. Fakat aşağıdaki tablo, analitik sonuçlara ulaşmamızı sağlayacak sistematik bir çerçeve olarak sunulabilecek en iyi örnektir.(Cutler, 2006)

Tablo 4.4: İnceleme seviyelerine göre, kriz kaynakları olarak konular ve özel konular.

İnceleme Seviyeleri	Konular	Özel Konular
Ulusal ve Uluslarüstü	Kimlik	Etnik Çatışma, Kökten Dincilik
Devlet	Sosyo İktisadi	Organize Suç, İktisadi Nedenlerle Göç
Uluslar arası	Enerji	Petrol, Enerji Hatları Güvenliği

Kaynak: CUTLER, R., "Kafkasya'daki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri", s.106

Kafkasya ile ilgili bu altı etkene baktığımızda bölgede yaşanan krizin nedenlerinin başında etnik, dilsel ve dinsel yapısının heterojen olması en büyük problem sahasıdır. Günümüzde Kafkasya'da 50'den fazla etnik grup yaşamaktadır ve bu grupların birçoğu, Rus politikalarının bir sonucu olarak, birbirleriyle çatışma halindedir. Rus politikalarının temel esası "böl ve yönet" prensibine dayandığından bölgede istikrarsızlık ve güç kaybı bulunmaktadır.(Kantarıcı, 2006) Problemlili kriz bölgelerinin en belirginleri Azerbaycan'daki Yukarı Karabağ; Gürcistan'daki Acaristan, Abhazya, Güney Osetya ve Cevaheti ve Rusya Federasyonu'nda Çeçenistan'dır. Kafkasya'daki temel kriz bölgeleri Tablo 4.5'de gösterilmiştir.

Tablo 4.5: Kafkasya’da Temel Kriz bölgeleri

Ülke	Anlaşmazlık	Tanımı	Durum
Rusya Federasyonu	Çeçenistan	Bağımsızlık talebi, 1994 ve 1996’da ayrılıkçı savaş (etnik çatışma), Radikal terörizm (en son 2004, K.Osetya, Beslan baskını)	1996’da ateşkes, Hasavyurt Ant. Çatışmalar ve kökten-dinci terör eylemleri sürüyor
	Dağıtistan	Çeçenistan bağlantılı ayrılıkçılık	Potansiyel/ Durgun
Ermenistan	Dağlık Karabağ	Azerbaycan ile toprak anlaşmazlığı	Potansiyel/ Durgun AGİT MINSK Grubu devrede
Azerbaycan	Nahçıvan	Ermenistan ve İran ile sınır sorunları	Potansiyel/ Durgun
	Talış Bölgeleri	Bakü’nün güneyinde İranlı halkın yaşadığı bölge	Potansiyel/ Durgun
	Lezgi Bölgeleri	Dağıstan sınırında etnik ayrılıkçılar, Dağıstan’a ilhak olmak istiyor.	Potansiyel/ Durgun
Gürcistan	Abhazya	1992-1993’te ayrılıkçı savaş, RF’nun güdümünde yönetim Gürcistan’dan ayrılarak RF’nuna katılmak istiyor.	Potansiyel/ Hareketli
	Acaristan	Yerel yönetim Tiflis’i tanımıyor.	Potansiyel/ Durgun
	Cevahati	Ermeni ayrılıkçılar; yerleşik “Mesket (Ahıska) Türkleri” ile gerilim.	Potansiyel/ Durgun
	Mingrelia	Eski Gürcistan Devlet Başkanı Gamsakhurdia yanlıları.	Potansiyel/ Durgun
	Güney Osetya	1990-1991 yıllarında ayrılıkçı savaş; RF’na ilhak olmak istiyor.	Potansiyel/ Durgun
	Pankisi ve Kodori Vadisi	RF, Çeçen Gerillalarının bu bölgede üslendiğini ve Gürcistan’ın bu gerillaları himaye ettiğini savunuyor.	Potansiyel/ Durgun
	Rus Askeri Üsleri	Cevaheti bölgesinde Ahılkelek, Abhazya’da	

Kaynak : KANTARCI, H., Kısaçtaki Bölge Kafkasya, s.69

4.3.3.1. Çeçenistan Sorunu

1859 yılında tamamlanan Kafkas Savaşı'nın sonucunda, Çeçenistan Rusya ile birleştirilmiştir. 1922 yılına, SSCB bünyesinde, Çeçen Özerk Bölgesi kurulmuştur. 1934 yılında, Çeçen Özerk Bölgesiyle, İnguş Özerk Bölgesi birleştirilerek, Çeçen-İnguş Özerk Bölgesi oluşturulmuştur. 1936 yılında, bu özerk bölgeye, özerk cumhuriyet statüsü verilmiştir. 1944 yılında ise Almanlarla işbirliği yaptıkları gerekçesiyle, Çeçen ve İnguşlar, Kazakistan'a ve Orta Asya ülkelerine sürgün edilmişlerdir. 1957 yılında, Çeçen-İnguş Özerk Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti yeniden tesis edilmiştir. SSCB'nin dağılması ile birlikte Kuzey Kafkasya'da ortaya çıkan sorunlardan en önemlisi Çeçenistan³³ sorunudur. Zaman zaman tekrar canlanmaya başlayan sorun, RF ve Çeçenistan arasında iç savaşa kadar uzanan boyutlarda devam etmektedir.(Kantarıcı, 2006)

SSCB'nin dağılması sürecinde 1990 Kasım ayında Çeçenler önce İnguşlar ile yollarını ayırmışlar daha sonra Moskova'ya rağmen yapılan başkanlık ve parlamento seçimlerinde Cahar Dudayev'i Başkan seçmişlerdir.(Demir, 2006) 1991 Ağustos ayında Moskova'daki başarısız darbe girişiminden sonra, Rusya Federasyonu'nun liderleri Çeçen – İnguş Cumhuriyeti üzerindeki otoritelerini teyit etmeye çalışmışlardır. 19 Ekim 1911 tarihinde Başkan Yeltsin Çeçenistan'dan, Rusya Federasyonu'nun Sovyet Meclisi tarafından resmen açıklanan şartlara imza atmasını istemiştir. Dudayev, Çeçen milli muhafızlarının hareket kapasitesinin ve sayılarının artırılacağını duyurmuş ve Grozni'de büyük gösterilerle desteklenmiştir. Rusya Federasyonu, Çeçen Cumhuriyeti'ni Rusya Federasyonu'nun bir parçası olarak gördüğünü belirtirken ve Çeçenistan'ı Rusya Federasyonu'nun kanunlarına uygun davranmaya davet ederken Çeçenistan, bağımsız bir devlet gibi hareket etmeye çalışmıştır. Rusya Federasyonu, Çeçenistan üzerinde etkili bir kontrol sağlamakta başarısız olmasına rağmen 1994 yılının ortasına kadar varlıklarını birlikte sürdürmüşlerdir.(Cutler, 2006)

³³ “Rusların Kuzey Kafkasya'ya girişi 1783 yılında başlayan askeri sefere dayanmaktadır. Direnişin liderliğini 1791 yılında ele geçirilen Çeçen asıllı Şeyh Mansur yapmaktaydı. 1834'ten 1859'a kadar İmam Şamil liderliğindeki Müslüman Kuzey Kafkasya halkı, uzun ve kanlı bir direniş mücadelesi vermiştir; fakat, Ruslar çok fazla sayıda olmaları ve topyekûn savaş siyasetleri sayesinde galip gelmişlerdir. Bolşevik devriminden sonra, 1929 yılında Stalin'in sosyalist kampanyası yeni bir isyana ve baskıya yol açmıştır. 1936 - 1938 yıllarında sürdürülen yok etme hareketi, binlerce Çeçen'in hapse atılmasına ve öldürülmesine yol açmıştır. 23 - 24 Şubat 1944 tarihlerinde Çeçenler ve komşuları olan İnguşlar Rus orduları tarafından düzenli olarak toplanarak yük trenleriyle doğuya gönderilmiştir. 1956 yılında Khrushchev'in 20 nci parti kongresinde yaptığı Stalin'in felsefesinden uzaklaşan konuşmasını takiben, eski Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Meclisi, gönderilen Çeçenlerin üzerindeki hukuki sınırlamaları kaldırmıştır; fakat, ana vatanlarına dönme ve mülklerinin iadesi taleplerini reddetmiştir. Ancak, 1957 yılında Çeçenlerin ana vatanlarına dönmelerine izin verilmiştir.”, CUTLER, Robert, “Kafkasya'daki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri”, s.107

1994 Şubat ayında, Rusya Federasyonu ve Tataristan, (Çeçenistan'dan başka Mart 1992 Federal Anlaşması'nı imzalamayan tek cumhuriyet) Rusya Federasyonu'nun egemenliğini beyan eden fakat Tataristan'a büyük özgürlük alanı sağlayan bir anlaşma imzalamıştır. Fakat Dudayev, Çeçenistan bağımsız bir devlet olarak tanınmadan ve uluslar arası hukuka tabi olmadan Rusya Federasyonu ile pazarlıklara başlamayı reddetmiştir. 1994 Temmuz ayında, iki taraf arasında düşük seviyede çatışmalar başlamış, Rus birlikleri Çeçenistan'a girmiştir.(Vladu, 2005) Rus güçleri başkent Grozni'yi ve nüfusun yoğun olduğu diğer merkezleri yerle bir etmiş fakat Çeçen güçler 1995'ten 1996'ya kadar şehir merkezleri dışında çok büyük bir alanı, dağlık bölgelerde savaşılarak elinde tutmuştur. Rus askerleri şehir merkezlerine saldırılarda hiçbir ayırım yapmaksızın güç kullanınca Çeçen savaşçılar Rus güçlerine karşı gerilla taktiklerine yönelmiştir. 1996 yılında Rus güçleri yeni bir saldırıya başlamıştır. General Alexander Lebed'in arabuluculuğuyla ağustos ayında Kasavyurt Anlaşması imzalanmıştır. Rus askeri birlikleri aralık ayında Çeçen Cumhuriyeti'ni ayrılıkçı güçlerin etkili kontrolüne bırakarak çekilmiştir. Çeçenistan'da üslenen aşırı İslamcılar, 1999 Ağustos ve Eylül aylarında komşu Rusya Federasyonu Dağıstan Cumhuriyeti'nde iki kez silahlı saldırıda bulunmuşlardır. Aynı yıl ekim ayı içinde Rusya Federasyonu, terörizme karşı ve sadece dağlarda faaliyet gösteren Çeçen savaşçıların üstesinden gelme mücadelesi olarak gerçekleştirdiği hareketle Çeçenistan'a yeni bir saldırıda bulunmuştur. Çeçen liderler, Rus askerlerine karşı yapılan savaşın³⁴, Rus mevzilerine karşı vur kaç saldırıları şeklinde bir gerilla hareketi olarak devam edeceğini söylemiştir.(Cutler, 2006)

Çeçenistan'daki radikal İslami gelişim ve buna bağlı olarak yaşanan iç çekişmeler 1999 yılı sonbaharına kadar devam etmiştir. Bu süre zarfında RF, Çeçenistan'ı ekonomik izolasyon yolu ile teslim ve anlaşmaya zorlamış, Çeçenler ise RF'nin 100 milyon dolarlık borcunu ödememesini gerekçe göstererek Bakü-Novorosiski petrol boru hattını kapatmışlardır. Bu olay ve aynı zamanda Çeçenistan içindeki Vahabi kökenli radikal İslami gelişim ve artan terör olayları RF'nin 1999 yılının Eylül ayında ikinci kere Çeçenistan'a karşı savaş açmasına sebep olmuştur. Çeçenistan sorununa önem atfeden ve Kuzey Kafkasya'daki diğer sorunlardan ayrılan özelliği; diğer çatışmalar bölge halklarının birbirine karşı yaptığı mücadele iken Çeçen Savaşı'nın RF'ye karşı yapılmış bir bağımsızlık hareketi olmasıdır. Aynı zamanda bu hareket RF içinde hem askeri kanatta hem de sivil kanatta ayrılıkçı düşüncelere sebep olmuştur. Diğer bir taraftan Çeçenistan'daki petrol rezervlerinin RF için

³⁴ “Çeçen direnişçilerin amaçları, RF Federal Güvenlik Birlikleri'nin Çeçenistan'dan çıkarılmasıdır. Büyük ölçüde dış mali yardıma gerek duymaktadırlar. Bölgede faaliyette bulunan Arap unsurlar, dış yardım almaya ve Çeçen lider Maskhadov üzerinde mücadeleyi sürdürmesi konusunda etkili olmaya devam etmektedirler.”, Bkz., KANTARCI, Hakan, a.g.e., s.79

hayati bir önem taşımadığı görülmektedir. En iyimser tahminlere göre Çeçenistan ve İnguş Cumhuriyeti'ndeki petrol rezervi 60 milyon ton civarındadır. Bu rezervlerin en fazla 15 yıl kadar devam edeceği değerlendirilmektedir. Ancak Çeçenistan'ı RF için vazgeçilmez kılan unsur Grozni'nin Hazar ve Orta Asya petrolerini Karadeniz'e taşıyan Bakü-Novorossisk boru hattının bağlantı noktasında yer alması, RF'nin Karadeniz'e açılış güzergahında bulunması ve dolayısıyla RF için taşıdığı stratejik önemidir.

4.3.3.2. Dağıstan Sorunu

Dağıstan Cumhuriyeti, dünyanın etnik bakımdan en bölünmüş alanlarından birisidir. Otuzdan fazla etnik gruba ve iki milyon civarında nüfusa sahip olan Dağıstan, Kuzey Kafkasya'daki en büyük ve en aynı zamanda en fakir cumhuriyettir. SSCB'nin dağılmasından sonra iki temel konu Dağıstan'ın istikrarını tehdit etmektedir: Hassas çok etnikli yapı ve son dönemlerdeki islami muhalefet. Dağıstan'ın güneyindeki dağlık bölgede yaşayan halkların Sovyet döneminde ekonomik ve sosyal sebeplerden Dağıstan'ın kuzeyindeki verimli ovalara göç ettirilmesi, ovalarda yaşayan Kumuklarla dağlardan göç eden Avar, Dargı, Lezgiler arasında etnik problem ve çatışmaların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. (Tavluk, 2002) Dağıstan, geçmişten bugüne, İslam dininin Kafkasya'daki önemli ve etkin olduğu merkezlerinden birisi olmuştur. Dağıstan'ın başkenti Mahaçkale, büyük demiryolu kavşağı ve Rusya'nın Hazar Denizi'nde donmayan yegane askeri ve ticari limanına sahiptir. Aynı zamanda Dağıstan Kafkas cumhuriyetlerinin Hazar Denizi'ne erişimini sağlaması nedeniyle jeopolitik öneme sahip bir konumdadır. (Tişkov, 2000)

4.3.3.3. Kuzey Osetya-İnguşetya Sorunu

Kuzey Kafkasya'daki önemli bir anlaşmazlık konusu İnguşetya ve Kuzey Osetya Cumhuriyetleri arasında Prigorodniy Bölgesi'ne ilişkin yaşanan sorundur. Bu bölge tarihi olarak İnguşlar'ın yaşadığı ve İnguşetya'ya ait bir bölge idi ve 1939 nüfus sayımına göre Prigorodniy Bölgesi'nin 33800 kişilik nüfusunun 28100 kişilik bölümü İnguşlardan oluşuyordu. 2nci Dünya Savaşı sırasında ise İnguşlar bölgeden sürülmüş ve 1944 yılında Çeçen-İnguş Cumhuriyeti'nin dağıtılmasından sonra, bölge Kuzey Osetya'ya verilmiştir. 1957 yılında İnguşlar'ın sürgünden geri dönmesine izin verilmesine rağmen bölge Kuzey Osetya'ya bağlı kalmaya devam etmiş ve bu Cumhuriyet yetkilileri İnguşlar'ın bölgeye yerleşmesine izin vermemişlerdir. Söz konusu nedenden dolayı, 1982 yılında başlayan gerginlikler 1992 Ekim'i sonunda savaşa dönüşmüştür. Bu savaş dolayısıyla, bölgeye yerleşmiş olan İnguşlar İnguşetya'ya sığınmışlardır. RF ise 200 yıllık müttefiklik ve Ortodoks Hristiyanlık sebebi ile Kuzey Osetya'yı desteklemiştir. 1996 yılında İnguşlar'ın izinsiz olarak tekrar bölgeye yerleşmeleri ile çatışmalar yeniden başlamıştır. Gerek Moskova'nın Osetya

yanlısı politikası gerekse Çeçenistan'daki savaş İnguşetya ile Moskova arasındaki ilişkilerin bozulmasına yol açmıştır. Bu gelişmenin yanında on binlerce Çeçen mülteciyi topraklarına kabul etmek mecburiyeti İnguşetya'yı etkilemiş ve Çeçenistan'ın bağımsızlık mücadelesini destekleme ve ona katılma konusunda İnguşetya ve İnguşlar daha istekli hale gelmişlerdir. İnguşetya'daki kötü yaşam koşulları Prigorodny Bölgesi'ne göçü tekrar teşvik etmiştir. Bu göçü silahla engellemeye çalışmak yeni çatışmaların çıkmasına sebep olabilecektir. Kuzey Osetya Kafkasya'dan Transkafkasya'ya giden yolda stratejik bir öneme sahiptir ve daima Rusya'nın bölgedeki güvenilir kalesi olmuştur. Aynı zamanda Kuzey Osetya 1990'dan beri Rusça konuşan nüfusun artış gösterdiği tek Kafkas Cumhuriyeti olması özelliği ile RF için ayrı bir önem arz etmektedir.(Alkan, 2006)

4.3.3.4. Karaçay - Çerkes Sorunu

2nci Dünya Savaşı'ndan sonra yapılan sürgünden evvel özerk bölge statüsünde olan Karaçay Bölgesi, 1957 yılında Kruşçev tarafından vatanlarına dönme affi verildikten sonra Çerkes ve Abazlarla birleştirilerek Karaçay-Çerkes Özerk Bölgesi haline getirilmiştir. Özerk bölgenin kurulmasıyla beraber Karaçaylılar ile Çerkes-Abaza, Rus-Kazak etnik grupları arasında etnik ve siyasi problemler yeniden ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu sorunun ortaya çıkmasında 1976-1982 yılları arasında bölgede yayımlanan Rusça 'Leninskoe Znamya' gazetesinin Karaçaylılar'ın güvenilmez, rejime karşı ve vatan haini bir halk oldukları yazıları etkili olmuş, Çerkes, Abaza ve Ruslar Karaçay halkına olumsuz tavır almışlardır. Karaçaylılar da bu olumsuz imajı silmek için Camagat adlı bir siyasi örgüt kurmuşlar, bu girişimler sonunda Sovyet resmi makamları 1989 yılında Karaçaylılar'ın sürgüne gönderilmeleri ile ilgili kararın haksız olduğunu açıklamışlardır. Camagat Örgütü bu kararlarla yetinmemiş ve Karaçay'ın Çerkes ve Ruslar'dan ayrılarak müstakil özerk cumhuriyet olması yolunda bir mücadele başlatmışlardır. Ancak bu durum Sovyet hükümeti tarafından resmen kabul edilmemiş, bağımsızlık ilanı sadece bölgede yaşayan Çerkes ve Abazalar arasında değil, Rus ve Ukrayna Kazakları arasında da gerginlik yaratmıştır.(Tavkul, 2002)

1991 yılında kurulan Dünya Çerkes Birliği adlı teşkilatın, Adige, Karaçay-Çerkes ve Kabardin-Balkar Cumhuriyetleri'nde yaşamakta olan Çerkesler'in tek Cumhuriyet ve ortak sınırlar içinde toplanarak Kabardey'den Karadeniz'e kadar uzanan bölgede Adige (Çerkes) Devleti kurma çalışmalarına girişmesi, Karaçaylılar ile Çerkesler arasındaki etnik gerilimi arttırmıştır. 1999 yılı Mayıs ayında cumhurbaşkanlığı seçiminin gündeme gelmesi Karaçay-Çerkes Cumhuriyeti'nde yaşayan etnik gruplar arasında var olan gerilimi artıran bir diğer unsur olmuştur. Cumhurbaşkanlığı seçimlerinde iki önemli adaydan; Karaçay kökenli Vladimir Muhammedoviç ve Çerkes kökenli Stanislav Derev'den seçimler sonucunda Derev

kaybedince, bu kez Çerkesler Ağustos 1999'da Karaçay-Çerkes Cumhuriyeti'nden ayrılma kararı almışlar ve Eylül ayında da taraflar arasında kısa süreli çatışmalar çıkmıştır. Ancak Karaçay-Çerkes Cumhuriyeti'nde Karaçaylılar ile Çerkes-Abaza-Rus-Kazak etnik grupları arasında şimdiye kadar etnik çatışma yaşanmamakla birlikte tehlike arz eden bir potansiyel vardır.(Tavkul, 2002)

4.3.3.5. Lezgi Sorunu

Dağıstan'ın güney doğusu ile Azerbaycan'ın Dağıstan ile sınır teşkil eden bölgelerinde yaşamakta olan Lezgiler, bugün eski Sovyet yönetiminin halkları böl- yönet siyasetinin neticesinde ikiye bölünmüşlerdir³⁵. 1990 yılında Dağıstan'ın en köktenci ve saldırgan örgütü olarak bilinen Lezgi Milli Hareketi Örgütü Sadval kurulmuştur. Sadval'ın amacı Dağıstan ve Azerbaycan'daki Lezgi topraklarını birleştirerek Büyük Lezgi Devleti'ni kurmaktır. Bu nedenle Sadval Azerbaycan'dan toprak talebinde bulunmaktadır. Ancak Azerbaycan'daki Lezgiler'in bir kısmı Sadval hareketine karşı Azerbaycan Devleti destekli 'Samur' adında bir milli teşkilat kurmuşlar ve Dağıstan ve Azerbaycan Cumhuriyetleri'nin sınırlarında yapılacak her türlü değişikliğe karşı çıkacaklarını bildirmişlerdir. Azerbaycan'daki Lezgiler'in çoğu, durumları hakkında bir takım endişeleri barındırsalar da Azeri toplumuna entegre olmuş durumdadırlar. Bu nedenle Azerbaycan'daki Lezgiler'in çok azı Sadval'ın aşırı fikirlerini desteklemektedir. Azerbaycan'daki Lezgiler'in ayrılıkçı hareketleri RF tarafından kendi çıkarları doğrultusunda kullanılmakta ve Lezgiler vasıtasıyla Azerbaycan üzerinde baskı yaratılmaktadır. Geçmişte taraflar arasında kötü olayların ve çatışmaların yaşanmamış olması soruna barışçı çözüm bulunması yönünde avantaj sağlamaktadır. Ancak Azerbaycan ve RF arasındaki gergin ilişkiler Lezgin sorununu patlamaya hazır bir konu olarak devam etmesine sebep olmaktadır.(Alkan, 2006)

4.3.3.6. Kabardin - Balkar Sorunu

SSCB'nin böl ve yönet politikasının Kuzey Kafkasya'da oluşturduğu sorun alanlarından bir diğeri de Kabardin-Balkar Bölgesi'dir. Karaçaylılar ile aynı tarih, kültür, etnik köken ve dile sahip olan Malkarlılar Sovyet döneminde Karaçaylılar'dan ayrılarak suni bir etnik isim olan Balkar adıyla Kabardin-Balkar Özerk Cumhuriyeti'ne bağlanmışlardır. 2nci Dünya Savaşı'ndan sonra da Kafkasya'dan sürülen Malkarlılar 1957 affından sonra topraklarına geri dönmeye başlamışlardır. SSCB'nin dağılma sürecine girmesi ile birlikte 1991 yılında kurulan bir komisyon Kabardeyler ile Malkarlılar arasındaki toprak meselesini çözmek için çeşitli çalışmalar yapmıştır. Ancak komisyon kararı Kabardeyler tarafından kabul

³⁵ 1989 resmi nüfus sayımı sonuçlarına göre SSCB sınırları içerisinde 376 bin Lezgi'nin 205 bini Dağıstan'da, 171 bini Azerbaycan'da yaşamaktadır

edilmemiştir. Kabardin-Malkar Cumhuriyeti'nin nüfusunun % 45'ini meydana getiren Kabardeyler, nüfusun % 10'unu oluşturan Malkarlılar'ın sahip oldukları toprakların cumhuriyet yüzölçümünün yaklaşık yarısı olmasını kabul etmemektedirler. Kabardin-Balkar Cumhuriyeti'ndeki etnik ve siyasi gerilimin yakın gelecekte çözüme kavuşması zor görünmektedir.(Tavluk, 2002)

4.3.3.7. Acaristan Sorunu

Acaristan³⁶ Özerk Cumhuriyetinde nüfusun %80'nini Gürcüler, %10'unu Ruslar, %5'ini Ermeniler oluşturmaktadır. Acaristan'da yoğun bir Müslüman nüfus mevcuttur. 140 bin nüfuslu Batum'da, Müslüman sayısı nispeten az olmasına rağmen, köy ve kasabalarda kendilerini, "Müslüman Gürcü" veya "Acaralı Müslüman" olarak tanımlayan ve çoğunlukla Türkçe bilen bir nüfus yaşamaktadır. Gürcistan toprakları içinde özerk cumhuriyet olan Acaristan'da yaşayan Acarlar, etnik olarak Müslüman Gürcü olmalarına rağmen, 1921'de Sovyet-Türk Dostluk Antlaşması'nın bir sonucu olarak, özerklik elde etmişlerdir.(Kantaracı, 2006)

Son birkaç yıldır, Batum ticaret limanına önemli miktarda özel yatırım yapılmış ve bu yerel ekonomiyi oldukça canlandırmıştır. Batum, Bakü'ye mavnalarla ulaşan ve sonra Gürcistan boyunca trenle limana getirilen Kazakistan petrolünün nakliye merkezi işlevini görmektedir. Geçiş ücretleri Batum'a ödenmektedir. Bu, Acaristan'ın Gürcistan'la sınırlarının kontrolünün neden bu kadar önemli olduğunu açıklamaktadır. Acaristan'daki olağanüstü durum halihazırda büyük ölçüde yatışmıştır. Gürcistan'ın yeni Cumhurbaşkanı Mikhael Saakaşvili, Şevardnadze'nin ulaştığı geçici çözümü değiştirmek yerine Tiflis'in Batum üzerindeki otoritesini zorla tekrar kurmak niyetinde olduğunu her şekilde göstermiştir. Abaşidze "Kadife Devrimi" sırasında ayaklananlarla baş edebilecek gücü sağlamak için binlerce Acaristan polisini Tiflis'e göndermiş; iki taraf karşı karşıya gelmiş; fakat, doğrudan birbirlerine karşı koyamamışlardır. Abaşidze ve Saakaşvili arasında basın açıklamalarında kendisini gösteren belirgin bir kişisel düşmanlık bulunmaktadır. Nisan ayının sonunda Abaşidze, Tiflis'teki üst düzey hükümet yetkililerinin Acaristan'da bir "polis hareketi" olarak nitelendirdikleri girişime karşı koymak için Acaristan'ın tüm bölgelerinde güvenlik konseyleri oluşturulacağını açıklamıştır. Batum'daki Rus filosunun komutanı üste görev

³⁶ "1921 Kars Anlaşması'yla Gürcistan'a bırakılan Acaristan, Sovyet rejimi sırasında Gürcistan'ın içinde "özerk cumhuriyet" statüsüne sahipti. Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin dağılmasıyla, Gürcistan özerk alt bileşenleri olmayan üniter bir siyasi kuruluş olarak ortaya çıkmıştır. Fakat, 1991 yılından sonra Acaristan fiili özerk konumunu elde etmiştir. 2000 yılında Eduard Şevardnadze'nin yeniden Gürcistan Cumhurbaşkanı seçilmesiyle, Tiflis bu anayasayı değiştirmeyi oylayarak anayasa değişikliğine gitmiş ve Acaristan'ı, (Özerk) Acaristan Cumhuriyeti haline dönüştürerek ülkeyi bir federasyon haline getirmiştir.", CUTLER, Robert, a.g.m., s.118

yapan kendilerine ait personelin herhangi bir çatışmada yer almayacağını açıklamıştır. Bu bölgedeki durum her gün değişmektedir.(Cutler, 2006)

4.3.4. Donmuş Çatışma Alanları

Dağlık Karabağ, Abhazya, Güney Osetya ve Transdinyester'deki sorunlar donmuş çatışma alanları olarak adlandırılmaktadır. Bu çatışmaların her biri bölgesel çatışmadır. Bir bölgesel çatışma bölge dahilinde meydana gelen ve üye ülkelerin güvenlikleri ve buna bağlı ilişkileriyle kayda değer münasebeti olan bir problemdir.(Morgan, 1997) Bu tanım ufak bir iç meselesi veya sınırlı bir devletlerarası problem ile bölgesel çatışmayı ayırt etmemize yardımcı olmaktadır. Örneğin Transdinyester sorunu sadece Moldova'yı değil, hemen yanı başındaki komşuları Ukrayna ve Romanya'nın güvenliğini de ilgilendirmektedir. Dağlık Karabağ sorunu Azerbaycan ve Ermenistan'ı ilgilendirdiği kadar RF, Türkiye ve İran için de çok önemli bir güvenlik problemidir. Diğer bir önemli husus, bu çatışmaların her birinin birbiriyle bağlantılı olmasıdır. Bu çatışma alanlarının her birisi diğerinden etkilenme potansiyeline sahiptir ve herbir ayrılıkçı bölge diğerlerinden destek almaktadır.(Alkan, 2006)

Bu çatışmalar 1990'lardan itibaren donmuş olarak ve zaman zaman sıcak çatışmalarla devam etmekte, bu durum da devletlerin yapısal güçsüzlüğüne, ekonomik geriliğine sebep olmakta ve çok büyük ölçüde genelleşen toplumsal bozulmalar yaratmaktadır. Bu çatışmaların en önemli ve en yıkıcı etkisi ise devletlerin iç egemenliklerinin de güçlenmesini engellemeleridir. Aynı zamanda bu devletler içerisinde bulunan ayrılıkçı bölgeler RF tarafından korunmakta, Rus barışı koruma askerleri tarafından desteklenmekte ve zamanla bu ayrılıkçı bölgeler fiili (de facto) bağımsızlık kazanmaktadırlar. Bu durum da bölgede uluslararası organize suçların ve uluslararası terörizmin yayılması için ortam sağladığı gibi birçok insanın göç etmesine sebebiyet vermesi ile hem göç edenler hem göç edilen yerler açısından problem yaratmaktadır.(Parvulescu, 2004)

Donmuş çatışma alanlarına bakıldığı zaman (Dağlık Karabağ, Transdinyester, Güney Osetya ve Abhazya) iki uluslararası hukuk ilkesinin çatıştığı görülmektedir: kendi geleceğini tayin (self determinasyon) hakkı ve toprak bütünlüğü ilkesi. Uluslararası toplum, toprak bütünlüğü ilkesine vurgu yaparken ayrılımlara kayıtsız kalmaktadır. Bununla birlikte ayrılıkçı birimlerin uluslararası tanınması şu an mümkün görünmemektedir. Esasen bu ayrılıkçı birimler, mevcut devletler içerisinde azınlık haklarından faydalanabilmekte ve etnik azınlıklarını koruyabilmektedirler. Problem bu halkların toprak otonomisi içerisinde garanti istemelerinden kaynaklanmaktadır. Bu ise önceden varolan Sovyet federalizminin bir sonucudur. Otonom statüye sahip olan azınlıklar bu statülerini korumak ve Sovyet sonrası dönemde daha fazla bağımsızlık istemektedirler.(Taşdemir, 2002)

4.3.4.1. Yukarı (Dağlık) Karabağ Sorunu

Uzun bir kökene sahip olan Yukarı (Dağlık) Karabağ sorunu³⁷, SSCB'nin dağılma sürecine girmesiyle beraber 1980'lerin ikinci yarısında Ermenistan'ın, Azerbaycan'ın Karabağ bölgesinin dağlık kısmına yönelik iddiaları ile ortaya çıkmıştır. 1980'lerin sonlarında Gorbaçov'un açıklık siyaseti altında Yukarı Karabağlı Ermeniler, topraklarını Azerbaycan'dan alıp tekrar ortak bir kara sınırı olmamasına karşın Ermenistan'la birleştirmek için siyasi girişime başlamışlardır.(Cutler, 2006) Sorunun kökeninde Kafkaslar'daki hemen her ayrılıkçı problem de olduğu gibi SSCB'nin böl ve yönet politikası yatmaktadır. Kuzey Azerbaycan Sovyet yönetimi kontrolüne girdikten sonra, ülke topraklarının bir kısmı Sovyet yönetimince (Dillican, Gökçe Gölü, Zengezur-Katan mntıkası) Ermeniler'e verilmiş, daha önce 114 bin km² olan ülke yüzölçümü 86 bin km²'ye kadar düşmüştür. Bu sırada Ermenilerin zorlaması ve Rusların desteğiyle, Azerbaycan'ın doğal ve yasal sınırları içinde bulunan Nahçıvan'a muhtar cumhuriyet, Dağlık Karabağ'a da muhtar vilayet statüsü tanınmıştır. Ermeniler de, zoraki oluşturulan muhtar vilayet statüsünün arkasına sığınarak, Dağlık Karabağ'ın Ermeni toprağı olduğunu ve dolayısıyla Ermenistan'a bağlanması gerektiğini öne sürmektedirler.(Aktaş,2000)

SSCB döneminde halkının % 70'i Ermeni olan Dağlık Karabağ, 20 Şubat 1998'de Azerbaycan, Ermenistan ve SSCB Sovyetlerine başvurarak Azerbaycan'dan ayrılmak ve Ermenistan'a bağlanmak istediğini bildirmiştir. Azerbaycan Sovyeti bu girişimin yasadışı olduğu gerekçesiyle başvuruyu reddetmiş, SSCB Sovyeti ise Dağlık Karabağ'ı Ermenistan

³⁷ "15 nci yüzyılın büyük bir kısmı boyunca, Yukarı Karabağ Azerbaycan'daki devletlerden (Karakoyunlu ve Akkoyunlu) birinin parçasıydı.16 nci yüzyılın başından 18 nci yüzyılın ilk çeyreğine kadar, aralıklı olarak Osmanlı Türklerinin hakimiyeti altında, Safevi Devleti'nin bir parçası durumundaydı. 1747'den 1822'ye kadar bir Karabağ Hanlığı bulunmaktaydı. İlk Rus - Pers savaşı sırasında yapılan Karaçi Anlaşması (1805)'yla Karabağ Hanlığı Rus İmparatorluğu'na dahil edilmiş ve Gülistan Anlaşması (1813), Rusya'nın Perslerin elinde kalan Nahçıvan hariç bugünkü Azerbaycan'ı ilhakını perçinlemiştir. 1822'de Rus İmparatorluğu Karabağ'ı bir eyaleti olarak kabul etti; bu eyalet kısa sürede diğer idari birimler içinde kaybolacaktı. Ermeniler, 1820'lerin sonlarında Pers ve Osmanlı imparatorluklarından gelen Hristiyan gruplar halinde Karabağ'da kitlesel olarak yaşamaya başlamışlar, 1828 Türkmençay Anlaşması'na göre bu topraklara yerleşmişlerdir. Birinci Dünya Savaşı, Bolşevik devrimi ve Rus İç Savaşı'na kadar bir değişiklik yaşanmadı. 1918 yılının Mayıs ayında Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti kurulmuştur. 1918 yılı Haziran ayında Osmanlı İmparatorluğu ile üç Güney Kafkasya cumhuriyeti arasında yapılan Batum Anlaşması'yla Yukarı Karabağ, Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti içinde özerk, koruma altındaki bir devlet olarak kabul edilmiştir. 1919 yılının Ocak ayında Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti içinde bir Karabağ Genel Valiliği kurulmuştur. Azerbaycan'da Bolşevik bir rejim kurulurken Azerbaycan Demokratik Cumhuriyeti'nin varlığı 1920 Nisan ayında son bulmuştur. Aynı yıl Eylül ayında Ermenistan, Karabağ'ı bir anlaşmayla Azerbaycan'a bırakmış fakat uygulamayı engelleyerek askerlerini Karabağ'dan çekmemiştir. 1920 Aralık ayında Karabağ'ın neredeyse bitişiğinde Ermenistan'daki Güney Syunik bölgesinde Karabağ'ı da içine alan Syunik Özerk Cumhuriyeti'nin kurulduğu ve Ermenistan içinde özerk bir yapıya sahip olduğu ilan edilmiştir. 1921 Nisan ayında Syunik Özerk Cumhuriyeti bağımsızlığını ilan etmiş fakat birkaç hafta içinde bozguna uğramıştır. Yukarı Karabağ bölgesinde ismen var olmaya devam etmiş ve kısa sürede adı Dağlık Ermenistan Cumhuriyeti olarak değiştirilirken 1921 Temmuz ayında Sovyet Kızıl Ordusu bölgeyi işgal ettiğinde dağılmıştır. 1923 Temmuz ayında Sovyet Sosyalist Azerbaycan Cumhuriyeti'nin içinde Yukarı Karabağ Özerk Oblastı (ya da "Yukarı Karabağ Özerk Bölgesi") kurulmuştur.", CUTLER, Robert, "Kafkasya'daki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri", s.115

içine alma kararını reddederek Ocak 1989'da yönetimi devralmıştır. Dağlık Karabağ'da kanlı olayların gerçekleştiği çatışmalar ise Şubat 1988'de Dağlık Karabağ Yerel Konseyi'nin (Azeri üyelerin katılımı olmaksızın) bölgenin Azerbaycan Sovyet Sosyalist Birliği Cumhuriyeti'nden ayrılarak Ermeni Sovyet Sosyalist Birlik Cumhuriyeti'ne katılmasını onaylamasıyla başlamıştır.(Aktaş, 2000)

1991 yılında da her iki cumhuriyetin bağımsızlıklarını kazanmasının ardından Azerbaycan, 26 Kasım 1991 tarihinde Karabağ'ın özerklik statüsünü fesh etmiş ve bölgeyi doğrudan merkezi yönetime bağladığını ilan etmiştir. Buna karşılık Dağlık Karabağ Ermenileri de 10 Aralık 1991 tarihinde halk oylaması yaparak bağımsızlık kararı vermişlerdir. Rus birliklerinin bölgeden çekilmesinden sonra da çatışmalar savaşa dönüşmüş, 1993-1994 yıllarından Ruslar'ın da desteğini alan Ermeniler Karabağ ve çevresini ele geçirmişler. Bugün halen Azerbaycan topraklarının % 20'si Ermenistan işgali altındadır.(Alkan, 2006)

Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatı Minsk Grubu, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin dağılmasından bu yana Yukarı Karabağ hakkındaki çok taraflı istişareler için bir merkez noktası olarak görev yapmıştır. Bu girişimler, Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatının Karabağ'a barış gücü yerleştirme kararının temelini oluştururken Rusya Federasyonu'nun gerek Bağımsız Devletler Topluluğu Ortak Güvenlik Komitesi gerekse Birleşmiş Milletlerden onay almamasının da sebebidir. Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatı, 1995 yılındaki Lizbon Zirvesi'nde toprak bütünlüğü korunacak olan Azerbaycan içinde Yukarı Karabağ'a "en yüksek seviyede özerklik" tanınmasını isteyen bir çözümü onaylamıştır. Ermenistan hariç tüm Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatı devletleri bu çözümü kabul etmiştir. 1997 yılında Minsk Grubu bir çözüm önerisinde bulunmuştur: Ermenistan'ın işgal ettiği tüm bölgelerden çekilmesi, Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatı barış gücü tarafından devriye görevi yapılacak bir tampon bölgenin oluşturulması, "Laçın koridorunun" Azerbaycan'dan Yukarı Karabağ'a Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatı kontrolünde devri, yerlerinden edilen tüm Azeri kökenli insanların işgal edilmiş bölgeye geri dönmesi, tüm iktisadi ablukaların kaldırılması, Azerbaycan dahilinde Yukarı Karabağ'ın kendi kendini yönetmesi. Azerbaycan belgenin müzakerelere bir başlangıç noktası oluşturmasını kabul etmiş; fakat Ermenistan ve Yukarı Karabağ, işgal edilen bölgelerden geri çekilmenin gerçekleşmesi için güvenlik garantisinin verilmesini talep etmiştir.1998 yılında Minsk Grubu, Rusların "ortak devlet" tasarısını benimsemiştir. Bunun anlamı, hiyerarşik olmayan ilişkiler kuracağı ve tek taraflı olarak Azerbaycan'dan ayrılamayan, bağımsız bir fiili Yukarı Karabağ'ın kabulü olmuştur. Ermenistan ve Yukarı Karabağ kabul ederken Azerbaycan bu tasarımı reddetmiştir. Silahlı bir Ermeni, oturum sırasında Parlamento binasına

girerek ulusal liderlerin birçoğunu öldürene ve Ermenistan'daki siyasi durum kilitlenene kadar, Ermenistan ve Azerbaycan cumhurbaşkanlarının, 1999 yılında farklı bir isimle de olsa "ortak devlet" üzerine bir anlaşmaya varmaya yakın oldukları söylenmekteydi. 2001 Nisan ayında Florida'da Avrupa Güvenlik ve İş Birliği Teşkilatının önderliğinde, Ermenistan ve Azerbaycan cumhurbaşkanlarının katıldığı yoğun barış görüşmeleri yapılmıştır. İsmi görüşmelerin yapıldığı Florida'nın bir şehriden alan ve "Key West formülü" adıyla anılan çözüm önerisinde, Ermenistan'ın işgal ettiği yedi Azerbaycan idari bölgesinin altısından çekilmesi, Karabağ ve Laçın'ın Ermenistan'a bir koridor sağlayacak şekilde birleştirilmesi ve Azerbaycan içinde özerk bir yönetime sahip olması, Azerbaycan'ı Nahcivan'a bağlayacak olan Ermenistan'ın Megri bölgesinde uluslararası kuvvetlerce devriye görevi yapılan bir koridor açılması yer almaktaydı. Bu görüşmeler ve birçok partinin uluslararası ilgisi, anlaşmaya yeni bir ivme kazandırmış ve yerleşme umudunu beraberinde getirmiştir. Fakat zamanla bu umut da kaybolmuştur.(Cutler, 2006) Sorunla ilgili üçüncü taraflar yanında her iki devlet başkanı arasında görüşmeler yapılıyor olsa da bu görüşmelerde de bir gelişme kaydedilememiştir. Ermenistan sorunun çözümünde uzlaşmaz tutum sergilemekte, Azerbaycan ise sorunun çözümünün diplomatik yollarla gerçekleştirilemediği takdirde, toprakların savaşarak alınması gerektiğine inanmaktadır.

4.3.4.2. Güney Osetya Sorunu

Orta Kafkaslarda, Kafkas dağlarının kuzey ve güney yamaçlarında yaşamakta olan Osetler, Hint-Avrupa ırkına mensup, İran kökenli bir Kafkas halktır.(Kantarci, 2006) Osetler yapay bir şekilde ikiye bölünmüş bir halktır³⁸. Osetya'nın kuzey bölümü RF'ye bağlı iken, güney bölümü Gürcistan sınırları içerisinde kalmıştır. Gürcü tarihçiler Güney Osetya Bölgesi'nin tarihin her bölümünde Gürcistan'ın bir parçası olduğunu, Osetler'in bu topraklara son iki yüzyıl içinde geldiklerini ileri sürmektedirler. Osetler ise Güney Osetya'nın tarihi vatanlarının bir parçası olduğunu iddia etmektedirler. Güney Osetya; yaklaşık 100.000 nüfusuyla, merkezi Gürcistan'da Kuzey Osetya'nın uzanımı şeklinde bir görünüme sahiptir. Günümüze kadar devam eden Gürcü-Oset düşmanlığının temeli; Osetlerin 1918, 1919 ve 1920 yıllarında meydana gelen köylü ayaklanmasında, Bolşeviklerin yanında yer alması, söz konusu her üç ayaklanmanın da, Gürcü Hükümeti tarafından kanlı bir şekilde bastırılmasına

³⁸ "Rus İmparatorluğu Osetya'yı 19 ncu yüzyılın başlarında kendi topraklarına katmıştır. Bolşevik devrimi sonrasında, 1918 Mart ayında, bu bölge Osetya Özerk Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti adını almış ve 1920 Ocak ayında adını Dağlık Özerk Cumhuriyeti olarak değiştirmiştir. 1989 yılında Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'ne katıldığını ilan ettikten bir yıl sonra 1990 yılının Ağustos ayında egemenliğini ilan etmiştir. Buna karşılık olarak aynı yılın Aralık ayında Gürcistan, Güney Osetya'nın özerk statüsünü kaldırmıştır. Güney Osetya 28 Kasım 1991 tarihinde bağımsızlığını ilan ederken (uluslararası alanda tanınmamıştır, egemenlikten farklıdır) 1992 Nisan ayında Gürcistan tekrar Güney Osetya Özerk Bölgesi'ni kurmuştur.", CUTLER, Robert, "Kafkasya'daki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri", s.110

dayanmaktadır.Gürcistan'da Sovyet rejiminin kurulmasından sonra da, Oset halkının Çarlık Rusyası dönemindeki ikiye bölünmüşlük durumu devam etti. Güney Osetya, 20 Nisan 1922'de, özerk bölge statüsüyle, Gürcistan Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'ne bağlandı. Diğer bölümü, Kuzey Osetya Özerk Bölgesi, 5 Aralık 1936 yılında özerk cumhuriyet stütüsüne yükselmiştir.(Kantaracı, 2006)

SSCB'nin yıkılışı döneminde Güney Osetyalılar'ın, Kuzey Osetya ile birleşme talepleri, 1989 yılında taraflar arasındaki gerginliğin en üst seviyeye çıkmasına neden olmuştur³⁹. Gürcistan'daki etnik anlaşmazlık ilk olarak Gamsakhurdia'nın yönetimi altındaki Güney Osetya'da ortaya çıkmış fakat Şevardnadze yönetiminde 1992 yılı ortalarında artmıştır. 1992 yılında çatışmaların şiddetlenmesi üzerine ise RF devreye girmiştir. Çatışmaların özel olarak Kuzey Osetya Cumhuriyeti'nde, genelde ise Kuzey Kafkasya halkalarında yarattığı infial karşısında o güne kadar, askeri açıdan gizlice Güney Osetya'yı destekleyen RF, suskunluğunu yenerek Gürcistan'ı tehdit edici açıklamalarda bulunmuştur. Artan Rus baskısı karşısında Gürcistan, RF ile müzakere masasına oturmuş ve 24 Haziran 1992'de Yeltsin ve Şevardnadze arasında Dagomis Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre Ortak Kontrol Komisyonu adı altında Rus, Gürcü ve Osetler'den oluşacak bir barış gücü çatışma bölgesinde görev yapacaktır. Bu anlaşmaya istinaden Temmuz 1992'de yaklaşık 1500 askerden oluşan barış gücü (700 Rus, 469 Oset, 320 Gürcü) bölgeye yerleştirilmiştir. 1995 yılında Gürcistan Parlamentosu Gürcistan'ın Güney Osetya'yla (aynı zamanda Abhazya'yla) ilgili toprak ve idari yapısına ilişkin sorunları çözümsüz bırakan yeni bir anayasa kabul etmiştir. Cumhurbaşkanı Şevardnadze federal bir çözüm önerisinde bulunmuştur. İkili görüşmeler başlamış ve 1996 Temmuz ayında Moskova'da "Gürcistan ve Güney Osetya Anlaşmazlığının Tarafları Arasında Güvenliği Sağlamak ve Ortak Güveni Artırmak İçin Önlemler Memorandumu" olarak adlandırılan bir memorandum imzalanmıştır (Bu sıralarda Gürcistan, Güney Osetya'nın resmi adını aynı zamanda bölgenin idari merkezinin adı olan Tskhinvali'yle değiştirmiştir). 1996 yılında imzalanan memorandum mültecilerin geri dönmesini, siyasi düzenlemeler hakkında müzakerelerde bulunulmasını ve her iki tarafın medya, sivil toplum ve aydınlarının katılacağı yuvarlak masa toplantıları düzenlenmesini sağlamıştır.(Cutler, 2006)

Bölgeye barış gücünün yerleştirilmesinden sonra Güney Osetya'da çatışmalar durmuştur ancak etnik çatışma tehlikesi hala devam etmektedir. RF, Güney Osetya'da izlediği politika

³⁹ "1979 sayımında, Güney Osetya'da, Osetler nüfusun %66'sını oluşturmaktaydı. 1989'da, Kuzey Osetyalılar Güney Osetya ile birleşmeyi, Güney Osetya da Gürcistan içinde özerk cumhuriyet statüsünün güvenceye alınmasını ve bağımsızlık istediğini açıkladı.", Bkz., KANTARCI, Hakan, a.g.e., s.88

ile; etnik çatışmalar ve ayrılıkçı hareketler karşısında dış dünyada zayıf ve güvensiz bir ülke görünümü çizecek olan Gürcistan'ın Batılı petrol ve doğalgaz yatırımcılarına itici gelmesini sağlamayı amaçlamaktadır.(Alkan, 2006)

Güney Osetya ekonomik durumunun, Gürcistan'dan daha kötü olması, özellikle elektrik ve doğal gaz bakımından merkezi yönetime bağımlılık, Güney Osetya'yı siyasi bakımdan Gürcistan'a yakınlaştıran sebeplerin başında gelmektedir. Ancak Güney Osetya Parlamentosu'nda RF yanlısı Komünist Parti ve Sosyal Demokratların çoğunlukta olması ve bunların büyük çoğunluğunun Kuzey Osetya ile bütünleşmeyi desteklemeleri, taraflar arasındaki sorunun barış yoluyla çözümlenmesini engellemekte, ekonomik nedenleri ikinci plana itmektedir. Rusya açısından bu bölge, stratejik konuma sahiptir. Ayrıca bir sorun olarak varlığı, Rusya'nın Gürcistan üzerinde denetim kurmasını sağlamaktadır.(Kantaracı, 2006)

RF, Aralık 2000'de Gürcistan vatandaşlarına vize uygulaması getirirken, Abhazya ve Güney Osetya sakinlerini bu uygulama dışında tutarak, Gürcistan'ın toprak bütünlüğüne saygı duymadığını göstermiştir.Bu nedenle; Güney Osetya Parlamentosu, 09 Haziran 2004 tarihli oturumunda, Rusya Federasyonu (RF) ile birleşme kararı almıştır. Güney Osetya Devlet Başkanı, 12 Haziran 2004 tarihinde, Moskova'da basına; *“Osetya halkının bölünmüş bir halk olduğunu, uluslar arası camianın Güney Osetya problemini bölünmüş halk kapsamında ele alması, ayrıca toprak bütünlüğüne ilişkin kanun ve taleplerin yanı sıra bir milletin kendi seçimini yapma hakkını da göz önünde bulundurması gerektiği, yakın bir tarihte Osetlerin Güney ve Kuzey bölümlenmesinden kurtularak, Osetya'nın Rusya Federasyonu'na dahil olacağına inandığı, Güney Osetya'nın Rusya Federasyonu'na dahil edilmesi için gerekli olan müracaatın DUMA'ya ve Rusya Federasyonu Hükümeti'ne yapıldığı”* açıklamasında bulunmuştur.(Kantaracı, 2006)

Ancak 12 Kasım 2006 tarihinde Güney Osetler bağımsızlık ve özgürlük referandumu maksadıyla sandık başına gitmişlerdir. Gürcistan güvenlik güçleri bazı bölgelerdeki personelin oy kullanmasına engel olmaya çalışılarda, yaklaşık 55.000 (% 76 düzeyinde) oyun kullanıldığı belirtilmiştir. NATO referandumu kabul etmediğini ve bölgedeki gerginliğin artabileceğini açıklamıştır⁴⁰.

⁴⁰ “The Moscow Times” Gazetesi, “South Ossetians Vote Under Tight Security” konulu makale, 13 November 2006, No.3538, s.1

4.3.4.3. Abhazyaya⁴¹ Sorunu

Abhazyaya 3 Mart 1921'de yapılan antlaşmayla Abhazyaya Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti iken, 21 Aralık 1921'de Birlik antlaşması imzalayarak Gürcistan'a katılmıştır. 1931'de Abhazyaya'nın statüsü birlik cumhuriyetten özerk cumhuriyete dönüştürülmüştür. 1988 yılında Abhazyaya Forumu isimli bir örgüt, Abhazyaya'nın Gürcistan'dan bağımsız olduğu iddiasında bulunmuş ve silahlı çatışmaları kışkırtmıştır. Abhazyaya Özerk Cumhuriyeti Parlamentosu 25 Ağustos 1990 günü yaptığı bir oturumda, hazır bulunan 72 milletvekilinden 70'inin oyu ile Abhazyaya'nın Gürcistan'dan ayrılarak tam bağımsız bir cumhuriyet olduğunu ve 1921 yılında Gürcistan'a bağlanmadan önceki statü içinde SSCB'nin bir üyesi olarak kalacağını ilan etmiştir. 23 Temmuz 1992'de Abhaz Yüksek Sovyeti, Abhazyaya'nın Gürcistan'ın bir parçası olduğunu kabul eden 1978 Anayasası'nı yürürlükten kaldırarak, Abhazyaya'nın SSCB'nin ayrı bir cumhuriyeti olduğunu kabul eden 1925 Anayasası'nı yürürlüğe sokmuştur.(Tavluk, 2002)

1992 yılında Abhazyaya Meclisi 1925 Anayasası'nı kabul etmiş ve anayasada kullanılan dilin eşit taraflar arasında bir anlaşmaya atıfta bulunduğunu ileri sürerek Abhazyaya'nın buna dayalı olarak bağımsız olduğunu ve yine bağımsız olması gerektiğini ima etmiştir. Gürcistan'dan bağımsızlığı kapsayan bu yeni bildiri, 1992 Temmuz ayındaki çatışmanın alevlenmesinin ilk nedenidir.(Vladu, 2005) Abhaz isyanı, Eduard Şevardnadze'nin Gürcistan cumhurbaşkanlığını büyük çoğunlukla kazandığı, 1992 – 1993 yıllarının kış ve bahar ayları süresince devam etmiştir. Rus ordusunun çekilmesini takiben eski Sovyet askeri malzemeleri üzerindeki hak iddiaları Rusya Federasyonu ve Gürcistan arasındaki ilişkileri sonbaharda gerginleştirmiştir. Rus ordusu da Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'ndeki karmaşıklık ve ayrışmanın kişisel sorumlusu olarak Şevardnadze'yi suçlamaktaydı.(Cutler, 2006)

Birleşmiş Milletler, 1993 yazında, ülke içindeki muhalefete rağmen Şevardnadze'nin bölgede ateşkes ve ağır silahların taşınmasını sağlayan anlaşmayı Temmuz ayında imzalamasının ardından Abhazyaya bölgesine askeri gözlemciler göndermek için hazırlıklara başlamıştır. 1993 Ağustos ayında, Gürcistan'da Birleşmiş Milletler Gürcistan

⁴¹ “Abhazyaya Prensiği, 1325 yılında kurulmuş ve 16 ncı yüzyılın sonlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun bir parçası olmuştur. 19 ncü yüzyılın başlarında Rusya Sukhumi'yi işgal etmiş ve Abhazyaya'nın koruyucusu olduğunu ilan etmiştir. Böylece Abhazyaya 1864 yılında Rusya ile birleşmiştir. Abhaz ayrılıkçılar 1918 yılında Gürcistan Demokratik Cumhuriyeti'nin bir parçası olmadan önce çok kısa bir süre hüküm sürmüş olan Abhazyaya Devleti'ni işaret etmektedirler. Gürcü Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti (1936 yılında yıkılışına kadar Transkafkasyaya Sovyet Federe Sosyalist Cumhuriyeti'nin bir parçasıdır)'nin 1921 Anayasası, Abhazyaya'nın özerkliğini tanıyarak, onu 1931 yılında Gürcü Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'nin bir parçası olan Abhazyaya Özerk Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti haline getirmiştir.”, CUTLER, Robert, “Kafkasya'daki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri”, s.110

Gözlemci Heyeti oluşturulmuştur. Eylül ayının ortasında, Birleşmiş Milletler gözlemcileri gelmeye başladıktan sonra ateşkes, Rus ordusu mensuplarının da ihlallere karıştığına dair güçlü delillerin ışığında, Abhazlara avantaj sağlayacak şekilde birçok kez ihlal edilmiştir. Rusya Federasyonu'ndaki ve Kuzey Kafkasya'daki çeşitli gruplardan gelen büyük miktardaki psikolojik, siyasi ve askeri destek Abhaz tarafının şiddetli savaşları kazanmasını sağlamıştır. Çatışmalar esnasında ve sonrasında Abhazya'daki etnik Gürcü nüfusa (ve diğer Abhaz olmayanlara) yönelik etnik temizlik, Gürcistan içinde yaklaşık 300.000 kişiyi yer değiştirmek zorunda bırakmıştır. 1993 Aralık ayında Cenevre'de Gürcistan ve Abhazya arasında bir anlayış muhtırası konusunda anlaşmaya varılmıştır. Nisan 1994 tarihli "Gürcü - Abhaz Anlaşmazlığında Siyasi Bir Uzlaşma İçin Yöntemler Bildirisi" anayasal düzenlemeleri ve güç paylaşımını ele alan tek belgedir. İkinci belgenin imzalanmasından sonra ve bir öncekinin esaslarına dayanarak, Birleşmiş Milletler Gürcistan Gözlemci Heyeti ateşkesi izlemeye ve sadece 1200 ila 3000 Rusya Federasyonu askerinden oluşan Bağımsız Devletler Topluluğu Barışı Koruma Gücünü gözlemlemeye başlamıştır. 1997 Kasım ayında Birleşmiş Milletler himayesinde Gürcü ve Abhaz Partileri Koordinasyon Konseyi oluşturulmuştur. Bu yapı, üç çalışma grubundan meydana gelmektedir: askeri güvenlik, mülteci sorunları, iktisadi iş birliği ve kalkınma. O zamandan bu yana, geçici bir uzlaşmaya varılmıştır.(Cutler, 2006)

AB'nin, SSCB ve RF eski büyükelçisi Michael Emerson'a göre, Rusya Abhazya'da çözümünü tıkayan taraftır. Zira Rusya, Abhazya'yı "manda devleti" gibi yönetmekte, gerçekte ise ilhak etmiş durumdadır. Bunun doğrulayıcı göstergeleri olarak, Abhazya'da Rus para birimi ruble kullanılmaktadır. Ayrıca Abhazlar vizesiz Rusya'ya girebiliyorken Gürcüler vizesiz girememektedirler. Bununla birlikte Ruslar'ın Abhazya'daki askeri üsleri hem Abhazları korumuş hem de Gürcistan'ın buralara operasyon yapmasını engellemiştir. RF, Gürcistan'ı baskı altından tutabilmek için ayrılıkçı hareketleri ve ülke içi muhalefeti desteklemektedir. Sürekli Rus baskısından uzak kalmak için Gürcistan 1993'te BDT'ye girmek zorunda kalmış ve Rus askeri üslerini ülkesine kabul etmek zorunda kalmıştır. Abhazya'da onbinlerce insanın ölmesi ve yüzbinlerce insanın yaşadıkları topraklardan çıkarılarak mülteci konumuna düşürülmesi Rusya'nın doğu Karadeniz kıyılarını kontrol altına alabilmek ve Gürcistan topraklarına askeri güçlerini yerleştirebilmek için çıkardığı bir Abhaz-Gürcü savaşının sonuçlarıdır. Abhazya meselesi Rusya ve Gürcistan'ın çıkarları doğrultusunda yeni gelişmelere her an açık beklemekte ve yakın gelecekte bir çözüme kavuşma şansı görülmediği değerlendirilmektedir.(Alkan, 2006)

RF Duma Başkan yardımcısı (Sergey BABURİN) tarafından, 20 Kasım 2006 tarihinde yapılan açıklamada; Abhazya'nın tanınması ve karşılıklı ilişkilerin düzenlenmesi konusunda

bir yasa taslağı hazırlandığı, Abhazya, Güney Osetya ve Trandinyester'in tanınması için Kremlin'i ikna etmeye çalıştıkları, tanınma için en geç 1 Ocak 2007 tarihinin hedef alındığı belirtilmiştir. Yasa tasarısı kapsamında; RF ve Abhazya'nın uluslar arası alanda haklarının korunacağı, Abhazya yönetimi talep ettiği takdirde, RF'nin Abhazya'nın dış politik ilişkilerini düzenleyebileceği veya Abhazya adına yürütebileceği, Ruble'nin Abhazya'nın resmi para birimi olacağı, RF'nin Abhazya toprağını ve halkını tehdit ve saldırılardan korumakla sorumlu olacağı, RF'nin Abhazya topraklarında üçüncü bir devletin asker konuşlandırmasına izin vermeme hakkının olacağı, Abhazya topraklarında askeri üs ve altyapı oluşturma ve kullanma hakkı ile, askeri malzeme ve personelini onaya gerek kalmadan Abhazya üzerinden geçirilme hakkının olacağı belirtilmektedir. RF Devlet Başkanı (Vladimir PUTIN) tarafından, 22 Kasım tarihinde yapılan açıklamada; Gürcistan'ın, Güney Osetya ve Abhazya'ya karşı silahlanması ve muhtemel bir savaşa yönelik hazırlıklarından dolayı, RF ile Gürcistan arasında olumlu bir diyalogun olmayacağı ifade edilmiştir. Bahse konu yasa tasarısının, Gürcistan'ın batı yanlısı politikaları ile son dönemde RF'ye yönelik tutumuna tepki olarak gündeme getirildiği, Güney Osetya ve Abhazya'ya yönelik muhtemel bir Gürcü müdahalesinin önlenmesi, RF'nin Güney Kafkasya ve Karadeniz'deki çıkarlarının korunmasına yönelik olduğu değerlendirilmiştir.

4.3.4.4. Transdinyester Sorunu

Romanya 1878 yılında bağımsızlığını kazandıktan sonra, bugünkü Moldova topraklarını 1918 yılında ilhak etmiş, ancak SSCB bu ilhakı tanımamış ve SSCB 1924 yılında Ukrayna'nın batısında, Dinyester Nehri'nin doğusunda, Moldova Cumhuriyeti'ni kurmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonunda da bugünkü Moldova, tamamen SSCB egemenliğine geçmiş ve yeni düzenleme ile Moldova'nın kuzey ve güneyi Ukrayna Cumhuriyeti'ne verilmiş, Transdinyester bölgesi ise Moldova topraklarına dahil edilmiştir. Böylece Moldova'nın denize çıkış imkanı da ortadan kalkmıştır. Güneydeki sınır düzenlemesi ile de Gökoğuz ya da Gagauz olarak bilinen Hıristiyan Türk toplumu iki parçaya bölünmüştür⁴².

SSCB'nin Glastnost ve Prestroika politikasının hayata geçmesi ile birlikte 21 Ağustos 1990 tarihinde Gagavuzlar, Moldova Cumhuriyeti'nden ayrıldıklarını ve SSCB'nin bir parçası olduklarını ilan etmişlerdir. 2 Eylül 1990 tarihinde de Transdinyesterliler SSCB'ye bağlı "Moldova Dinyester Cumhuriyeti"ni kurduklarını açıklamışlardır. 1990 sonbaharında da bir Gagavuz liderinin yerel egemenlik konusunda referandum yapacağını açıklamasından sonra karışıklıklar çıkmaya başlamıştır. Etnik

⁴² "Moldova Dosyası", Avrasya Bülteni, Ocak 2004, sayı 18, s. 8.

Romenler ile Gagavuzlar arasında çıkan iç çatışmaya Transdinyester'den askeri güçlerde Gagavuzlar yanında katılmışlardır. 1992 yılının başında kadar gerilim devam etmiş, Moldova, Romanya, Ukrayna ve RF'nin uzlaşmasıyla RF'nin 14ncü Tümeni Transdinyester'e konuşlandırılmıştır. 1992 yılının Mart ayında ise Moldova Başkanı Snegur ülke genelinde olağanüstü hal ilan etmiş ve ayrılıkçıları silahsızlandırmak için girişimde bulunmuştur. Mayıs 1992'de RF 14ncü Tümeni'nin ayrılıkçıların yanında yer alması ile iç savaş başlamıştır. Çatışmalarda 300 kişi ölmüş, 1000'i aşkın insan yaralanmış, çatışmaların olduğu Bender şehri harap olmuş, bölge binlerce göç vermiştir⁴³. Moldova'nın Transdinyester sorununu çözememesinin nedeni RF'ye olan bağımlılığından ve bölgedeki Rus askeri birliklerinden endişe duymasından kaynaklanmaktadır. Örneğin Moldova doğal gaz olarak % 99 RF'ye bağımlıdır ve ihracatının % 43'ünü RF'yle yapmaktadır. 1999 AGİT Zirvesi'nde AKKA çerçevesinde Rus birliklerinin ve cephanesinin 2001 yılı sonuna kadar Moldova topraklarından çekilmesi karara bağlanmışken Rusya hala bölgede 1300 askerini bulundurmaktadır. Bu etkenler de Moldova'nın yüzünü Batı'ya çevirmesini zorlaştırmaktadır.(Alkan, 2006)

Ancak Moldova'nın doğusundaki ve batısındaki iki ülkede; Romanya'da Traian Basescu ve Ukrayna'da Viktor Yushchenko'nun başkan seçilmesi ve 2001 yılında Moldova Başkanı seçilen eski komünist Vladimir Voronin'in, 2005 seçimlerinde Rus karşıtı bir seyir izleyerek seçimleri yeniden kazanması bölgedeki dengelerin değişebileceğini gösteren verilerdir. Putin'in yıllardır yakın dostu olan Voronin'in batıya ışık yakmasına etken olarak Putin'in, Voronin'in Moldova'ya daha ucuz enerji satma isteğini geri çevirmiş olması ve ayrılıkçılara destek olmayı bırakmaması gösterilmektedir. Diğer taraftan iki komşusunda yaşanan gelişmeler Voronin'i de etkilemektedir. AGİT'in Moldova'daki çatışmanın çözümüyle ilgilenen ana uzlaşmacısı William Hill, bu gelişmeyle ilgili olarak "İmparatorluğun kaybetmeye yaklaştığı andır" demiştir.(Alkan, 2006)

Bu konuyla ilgili diğer bir gelişme ise Ukrayna Devlet Başkanı Yushcheko'nun, 2005 yılının Mart ayında Berlin'e yaptığı ziyarette ABD, AB, Romanya ve RF ile birlikte sorunun çözümü için yeni bir girişim başlatılması isteği olmuştur. Yushchenko'nun, Moldova'nın barışçıl bir şekilde birleştirilmesi için çözüm teklifinde bulunması, kilitlenmiş olan Transdinyester sorununun çözümünde yeni bir kapı aralayabilecektir. Moldova için AGİT'le (Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı) olan ilişkiler önem taşımakta olup Transdinyester sorununun çözümü sürecinde AGİT; RF ve Ukrayna'nın yanında üçüncü

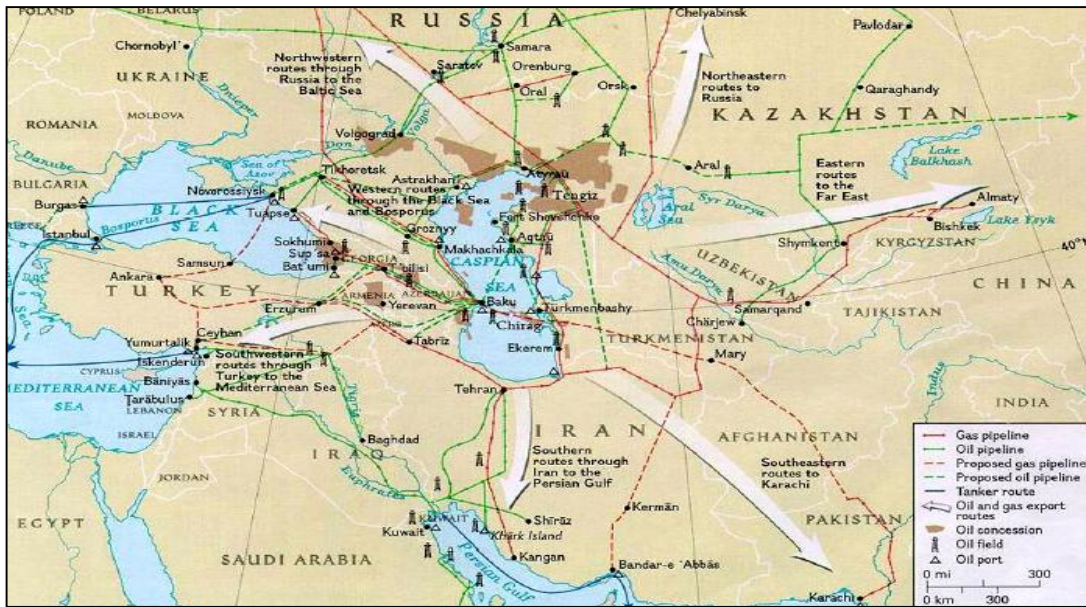
⁴³ "Conflict in Transnistria and Gagauzia", U.S. Library of Congress, <http://countrystudies.us/moldova/35.htm>

arabulucu konumundadır. Ancak RF, AB ve ABD'yi bölgede görmekte isteksiz davranmakta ve aynı zamanda AGİT'in çatışmanın çözümünde aktif olmasını istememektedir. Çünkü Moskova'da birçokları tarafından Moldova, sadece Rusya'nın jeopolitik çıkar alanı olarak görülmektedir⁴⁴.

4.3.5. Kafkasya'daki Kriz Kaynakları Olarak Petrol ve Boru Hattı Güvenliği

Petrol kaynaklarına sahip devletler (Azerbaycan) ya da kendi topraklarından petrol nakli için ücret alan devletler (Gürcistan) açısından somut olarak belgelendirilmiş tehlikelerden biri "**Hollanda hastalığı**"dır. Buna göre, enerji ihracatı ulusal para biriminin değer kazanmasına sebep olmakta, ihracatın azalmasına yol açarak ihracatı büyük ölçüde tarıma dayalı olan bu ülkeleri uluslararası ticarete daha az rekabetçi hale getirmektedir. Sonuçta, yurt içi işsizlik artmakta, şehirlere toplu iç göç başlamakta ve siyasi istikrarsızlık potansiyeli yükselmektedir. Bağlantılı diğer bir sorun "kapalı yerleşme bölgeleri" türünden bir kalkınmanın ortaya çıkmasıdır. Bu yerleşme türünde enerji kesiminin ulusal iktisat içinde nasıl gelişeceği ele alınmakta; fakat, genel iktisadi kalkınma sağlayabilmek için diğer kesimlerle gerekli bağlantılar kurulmasına değinilmemektedir. Son olarak bir ülkenin yeni ve zengin süper - elit kesimiyle yoksulluk içindeki büyük nüfus çoğunluğu arasındaki refah farkından dolayı siyasi huzursuzluk çıkabileceğine dair bir iddia söz konusudur.(Cutler, 2006)

Şekil 4.3: Kafkas petrol ve doğalgazının dağılımı



Kaynak: NATO IMS, AFCEA Brifing, 2006

Genel olarak petrol Kafkasya'da doğrudan bir kriz kaynağı değildir; çünkü petrol konusu ulusal hükümetlerin ilgi alanı içindedir. Devlet unsurunun yeterince yerleşik olmadığı

⁴⁴ "Moldova: Regional Tensions Over Transdnierstra", International Crisis Group, Europe Report No 157, Brussel, 17June2004, <http://www.crisisweb.org/library/documents/europe/moldova/>

ve zorlayıcı bir gücün tekel yaratmadığı durumlarda petrolle ilgili sorunlar krizi beslemektedir. 1993'te Çeçenistan'daki durum bunun en önemli örneğidir: Çeçenistan'daki yerel otorite bile Bakü - Novorosisk boru hattının başlangıçta geçtiği toprakların fiziki kontrolü konusunda gruplar arasında çıkan çatışmalar üzerine devrilmiştir (İktisadi planlamadaki "toprak üretim kompleksi" öğretisinin farklı idari birimler arasında yüksek seviyede sektörel uzmanlaşma gerektirdiği Sovyet döneminde Grozni ve çevresindeki bölgelerin, örneğin Sovyet havacılığında kullanılan özel petrol ürünlerini çok yüksek miktarlarda ürettiği unutulmamalıdır). Kişilerin boru hatlarına musluk takarak (ya da sadece bir delik açarak) ürünü alıp satmasına hiçbir engel getirilmemişti ve bu durum çok sık görülmekteydi.(Cutler, 2006)

Diğer taraftan, Acaristan ve Gürcistan Merkezi Hükümeti belli bir hareket tarzı geliştirmiştir. Hazar denizinden mavnalarla Bakü'ye ulaşan Kazakistan petrolü Azerbaycan'da demir yolu katarlarına yüklenerak satış ve aktarma için Gürcistan üzerinden Acaristan'ın başkenti Batum'a götürülmüştür (Bakü'den gelen petrol, Karadeniz sahilinin birkaç mil açığında bulunan ve Tiflis'in kontrolü altındaki Supsa limanına, aynı zamanda Grozni çevresinde Dağıstan'dan geçen bir demir yolunun inşa edilmesinden sonra Novorosisk'e gitmiştir). Dolayısıyla Kafkasya'da ayrılıkçı ya da özerk bir hareket olsa da düzeni sağlayabilecek bölgesel bir otorite bulunması durumunda petrol krizi hızlandırıcı bir etken olmayabilir.

Yukarı Karabağ örneğinde görüldüğü gibi petrol diğer anlaşmazlıkları karmaşık hale getiren bir unsur olabilir. Bu bölgenin bir ucu, 1990'lı yıllarda Azeri askerler tarafından geri alınana kadar Bakü - Tiflis - Ceyhan boru hattının planlanan güzergahına havan silahının menzili mesafesindedir. Ayrıca, Gürcistan'daki Samtskhe - Cevaheti'nin Borjomi bölgesinden geçen Bakü - Tiflis - Ceyhan boru hattının döşenmesi toplumsal bir huzursuzluk yaratma potansiyeline de sahiptir. Yine de askeri ayrılıkçı bir hareketin olması muhtemel değildir. Kafkasya'da boru hattı güvenliğinin belirgin bir kriz kaynağı olduğunu söylemek zordur; çünkü, doğrudan kriz sebebi olabilecek pek çok diğer etken söz konusudur. Bölgede genel olarak zayıf elektrik arzının olmasına rağmen bunun sebebi temelde güç hatlarının güvenliğinin yokluğu değil, diğer etkenlerdir.(Cutler, 2006)

4.3.6. Kriz Kaynakları ve Bölgelerinin NATO'nun Güvenliğine Etkileri

Teröre karşı açılan küresel savaş, Rusya Federasyonu ve batı arasında yoğun bir iş birliğine yol açmıştır. Özellikle Rusya Federasyonu ve NATO arasındaki ilişkilerin odağı haline gelmiştir. 11 Eylül 2001'den kısa bir süre sonra 2002 Mayıs ayındaki Reykjavik Zirvesi'nde temeli atılan istişare, fikir birliği oluşturma, iş birliği, ortak karar ve müşterek

harekat mekanizması olarak algılanan NATO - Rusya Federasyonu Konseyinin oluşturulmasıyla sonuçlanan, Rusya Federasyonu - NATO iş birliği için yeni bir kurumsal mekanizma fikri ortaya atılmıştır. 11 Eylül'ü takiben Rus güvenlik siyasetindeki değişikliğin bir etkisi, NATO'nun genişlemesinin iptal edilmesi ile Rusya Federasyonu'nun NATO'yu Avrupa'da bir gerçeklik olarak görmesi iken diğer etkisi de NATO'nun ilgisinin çoğunu kaybettiği konusuna açıklık getirmesidir. ABD'ye yapılan saldırılar NATO'nun tarihinde ilk defa Vaşington Anlaşması'nın 5 nci maddesinin uygulanmasına neden olmasına rağmen NATO'nun Afganistan'daki savaşta ve teröre karşı yapılan diğer faaliyetlerde doğrudan bir rolü olmamıştır. Taraflar arasındaki iş birliği ABD'nin tüm kontrolü elinde bulundurmasıyla çift taraflı bir temel üzerine kurulmuştur. Rusya Federasyonu teröre karşı savaştan çok büyük çıkarlar elde etmesine rağmen ABD'yle olan ilişkilerindeki sorunları tamamıyla çözümlenememiştir. Bush yönetimi Rusya Federasyonu'nun güvenlik gereksinimlerini soğuk savaşın ve dolayısıyla geçmişteki jeopolitiğe dayalı kaygıların sona erdiği iddiasıyla pek önemsememiştir. Bu nedenle, Bush yönetimi Rusya Federasyonu'nun açıkça karşı çıkmasına rağmen Antibalistik Füze Anlaşması'na hız vermiştir. Ciddi çekincelere rağmen Putin bunu kabul etmeye karar vermiştir. Aynı şekilde, NATO'nun Baltık ülkelerini de içine alacak şekilde genişlemesi Rusya Federasyonu'nun çıkarlarına ters düştüğü halde kabul edilmiştir.(Bluth, 2006)

4.3.7. Kafkasya Kriz Kaynakları ve Bölgelerinin AB'nin Güvenliğine Etkileri

Avrupa Birliği üye ülkelerinin ve Avrupa siyasetlerinin gözlemcilerinin soğuk savaşın sona ermesinin etkilerini doğru şekilde değerlendirdikleri sonradan anlaşılabilmiştir. Avrupa'nın bölünmüşlüğü'nün sona ermesi, mevcut ve muhtemelen gelecekte de sürecek olan genişleme sürecine neden olmuştur. Bu bölünmenin bitişi sadece Avrupa Birliği'nin siyasi sınırlarını yeniden belirlemekle kalmamıştır. Soğuk savaşın sona ermesi ayrıca nükleer tükenme tehlikesinin iki kutupluluğuyla tanımlanan bir uluslararası ilişkiler ve yükümlülükler sistemini de ortadan kaldırmıştır. NATO ve Varşova Paktının askeri koalisyonları dışında kalan uluslararası aktörler farklı derecelerdeki yükümlülükler nedeniyle engellerle karşılaşmışlardır.(Reetz, 2006)

Siyasetçiler, hükümetler ve çeşitli uluslararası aktörlerin statükoyu bozma olasılıkları pek yoktu; çünkü, herkes sonuçta nükleer bir tahribatı tetiklemekten korku duyuyordu. Dolayısıyla bugün uluslararası ilişkilerde gördüğümüz değişkenliğin büyük bir kısmı, uluslararası ilişkilerin yeniden düzenlenmesindeki zorlu sürecin bir sonucudur. ABD kendi sınırlarının ötesinde, süper güç olarak görüldüğü yerlerde, çok az bir kısıtlamayla askeri gücünü planlayıp kullanma yeteneğine sahip olan tek küresel güç olarak kabul edilmektedir.

Bu durumda Avrupa Birliği sadece kendi siyasetinde değil aynı zamanda coğrafi ve siyasi çevresinde de yeniden yapılanmaya gitmiştir. Bu yeniden yapılanma sürecinin en başından beri Avrupa sadece Almanya'nın değil Avrupa'nın da kültürel ve siyasi bir bölge olarak birleşmesinde tarihi sorumluluğu olduğunu kabul etmiştir. Avrupalı aktörler yeniden oluşturulmuş bir Avrupa'nın sınırlarını tartışmalar da bu yüksek sorumluluk duygusu Avrupa'nın dikkatinin öncelikle sınırlarının doğusundaki gelişmeler üzerinde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Dönüşüm yaşayan ülkeler, toplumlar ve ekonomilerin desteğe ve teşvike ihtiyaçları olduğu düşünölmüştür. Ayrıca bu ülkeler, toplumlar ve ekonomiler batının muhtemel istikrarsızlığının ve Avrupa bütünleşmesinin şu ana kadar gösterdiği başarıların kaynağı olarak görölmüşlerdir. Eski doğu bloğu ülkeleri ve eski Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin tamamının dahil olduğu dönüşüm yaşayan ülkelerden gelen yasal ve yasa dışı göçün baskısı Avrupa Birliğinin doğu ve güney sınırlarında son derece yoğun olarak hissedilmiştir. Bu bölgelerde ve Balkanlar, Çeçenistan, Kafkasya ve Orta Asya'da patlak veren iç savaş ve yerel çatışmalar sadece bu ülkelerde değil Avrupa Birliğinde de istikrar ve gelişmeyi engelleme tehdidi arz etmiştir. Bu geçmiş tabloya rağmen Avrupa Birliği “ileriye yönelik” genişleme stratejisini daha tutarlı ve uygulanabilir kılmak için sınırlarına yakın olan ülkelere yönelik yeni bir komşuluk siyaseti geliştirmiştir. Ülkeler ve bölgeler için hazırlanan çok sayıdaki yeni stratejik plan, 2006 yılına kadar olan ilişkiler için bir orta vadeli genişleme perspektifi oluşturmuştur. Yeni komşuluk siyaseti 2007 yılından sonra bu amaç için yeni bir koordinasyon ve finansman aracı olarak görölmektedir.(Reetz, 2006)

4.3.8. Değerlendirme

Kafkasya'da yurt içi ve ulusal ötesi kimlik meseleleri-etnik çatışma ve kökten dincilik-açıkça bölgedeki krizi açıklayan önde gelen meseleler olmuştur. 1990'lı yıllardaki Abhaz ve Çeçen krizleri temelde kimlik meseleleriyle (etnik çatışma, daha sonra Çeçen olayına eklene kökten dincilikle) ortaya çıkan (özellikle örgütlü suçlar olmak üzere) sosyo iktisadi konularla kışkırtılan ve enerji konularıyla (öncelikle petrol) daha da karmaşık hale getirilen krizlerin tipik birer örneğidir. Devlet düzeyindeki sosyo iktisadi konular (örneğin; örgütlü suç ve etnik sorunlardan kaynaklanan göç) ikinci öncelikli konumda olmuştur. Uluslararası düzeydeki petrol ve boru hattı güvenliği sorunları belki de pek çok dış güç için ilk sıradadır; ancak, bölge halkına göre bölgedeki krizi açıklaması bakımından ancak üçüncü sırada yer alır. Yine de bu uluslararası meseleler, özellikle petrol krizinin sürekliliğinin açıklanmasında rol oynamaktadır. Çünkü, dışarıdaki aktörler bölge içindeki tüm çatışma seviyelerinin karşılıklı etkileşiminde rol oynamaktadırlar. Ayrıca, petrol meselesi, asla belirli çatışmaların gelişiminde tek etken olmamasına rağmen doğrudan bir etkendir. Altı alandan oluşan liste

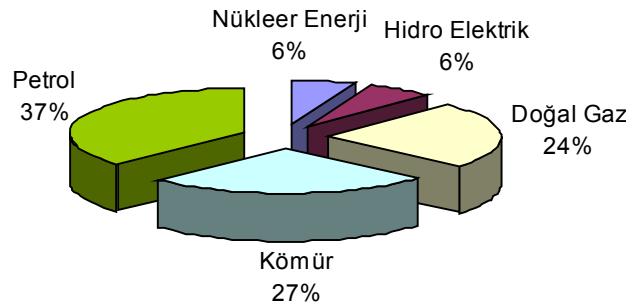
(etnik çatışma, kökten dincilik, örgütlü suçlar, iktisadi sorunlardan kaynaklanan göç, petrol ve boru hattı güvenliği) genel olarak kriz bölgelerindeki kriz kaynaklarının faydalı bir sınıflandırmasını oluşturmaktadır.(Cutler, 2006)

4.4. Karadeniz’de Enerji Hatlarının Güvenliği

4.4.1 Dünya Ham Petrol Rezervleri

Petrol, dünya enerji ihtiyacının büyük bir bölümünü karşılamaktadır. Grafik 4.1’de görüldüğü üzere, 2004 yılı itibarıyla dünya toplam enerji tüketimi içinde petrolün payı % 37 düzeyinde bulunmaktadır. Petrolün stratejik önemi, enerji kaynakları içinde sahip olduğu yüksek paydan kaynaklanmaktadır⁴⁵.

Grafik 4.6: Dünya enerji tüketimi içinde enerji kaynaklarının payları



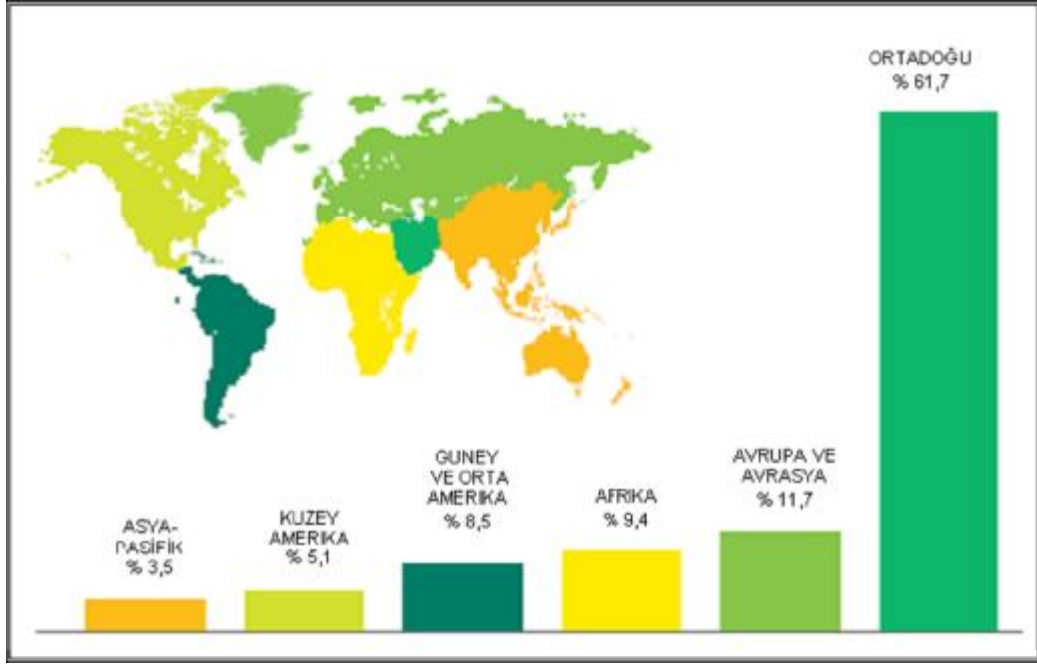
Kaynak: BP Statistical Review Of World Energy 2005.

Grafik 4.7 kesinleşmiş ham petrol rezervlerinin dünya üzerindeki dağılımını göstermektedir. Grafik, British Petroleum (BP) tarafından periyodik olarak hazırlanan “Statistical Review Of World Energy 2005” çalışmasından alınmıştır. Grafik 4.7 incelendiğinde, rezervlerin büyük bir kısmının Ortadoğu-Avrupa ve Avrasya Bölgesinde (özellikle Hazar Havzası ile Arap Yarımadası bölümünde) toplandığı görülmektedir. Bu bölgedeki rezervler, dünya toplam rezervlerinin % 73,5’ini teşkil etmektedir. Dünya petrol rezervleri kesinleşmiş 1277.7 milyar varil, keşfedilmemiş ve gelişen rezervler ile birlikte 2946.8 milyar varildir. Bu miktarın 1251.3 milyar varili ortadoğu petrolerine, 386.3 milyar varili ise Hazar ve Rus petrolerine aittir⁴⁶.

⁴⁵ Genelkurmay Başkanlığı Stratejik Araştırmalar Merkezi çatışması

⁴⁶ International Energy Outlook 2005 (IEO 2005), Energy Information Administration, World Oil Markets, s.30

Grafik 4. 2: Dünyada ham petrol rezervlerinin bölgelere göre dağılımı (2005)



Kaynak: BP Statistical Review Of World Energy 2005.

Ülke bazında incelendiğinde dünyanın büyük petrol rezervlerine sahip ülkelerinden ABD'nin mevcut rezervlerinin ömrünün 11,8 yıl, Venezüella'nın 70,8 yıl, Kazakistan'ın 83,6 yıl, Rusya'nın 21,3 yıl, İran'ın 88,7 yıl, Irak ve Kuveyt'in 100 yıldan fazla, Suudi Arabistan'ın 67,8 yıl, BAE'nin 100 yıldan fazla, Libya'nın 66,5 yıl, Nijerya'nın 38,4 yıl ve Çin'in 13,4 yıl olduğu görülmektedir⁴⁷.

2004 yılı itibarıyla dünya ham petrol üretiminin % 52,7'si Ortadoğu ve Avrupa-Avrasya'da gerçekleştirilmektedir. En büyük üretici ülkeyse, dünya üretimine sağladığı % 13,1'lik katkıyla Suudi Arabistan'dır. Rusya % 11,9 payla ikinci sırada yer almaktadır. Dünya üretiminin yarısından fazlasını temin eden Ortadoğu-Avrasya bölgesi; Kuzey-Güney ve Doğu-Batı Enerji Koridorları'nı besleyen ham petrol arzını sağlamaktadır. Türkiye, bu enerji koridorlarının tam ortasında yer almaktadır.

Dünyada ham petrol tüketiminin % 25'e yakını ABD tek başına gerçekleştirmektedir. Çin, ABD'yi % 8,2'lik oranla takip etmektedir. Yüksek oranda petrol tüketen gelişmiş ülkeler ve Çin-Hindistan gibi gelişmekte olan ülkelerin ellerinde bulunan ham petrol rezervi miktarıysa toplam rezervlerin yalnızca % 20,3'üdür. Dünya ham petrol üretiminin yarısından fazlasını sağlayan ve toplam ham petrol rezervlerinin % 73,5'ini elinde bulunduran Ortadoğu-Avrasya bölgesinin toplam tüketim içindeki payı % 32,1 seviyesindedir.

⁴⁷ BP Statistical Review Of World Energy 2005

Ortadoğu bölgesi Doğu-Batı Enerji Koridoru'nun ham petrol arz merkezini oluşturmaktadır. Bölge bu nedenle stratejik öneme sahiptir. Stratejik önemi nedeniyle ABD, Rusya, Almanya, İngiltere, Fransa, Rusya ve Çin arasında nüfuz bölgesi oluşturma yarışına konu olmaktadır. Ortadoğu'da yaşanan Kuveyt'in işgali, İran-İrak Savaşı, Afganistan'daki siyasi değişiklik gibi istikrarsızlıklar, özellikle ABD ve Rusya'nın doğrudan ya da dolaylı müdahalesine yol açmaktadır. Daha önce de ifade edildiği gibi, dünya ham petrol rezervlerinin % 61,74'ü Ortadoğu bölgesinde toplanmıştır. Ayrıca, söz konusu rezervler yeryüzüne çok yakın olmaları nedeniyle ekonomik yönden işletme maliyetleri en düşük olan rezervlerdir.

- Bölgede bulunan rezervlerin en büyüğü Suudi Arabistan'a aittir. Bu ülke bölge rezervlerinin % 36'sına, dünya rezervlerinin % 22'sine tek başına sahiptir.

- Rezerv dağılımında Suudi Arabistan'ı, sırasıyla, İran (% 18,1), Irak (% 15,7), Kuveyt (% 13,5) ve Birleşik Arap Emirlikleri (BAE) (% 10,6) izlemektedir Ortadoğu bölgesinde bulunan ülkelerin bölge ve dünya üretim miktarları içindeki payları incelendiğinde, Suudi Arabistan'ın bölge üretiminin yarıya yakınını (% 42,6) sağladığı izlenmektedir. Bu ülkeyi İran (% 17,1), BAE (% 10,6), Kuveyt (% 10,1) ve Irak'ın (% 8,4) takip ettiği görülmektedir.

Hazar Havzası dahil Avrasya petrollerinin kontrolü büyük oranda Rusya Federasyonu'nun elinde bulunmaktadır. Özellikle, Doğu Bloku'nun yıkılmasından başlayarak, Rusya, siyasi ve askeri alanda kaybettiği güç ve prestiji, enerji alanını kullanarak kazanmaya çalışmaktadır. İncelenen bölgede bulunan petrol rezervleri büyük oranda Rusya'da (Kafkasya'da) toplanmıştır. Bu rezervler, dünyadaki rezervlerin % 11,72'sini oluşturmaktadır.. Petrol rezervlerinin dağılımı incelendiğinde; Rusya'nın, bölge rezervlerinin % 51,9'una sahip olduğu görülmektedir.

Batı Avrupa bölgesinde lider petrol üreticileri Norveç (% 17,6) ve İngiltere (% 11,2) olmasına rağmen, bu ülkelerin dünya üretimine yaptıkları katkılar düşüktür (sırasıyla % 3,9 ve % 2,5). Hazar Havzası'nda ise; Rusya'dan sonra, Kazakistan (% 17,6) ve Azerbaycan (% 1,8) önemli üreticilerdir. Bu ülkelerin ürettikleri petrol büyük oranda Rusya tarafından tüketicilere ulaştırılmakta iken, Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) petrol boru hattının 13 Temmuz 2006 tarihinde açılmasıyla Türkiye de bu faaliyetlere ortak olacaktır.

4.4.2. Hazar Bölgesi'nin Petrol ve Doğal Gaz Potansiyeli

Orta Asya'nın petrol ve doğal gaz rezerv, üretim ve ihrac potansiyelini incelerken, kaçınılmaz olarak Hazar Bölgesi'nin de değerlendirilmesi gerekir. Ancak, burada Orta Asya'da yer alan Kazakistan ve Türkmenistan'ın aynı zamanda Hazar'a sahildar ülkeler olmaları, değerlendirmelerde tekrara ve kafa karışıklığına neden olacaktır. Her iki ülkenin de, gerek Hazar'da (deniz) ve gerekse Hazar'ın dışında (kara) yer alan mevcut ve potansiyel rezervleri vardır. Literatürdeki raporlar ve veriler, "Orta Asya" ya da "Hazar Bölgesi" gibi sınıflandırmalara göre yapılmaktadır ve kaçınılmaz olarak çakışmalara neden olmaktadır. (Pamir, 2006)

Hazar Bölgesi'nin hidrokarbon potansiyeli, dünya kamuoyunun gündemine özellikle 1991'de Sovyetler Birliği'nin dağılması sonrasında gelmiştir. Bölge kaynakları, her ne kadar Azerbaycan petrolü ve Türkmenistan gazı başta olmak üzere, Sovyetler döneminde de önemli kaynaklar olarak devrede iseler de, Sovyetler'in dağılmasının ardından, batılı büyük petrol şirketlerinin bölgeye odaklanan ilgisine paralel olarak bu kaynaklar, daha fazla tartışılmaya ve milyarlarca dolarlık geliştirme ve taşıma yatırımlarını cezbetmeye başlamıştır. 6 ayrı hidrokarbon bölgesini barındıran Hazar'ın petrol ve doğal gaz potansiyeli hakkında, birbirinden çok farklı rakamlar öne sürülmektedir. Bu farklılıkların temelinde; "*olası rezerv*" ile, "*ispatlanmış ya da üretilebilir rezerv*" kavramlarının bilinçsizce karıştırılması gibi etkenlerin yanı sıra, bu rezervlerden farklı beklentisi olan "oyuncuların", rezervleri olduğundan yüksek ya da düşük gösterme çabaları da rol oynayabilmektedir. Örneğin, ülkesine yabancı yatırımcı şirketleri cezbetmek, ya da imzalanacak anlaşmalarda daha iyi koşullar sağlamak isteyen üretici ülkeler, sahalarındaki rezervleri, olduğundan çok daha zengin gösterme çabasına girebilmektedirler. Bunun aksine, yatırımcı şirketler de, gene bu anlaşmalardan elde edebilecekleri karları maksimize edebilmek için, rezervleri düşük gösterme çabasına girebilmektedirler. (Pamir, 2006)

Tablo 4.6: Hazar Bölgesi Petrol ve Doğal Gaz Rezervleri

	İspatlanmış Petrol Rezervi (Milyar varil)	Olası Petrol Rezervi (Milyar varil)	Toplam Petrol Rezervi (Milyar varil)	İspatlanmış Gaz Rezervi (Tcf)	Olası Gaz Rezervi (Tcf)	Toplam Gaz Rezervi (Tcf)
Azerbaycan	3.6-12.5	32	36-45	11	35	46
İran^(x)	0.1	15	15	0	11	11
Kazakistan	10.0-17.6	92	102-110	65-70	88	153-158
Rusya^(x)	2.7	14	17	?	?	?
Türkmenistan	0.5	80	81	101	159	260
Özbekistan	0.6	2	3	66	35	101
Toplam	17.5-34	235	253-270	243-248	328	571-576

Kaynak: <http://www.eia.doe.gov> (ABD Enerji Bakanlığı web sitesi)

Not: (x) Sadece Hazar civarındaki rezervler dahildir.

1 trilyon metreküp= 35.3 trilyon kübik fit (Tcf: Trilyon kübik fit)

Hazar Bölgesi rezervleri (Tablo 4.7) için farklı başvuru kaynakları olmakla birlikte, bu kaynaklar arasında sıkça başvurulan ABD Enerji Bakanlığı istatistikleri, “ispatlanmış üretilebilir petrol rezervlerini” 18-34 milyar varil olarak vermektedir (BP istatistikleri, genelde daha düşük değerler vermektedir). Uluslar arası Enerji Ajansı’nın verdiği rakamlara göre ise Hazar bölgesinin ispatlanmış petrol rezervleri 28 milyar varil, doğal gaz rezervleri ise 8 trilyon metre küptür⁴⁸. Bu miktar, ABD’nin rezervleri ile başabaş (22 milyar varil) olarak değerlendirilmektedir. Buna karşın, “olası rezervler” (235 milyar varil) de hesaba katıldığında, bölgenin petrol rezervi 253-269 milyar varil gibi önemli bir potansiyeli ifade etmektedir. Bu miktar, bugünkü ispatlanmış üretilebilir dünya petrol rezervlerinin (1200.7 milyar varil)⁴⁹ % 24-26’sına karşılık gelmektedir. Orta Doğu petrolü ile kıyaslandığında, geliştirme ve taşıma maliyetinden, pazardaki lojistik konumuna kadar çeşitli dezavantajları olan Hazar petrolünün, gerek bu önemli potansiyeli ve gerekse 11 Eylül 2001 olayları sonrasında, enerji güvenliği ve buna bağlı kaynak çeşitlendirme gibi yaşamsal faktörlere bağlı olarak, daha önce öngörüldüğünden çok daha fazla önem kazanacağı değerlendirilmesi, gerçekçi bir saptama olacaktır. (Pamir, 2006) Hazar Bölgesi doğal gazı da, dünya talebi açısından çok önemli bir

⁴⁸ YÜCE, Kürşat, “Avrasya’daki Mevcut ve Planlanan Boru Hatları” konulu makale, <http://stratejigundem.com/makale.php?id=185>

⁴⁹ BP Statistical Review of World Energy June 2006, s.6

kaynak teşkil etmektedir. İspatlanmış ve olası gaz rezervleri birlikte dikkate alındığında, Hazar'ın potansiyeli 645-665 trilyon kübik fit (16-19 trilyon metre küp) olarak verilmektedir. Bu da, bugün bilinen üretilebilir dünya gaz rezervlerinin % 11-12'sine karşılık gelmektedir.

Doğal olarak bu rakamlar bir başlarına çok anlamlı değildir ve milyarlarca dolarlık geliştirme ve bunun sonrasında da taşıma yatırımının sonrasında gerçek anlamda bir değer ifade edecektir. Bunlar da, yukarıda belirtmeye çalıştığımız uzun dönemli arz talep dengelerinin yanısıra, petrol oyununun büyük aktörlerinin stratejileri, ekonomik- teknik ve jeopolitik gelişmeler gibi çok boyutlu etkenlerin bileşkesinde biçimlenecek hadiselerdir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, bu zengin kaynaklar, bir yandan üretilecekleri Kazakistan, Azerbaycan, Türkmenistan ve Özbekistan gibi ülkelere gerçekten bağımsız olabilmelerinin en önemli ön koşulu olan ekonomik gelişmelerinin, temel girdisini oluşturacaklardır. Öte yandan Gürcistan ya da Ermenistan gibi bu kaynaktan yoksun ülkeler açısından, taşıma güzergahı olarak geçiş ücreti ve artan jeopolitik önem kazandırabileceklerdir. Türkiye gibi hızla gelişen ve enerji talebi büyüyen ülkeler için de, hem *kaynak çeşitliliği* ve *arz güvenliği* sağlayacak, hem de bu kaynakların Avrupa'ya taşınması sürecinde *geçiş ücreti* ve *stratejik değer* kazandıracaklardır. (Pamir, 2006) Hazar Havzası'ndaki enerji kaynaklarına bağlı olarak ortaya çıkan sorunların başında, RF'nin enerji tekeli eline alarak diğer ülkeler üzerinde siyasi bir baskı kurması ve kendisine bağımlı hale getirmesi gelmektedir. Bu nedenle bölgedeki doğal gaz ve petrolün hangi güzergah üzerinden taşınacağı ve bu konuda kimin söz sahibi olacağı sadece enerji politikaları değil, bölgenin ekonomik, siyasi ve askeri dengeleri üzerinde de etkili olmaktadır. (Dağı, 2002) İkinci bir sorun olarak ise Boğazlar'dan tankerlerle taşınan petrolün Boğazlar'ın kapasitesini aşarak bölge halkı ve doğası için tehlike yaratması gelmektedir.

Hazar Havzası'nı son dönemde uluslararası gündeme taşıyan ve uluslararası şirketler arasında rekabete sebep olan bölgedeki ispatlanan enerji kaynaklarının (petrol ve doğal gaz) gündem güne artmasıdır. ABD Enerji Bakanlığı'na göre Hazar Bölgesinin kanıtlanmış petrol rezervleri 17 ile 33 milyar varil arasında değişmekte, olası rezervler de hesaba katıldığında, bölgenin yaklaşık 220 milyar varil gibi bir potansiyele sahip olduğu değerlendirilmektedir.⁵⁰ Bu rakamlarla Hazar Bölgesi ispatlanmış üretilebilir petrol rezervleri, dünya ispatlanmış petrol rezervlerinin %1,6 - %3,2'sini oluşturmaktadır. Bölgedeki yatırımlar gerçekleştirildiği takdirde ise, 2010 yılında bölgede günlük 3 milyon varil, yıllık ise 150 milyon tonluk petrol üretimi gerçekleştirilebilir. 2020 yılına gelindiğinde ise bu rakam

⁵⁰ "Caspian Sea Region", <http://www.eia.doe.gov/cabs/caspian.html>

günlük 5 milyon varile, yıllık 250 milyon tona çıkabilecektir. (Terence, 2004) Bölgede miktarı ispatlanmış ve olası gaz rezervleri ise 16 trilyon metre küptür. Bu rakam da, bugün bilinen üretilebilir dünya gaz rezervlerinin % 10,3'üne karşılık gelmektedir.⁵¹

Uluslararası Enerji Ajansı'nın mevcut son çalışmalarına göre, bölgedeki yatırımların mevcut eğilimlerle sürdürüldüğü ve yeterli ihraç yolunun sağlanabildiği varsayımına göre (iyimser) ve bunlardan olumsuz gelişme olduğu varsayımına göre (kötümser) senaryolar geliştirilmiştir. Her iki senaryoya göre, Hazar'dan 2010 yılına kadar elde edilmesi beklenen petrol ve gaz üretim ve ihraç değerleri aşağıdaki 2 tabloda verilmektedir. (Doğal olarak yüksek rakamlar iyimser, düşük rakamlar ise kötümser senaryoyu yansıtmaktadır).

Tablo 4.7: Hazar Bölgesi Üretim Değerleri

	1996	2000	2010
Petrol (milyon ton)	43	69-79	138-194
Doğal Gaz (milyar metre küp)	96	102-112	164-201

Tablo 4.8: Hazar Bölgesi İhraç Değerleri

	1996	2000	2010
Petrol (milyon ton)	15	29-33	75-117
Doğal Gaz (milyar metre küp)	25	26-131	72-84

Kaynak: <http://www.eia.doe.gov> (Tablo 4.7-4.8)

4.4.3. Enerji Tedarikçisi Olarak Karadeniz Ülkeleri ve AB'nin RF'ye Bağımlılığı

Hazar Bölgesi ispatlanmış üretilebilir petrol rezervleri, dünya ispatlanmış petrol rezervlerinin %1,6 - %3,2'sini oluşturmaktadır. Bu rakamlar çok önemli miktarları göstermemesine rağmen, AB'nin kuzey petrolünün miktarı azalmaktadır. Bu nedenle bölgenin petrol rezervleri şimdilik az olsa dahi enerji tedarik yollarının çeşitlendirilmesi bakımından önem arz etmektedir. Bölgedeki doğal gazın miktarı ise dünya rezervlerine göre oldukça önemli rakamlardadır. AB için önemli olan petrolden daha çok doğal gazdır.

⁵¹ BP Statistical Review of World Energy, London, June, 2005.

Aşağıdaki tabloda Avrupa Komisyonu'nun enerji güvenliği raporuna göre 1998-2030 yılları arasında kapsayan AB'nin dışarıdan ithal edilecek olan gaza bağımlılığı yüzde olarak gösterilmektedir. Bu rakamlara göre gelecekte AB'nin enerji tüketiminde doğal gaz çok önemli bir yer tutacaktır. RF'de dünya gaz rezervlerinin yaklaşık üçte birine (47.57 / 155.78 trilyon metre küp) sahip olarak, AB'nin doğal gaz ithalatında tek başına en önemli yeri tutmaktadır. Bu nedenden dolayı **doğal gaz nakil hatlarının çeşitlendirilmesi AB açısından bir güvenlik problemidir.** (Roberts, 2004).

Tablo 4.9 : AB'nin 2030 yılına kadar gaz ithalat bağımlılığı (%)⁵²

	1998	2010	2020	2030
AB	49	54	62	71
Avrupa	36	42	51	60

Kaynak: Avrupa Komisyonu'nun enerji güvenliği raporu

Karadeniz ülkeleri için önemli olan da bu ülkelerin enerji tedarikinde RF'ye karşı olan bağımlılıklarıdır. Bu ülkelere baktığımız zaman hepsinin gelişmekte olan ülkeler olduğunu görmekteyiz ve önümüzdeki dönemde enerjinin güvenli olarak aktarımı gelişmiş ülkelerden daha ziyade gelişmemiş ülkeler için daha önemli olacaktır. Zira, enerji tedariki isteği daha çok gelişmekte olan ülkelere gelecektir. IEA 2004 raporuna göre OECD ülkelerinin 2002 yılından 2030 yılına kadar ulaşım için petrol ihtiyacı % 44 artarken OECD üyesi olmayan ülkelerin ulaşım için petrol ihtiyacı % 159 artacaktır. Bu açıdan değerlendirildiği zaman Karadeniz ülkeleri ve bunlara ek olarak Merkezi ve Orta Avrupa ülkelerinin enerji ihtiyacı gün geçtikçe artacak, bu ülkeler için enerji tedariki bir güvenlik problemi haline gelecektir. Bu durum Hazar Havzası ve bu havzadan aktarılacak enerjinin alternatif yollarına daha fazla stratejik önem kazandıracaktır.

Bulgaristan enerji ihtiyacının % 33'ünü linyit kömür ile sağlamaktadır. Enerji ihtiyacının %14'ünü karşıladığı doğal gaz ise büyük oranda RF'den ithal etmektedir. (Pamir, 2006). AB, Bulgaristan'dan enerji ihtiyacının % 40'ını karşılayan Kozlodul nükleer santralinin dört reaktörünü katmasını istemiş, yapılan anlaşma sonucu iki reaktör 2002 yılında kapatılmıştır. Diğer iki nükleer reaktörün ise 2006 yılında kapatılması kararlaştırılmıştır⁵³. Bu

⁵² European Commission, Green Paper on a European Strategy for the Security of Energy Supply, November, 2000, www.europa.eu.int/comm/energy_transport/pubfinal_en.pdf

⁵³ Bulgaristan Ülke Bülteni, Şubat 2005, DEİK.

durum Bulgaristan'ın dışarıdan ithal edilecek enerji miktarını artıracak ve doğal gaz olarak RF'ye daha bağımlı bir hale getirebilecektir.

Gürcistan'ın limitli hidrokarbon rezervleri bulunmakta ve bazı şirketler denizde ve karada arama yapmaya devam etmektedirler. Ancak bu miktar enerji ihtiyacını karşılayamamakta, Gürcistan elektrik ihtiyacını RF ve Ermenistan'dan ithal etmektedir. 2003 yılında Gürcistan'da GSYİMH'nin % 8.6'lık büyüme ile 1997'den sonra en yüksek rakama ulaşmış olması, ülke ekonomisinin enerjiye ne kadar bağımlı olduğunu göstermektedir. 1996-1997 yıllarındaki ekonomideki büyüme Bakü-Supsa Boru Hattı'nın inşasına bağlıken, 2003 yılındaki büyüme de büyük ölçüde BTC Boru Hattı'nın inşaat çalışmasına başlanmış olmasından kaynaklanmaktadır.⁵⁴ Gürcistan doğu-batı transit koridorunda Azerbaycan ile beraber en önemli ülkedir.

Romanya bölgedeki en büyük arıtma tesislerine sahip ülkedir. Aynı zamanda 217 milyon ton petrol ve 452 milyar metreküplük doğal gaz rezervleri ile Doğu Avrupa ve Balkanlar açısından önemli bir enerji merkezidir.⁵⁵

Moldova ise enerji ihtiyacı olarak neredeyse tamamıyla RF, Romanya ve Ukrayna'ya bağımlıdır. Petrol ihtiyacının yaklaşık % 99'unu Romanya ve Ukrayna'dan ithal etmekte, (Pamir, 2006) gaz tedarikinin ise % 99'unu RF'den karşılamaktadır.

Ukrayna dünyanın en büyük kömür yataklarına sahiptir. Sahip olduğu kaynaklar ile teorik olarak elektrik ihtiyacının iki katını üretebilir. Ancak SSCB'den arda kalan yapılanma, Ukrayna'yı elektrik ithal eden bir ülke konumuna getirmiştir. Ukrayna ham petrolde % 70, doğal gazda % 80 ölçüde RF'ye bağımlıdır. (Sushko, 2005).

Türkiye'nin ise enerji tüketimi enerji üretiminden çok daha hızlı bir şekilde artmaktadır. Petrol ihtiyacının % 89'u, gaz ihtiyacının ise tamamı dışarıdan ithal edilmektedir. Türkiye gaz ihtiyacının % 70'ini RF'den, geri kalanını ise Nijerya ve Cezayir'den tedarik etmektedir. Aynı zamanda Türkiye'nin elektrik ihtiyacı hızla artan bir şekilde doğal gaza bağımlı hale gelmektedir. (Pamir, 2006) Bu bağımlılık da enerjinin çeşitlendirilememesi açısından bir güvenlik problemi yaratmaktadır. Bu konudaki diğer bir gelişme ise Temmuz ayından itibaren BP şirketi ile birlikte BOTAS'ın Doğu Karadeniz'de derin sularda petrol aramasına başlamasıdır.

⁵⁴ Gürcistan Ülke Bülteni, Kasım 2004, DEİK, <http://www.deik.org.tr/bultenler/20041130121146Gurcistan-Kasim2004.pdf>

⁵⁵ Romanya Ülke Bülteni, Mayıs 2003, DEİK

4.4.4. Hazar Havzası Enerji Kaynaklarını Aktaran Boru Hatları

Ülkelerin enerji tedariki olarak RF'ye olan bağımlılığını azaltmak, enerji tedarik yollarını çeşitlendirmek için bir takım mevcut ve proje aşamasında petrol ve doğal gaz boru hatları mevcuttur. Müteakip bölümlerde bu projeler açıklanmaya çalışılmıştır. Bu projelerden bir kısmı Karadeniz ile direk ilgili olup bölgede *enerji hatlarının güvenliği* kapsamında Karadeniz'de denizde güvenlik kavramını ortaya çıkarmaktadır.

- **Hazar Boru Hattı Konsorsiyumu (CPC)⁵⁶**

Bu konsorsiyum 1992 yılında RF, Kazakistan ve Umman tarafından Kazakistan'ın Tengiz petrolerini, RF'nin Novorosisk limanına aktarmak için oluşturulmuştur⁵⁷. CPC Tengiz ve Novorosisk arası 1500 km'lik petrol boru hattının yapımına konsorsiyumun hayata geçirilmesinin hemen ardından başlamıştır. Nihai fizibilite raporuna göre 6.6 milyar dolarlık bir yatırımın yapılması öngörülmüştü. İki aşamadan oluşan bu projenin ilk etabının 2001 yılına kadar tamamlanarak yıllık 28 milyon tona tekabül eden günlük 0.56 milyon varillik bir kapasitenin kullanıma girmesi hedeflenmiştir. 2002 yılına kadar ilk çalışmaları için 2.4 milyar dolarlık bir yatırım yapılmış ve bu hedefe aynı yıl içerisinde ulaşılmıştır. 4.2 milyar dolarlık bir yatırımı gerektiren ikinci aşamanın tamamlanmasından sonra ise kapasite iki katı artarak günlük 1.34 milyon varile getirilmiş olacaktır. Bu aşamanın hemen ardındaki taşıma kapasitesi yıllık ortalama 44 milyon ton olacaktır. Yıllık 44 milyon ton petrol sevkiyatı öngörülse de, aslında maksimum kapasite yıllık 67 milyon tondur. Pompaların teknolojik donanımının artırılması ve ara inşaatların tamamlanması halinde 2015'e kadar yılda 70 milyon ton petrol bu hattan taşınıyor olacaktır.(Bilgin, 2005)

- **Bakü-Grozni-Novorosisk Boru Hattı**

Kuzey'deki rota üzerinden Hazar'ı Karadeniz'e bağlayan bu boru hattı AIOC tarafından 1997 yılında işletilmeye başlanmıştır. Aynı yılın sonunda AIOC bu hat üzerinden ilk ihracatını gerçekleştirilmiş ve petrol akışına süreklilik kazandırılmıştır. Kuzey hattı, Bakü ve Novorosisk arasında 1397 km uzunluğunda olup, 145 km'si Çeçenistan'dan geçmektedir.

Çeçenistan'daki karışıklıklar ve güvenlik sorunları zaman zaman sorunlar çıkarsa da bu boru hattı Novorosisk'e ulaşması nedeniyle AIOC için önemlidir. Bu hat ile Kazakistan'ın Tengiz bölgesinde bulunan petrol Karadeniz'deki RF'nin Novorosisk limanına ulaşmaktadır.(Aybak, 2001) Nitekim konsorsiyum 600 milyon dolarlık yatırımla bu

⁵⁶ Rusya %24, Kazakistan%19, Chevron %15, Lukarco%12.5, Mobil % 7.5, Rosneft-Shell % 7.5, Oman % 7, BG % 2, Agip % 2, Kazakistan Pipeline Ventures %17.5, Oryx %1.75

⁵⁷ "Oil Export Routes and Options in the Caspian Sea Region", <http://www.eia.doe.gov/>

hattın kapasitesini günlük 0.1 milyon varilden, günlük 0,3 varile arttırılmıştır. Başka bir deyişle yıllık 5 milyon ton civarında olan kapasite yapılan yatırımlar sonucu yıllık 17 milyon tona çıkartılmıştır. (Bilgin, 2005)

- **Bakü-Mohaçkale-Novorosisk Boru Hattı**

Kuzey Hattı olarak anılan bu sistem Dağıstan ve Tikhoretsk'ten geçerek Bakü-Novorosisyk hattıyla kesişen ikili bir boru hattıdır. Bu hattın petrol sevkiyatı Hazar'da bir Rus limanı olan Mahaçkala'dan başlatılmakta ve demiryolu ile 328 km'lik bir boru hattı vasıtasıyla Bakü-Novorosisyk boru hattına ulaşmaktadır. Böylelikle Mahaçkala'dan transferine başlanılan petrol, Novorosisyk'e kadar ulaşmaktadır. Eski kapasitesi günlük 0.1 milyon varil; yıllık 5 milyon ton civarındayken, boru hattının ve demiryolunun iyileştirilmesi ve sevk imkanlarının arttırılması ile günlük kapasite 0.16 milyon varile yıllık kapasite ise 8 milyon tona çıkarılmıştır. Bakü-Grozni-Novorosisk petrol boru hattına alternatif olarak yapılan bu hattın iyileştirme ve geliştirme çalışmaları 140 milyon dolarlık bir yatırımla 2000 yılında bitirilmiştir.(Bilgin, 2005)

- **Bakü-Supsa Boru Hattı**

Açtığı kuyulardan doğal basınçla yeryüzüne gelen erken petrolün taşınmasında AIOC'un Rusya'nın mevcut hattının kullanması ekonomik anlamda oldukça makuldü. Bu hat yandan erken petrolün taşınmasını mümkün kılarken, diğer yandan BTC gibi iddialı projelerin hayata geçirilmesi sürecinde konsorsiyuma zaman tanımıştır. AIOC mevcut boru hattının yanı sıra 880 km uzunluğundaki Bakü-Süpsa hattının 1998 yılında işletmeye açmıştır. Nisan 1999'da bu boru hattı üzerinden petrol ihraç edilmeye başlanmıştır. Eski boru hattının yenilenmesi içinse, 590 milyon dolarlık bir yatırım yapılmıştır. Bakım çalışmalarından önce günlük 0,115 milyon varil olan bu boru hattının kapasitesi bakım, onarım ve yükseltilmiştir. Tüm çalışmaların tamamlanmasıyla bu hattın taşıdığı petrol, yıllık minimum 5 milyon tonla maksimum 11 milyon ton arasında olacaktır.(Bilgin, 2005) RF'nin dışından geçen bir güzergahtan Karadeniz'e açılan ve RF'nin enerji tekeli kırması nedeniyle stratejik değere sahip bir boru hattıdır. Bu güzergahta olan bir diğer hat ise Kaşuri-Batum hattıdır. Ancak bu hattın taşıma kapasitesinin çok düşük olması ve süreklilik arz etmemesi nedeniyle stratejik bir önemi olmadığı değerlendirilmektedir.

- **BTC⁵⁸ Boru Hattı Projesi**

Bakü-Tiflis-Ceyhan ham petrol boru hattı projesi, Azerbaycan'da üretilen ham petrolün boru hattı ile Gürcistan ve Türkiye üzerinden Akdeniz'e ulaştırılmasını sağlamaktadır. Uzunluğu yaklaşık 1760 km olan hattın, kapasitesi 1 milyon varil/gün olup, 13 Temmuz 2006 günü resmi olarak açılmıştır.

- **Khasuri-Batum Petrol Boru Hattı**

Eylül 1999'da Chevron firmasının operatörlüğünde 24 ay içerisinde tamamlanması hedeflenen bu hat belirtilen süre içinde bitirilmiştir. Bu hatla Azerbaycan'ın Dübendi Limanı'ndan Gürcistan'daki Batum kentine kadar olan hatla demiryoluyla (Dekmejian, 1988) beraber 232 km'lik bir boru hattı kombinasyonu ile petrol taşınabilir hale gelmiştir. Kapasitesinin ilk etapta günde 70 bin varil, yılda 3.5 milyon ton olması öngörülmüş olmakla birlikte, devamında 70-100 milyon dolarlık yatırımla günlük kapasite 140 bin varil petrole çıkartılabilecektir. Böylelikle bu hattın taşınan petrolün yılda 70-100 milyon tona ulaşması beklenmektedir. (Bilgin, 2005)

- **Gardabani-Batum Petrol Boru Hattı**

Bu proje Azerbaycan'ın Gardabani kentinden Gürcistan'ın Batum rafinerisi arasında var olan boru hattının yenilenmesini öngörmektedir. Dünya Bankası'nın ve Avrupa Bankası'nın bu projenin finansmanında kaynak sağlamaları beklenmektedir.

- **Balkan Petrol Boru Transit Hattı (Arnavutluk, Makedonya ve Bulgaristan Transit Hattı (AMBO))**

Bu projeye hayata geçecek olan petrol boru hattıyla Bulgaristan'ın Burgaz kentinden, Arnavutluk'un Vlore Kentine 901 km'lik bir boru hattıyla günlük 0.75-1 milyon varil taşınabilecektir. 2005'den sonra bitirilmesi düşünülen boru hattı için 1 milyar 130 milyon dolarlık bir yatırım ön görülmüştür. Başta Hazar'ın taşıma sisteminin dışındaymış gibi görünen bu hattı göz önüne almak gerekmektedir. Bunun sebebi bu petrol boru hattının Novorosisyk ve Süpsa'dan gelecek gemilerle besleyebilecek olmasıdır.

- **Burgaz Balkan Boru Hattı**

Bu hattın Bulgaristan'ın Burgaz kenti ile Yunanistan'ın Alexandropolis kenti arasında öngörülmektedir. 322 km'lik bu hattın günlük 600-800 bin varil kapasiteye sahip olması beklenirken, proje için 800 milyon dolarlık yatırım gerekmektedir. Bu hattın ihtiyacı

⁵⁸ "Türkiye'nin BTC hattını kendisine önemli stratejik üstünlük sağlayan asrın projesi olarak algılaması, AIOC (Azerbaijan International Operating Company) içindeki dengeleri değiştirmiştir. Nitekim % 34.14'lük bir paya sahip olan BP, Azeri firması SOCAR (% 10) ve Türk Firması TPAO (Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı) ile birlikte hareket edince % 51'lik bir söz hakkına sahip olarak % 10'lu paya sahip olan Rus Firması LUKOİL'e hareket imkanı tanımamıştır." , BİLGİN, Mert, a.g.e., s.347

da Karadeniz’i boydan boya geçen tankerle taşınan Hazar petrolü tarafından karşılanabilecektir. (Bilgin, 2005)

- **Druzhba Hattı**

Bu proje, var olan Druzhba hattının Ukrayna’nın Odesa, Polonya’nın Adamowa Zastawa ve Avusturya’nın Schewesat kentlerinden geçen bir boru hattı ve Karadeniz kıyısında yapılacak liman tesisleriyle geliştirilmesi öngörülmektedir. 668 km’lik petrol boru hattı yapımı ve Odesa yakınlarındaki Yuzhnyi petrol terminalinin tamamlanması için 550-660 milyon dolarlık bir yatırım gerektirmektedir. Bu hattın tamamlanmasıyla mevcut kapasite günlük 600-800 bin varil petrole çıkartılmış olacaktır. (Bilgin, 2005)

4.4.5. Hazar Havzası Enerji Kaynaklarını Aktaran Doğal Gaz Boru Hatları

- **Mavi Akım Doğal Gaz Hattı**

Avrasya’nın en önemli projelerinden biridir ve toplam uzunluğu 1200 km olan boru hattının Karadeniz kısmında 2140 m derinliğe boru döşenerek, Dünyadaki en derin ve en uzun denizaltı boru hattı yapılmıştır. Türkiye ile Rusya Federasyonu arasında gerçekleştirilen en önemli projedir. Başlangıçta doğal gaz verme miktarı 2 milyar metreküp olarak belirlenen hattın, 2008’de 12 milyar metreküp ve 2010 yılında ise bu oranın 16 milyar metreküpe ulaşacağı belirtilmektedir. RF tarafından finanse edilen proje yaklaşık 2,3 milyar dolara mal olmuştur⁵⁹. Bu hat ile Türkiye Rus gazına % 60-70 bağımlı hale gelmiştir⁶⁰.

- **NABUCCO Projesi**

Proje ile Türkiye’den başlayarak başta Bulgaristan, Romanya ve Macaristan olmak üzere güzergah üzerinde bulunan ülkelerin gaz ihtiyacının karşılanması ve takip eden yıllarda Avrupa gaz talep gelişimlerine göre Avusturya’nın bir doğal gaz dağıtım terminali olma özelliğinden de faydalanılarak Batı Avrupa’ya gaz taşınması amaçlanmaktadır. Taşıma kapasitesi yıllık 25-30 milyar metre küp olarak tasarlanan boru hattının toplam uzunluğu 3282 km.’dir. Projenin yapım aşamasına 2006 yılında başlanacak olup, 2009 yılında tamamlanması planlanmaktadır.⁶¹

- **Türkiye-Yunanistan Doğal-Gaz Projesi**

AB’nin INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe) Programı dahilinde Güney Avrupa Gaz Ringi’nin ilk aşaması kapsamında yürütülen Türkiye-

⁵⁹ YÜCE, Kürşat, “Avrasya’daki Mevcut ve Planlanan Boru Hatları”, <http://www.stratejigundem.com>

⁶⁰ “Mavi Akım Projesi, Türkiye’nin Rusya’ya olan bağımlılığı sürecinin devamına katkıda bulunmuştur. Ülkenin kaynak çeşitliliği siyasetine aykırı olan bu proje ile önümüzdeki yıllarda Rusya’dan aldığımız toplam doğal gaz, ihtiyacımızın % 65’ini oluşturacaktır.”, ÖZDAĞ, Ümit, <http://www.asam.org.tr>,

⁶¹ ROBERTS, The Turkish Gate: Energy Transit and Security Issues, Center For European Policy Studies, s. 9.

Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı Projesi⁶² ile Hazar Bölgesi, Orta Doğu ve ülkemize komşu diğer kaynaklardan sağlanacak doğal gazın Türkiye ve Yunanistan üzerinden Avrupa'ya taşınması amaçlanmaktadır. 285 km. uzunluğunda olan bu hattın 2006 yılı sonunda devreye girmesi beklenmektedir. Boru hattı ile başlangıçta yılda 0.75 milyar metre küp taşınacak olup, daha sonra kapasitesi yılda 3 milyar metre küpe çıkartılacaktır. Yunanistan'da gerekli boru hatları çalışmaları yapıldıktan sonra da hattın kapasitesi yılda 11 milyar metre küpe çıkabilecektir.

4.4.6. By - Pass Boru Hatları

Hazar Havzası'nda gün geçtikçe ispatlanan petrol ve doğal gaz rezervlerinin artması ve bu rezervlerin Karadeniz'den Batı'ya aktarılması sorunu, Boğazlar'ın kaldırabileceği yükten fazla sayıda gemi geçişine sebep olmakta ve olası tehlike riskini arttırmaktadır. Bu riski azaltmak için ise çeşitli güzergahlarda by-pass boru hatları düşünülmektedir (EK 4-B, EK 4-C). Deniz yolu ile enerji hammaddelerin taşınması daha ucuza gelmesine rağmen Boğazlar'ın kapasitesinin kaldırabileceği yükün sınırlı olması by-pass projelerinin hayata geçirilmesini zorunlu kılmaktadır (Baran, 2004). 2000 yılında İstanbul Boğazı'ndan taşınan petrol ve petrol ürünleri miktarı yılda 65 milyon ton iken 2006 yılı sonunda bu miktar yaklaşık 140 milyon tona çıkmıştır⁶³. Bu bağlamda Türkiye ve Karadeniz ülkeleri için güvenlik sorunu olan husus, Boğazlar'da tehlikeli yük taşıyan⁶⁴ bir geminin yapabileceği kazanın veya yine bu vasıtalara yönelik yapılabilecek bir terör eyleminin doğurabileceği sonuçlardır.

⁶² BOTAŞ ile Yunanistan Ulusal Gaz Şirketi DEPA arasında 23 Aralık 2003 tarihinde bir Doğal Gaz Alım Satım Anlaşması imzalanmış ve bu anlaşma çerçevesinde; 2006 Eylül ayı itibari ile Yunanistan'a doğal gaz arzının başlaması hedeflenmiş, bu anlaşmaya göre Yunanistan'a sevk edilecek doğal gazı taşıyıcı boru hattının her iki ülke sınırları içerisinde kalan bölümünün ilgili ülke tarafından inşa edilmesi kararlaştırılmıştır. 23 Aralık 2003 tarihinde imzalanan anlaşma 13.01.2006 tarih ve 25345 sayılı Resmi Gazete de "Türkiye Cumhuriyeti ile Yunanistan Cumhuriyeti arasında Türkiye-Yunanistan Gaz bağlantısının gerçekleştirilmesi ve Türkiye Cumhuriyetinden Yunanistan Cumhuriyetine doğal gaz arzına ilişkin anlaşmanın onaylanmasının uygun bulunduğu kanun" olarak 5040 Kanun No. ile yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Buna göre, Karacabey'den (Bursa) başlayacak ve Türkiye-Yunanistan sınırının 4 km. kuzeyinde yer alan İpsala-Kipi Köprüsünde sona erecek olan Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz boru hattının Türkiye bölümü 193 km.si karada, geri kalan 17 km.si ise denizde (Çanakkale Boğaz Geçişi) olmak üzere yaklaşık 210 km. uzunluğunda ve 36 "çapındaki boru hattından oluşan projenin, kara ve Çanakkale Boğaz Geçişi olarak ayrı ayrı ihalesine 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu çerçevesinde çıkmış ve yapılan değerlendirmeler sonucunda; 193 km. uzunluğunda ve 36" çapındaki Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı Faz-1 (Kara kısmı) projesi ile ilgili olarak 30.06.2005 tarihinde, 17 km. uzunluğunda deniz kısmı projesi olarak da 01.11.2005 tarihinde yapım sözleşmeleri imzalanmıştır.

⁶³ "2006 Deniz Sektörü Raporu", Deniz Ticaret Odası, ISBN 975/512-958-8, İstanbul, 2005, s.84

⁶⁴ "İstanbul Boğazı'ndan 2006 yılında toplam 52.452 gemi, Çanakkale Boğazından ise toplam 48.421 gemi geçiş yapmıştır. İstanbul Boğazı'ndan 2006 yılında 9399 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçiş yapmış olup, bu gemilerin 7470 adedi Ham Petrol tankeri, 1295 adedi Kimyasal tanker ve 634 adedi ise LPG tankeridir. Çanakkale Boğazı'ndan ise 2006 yılında 9016 adet tehlikeli yük taşıyan gemi geçiş yapmış olup, bu gemilerin 7061 adedi Ham Petrol, 1133 adedi Kimyasal Madde ve 822 adedi LPG tankeridir.", "2006 Deniz Sektörü Raporu", Deniz Ticaret Odası, ISBN 975/512-958-8, İstanbul, 2005, s.84

Petrol tüketimi az sayılabilecek olan Batı Karadeniz sahildevletleri bir yana bırakıldığı takdirde, Hazar havzasından Karadeniz'e indirilecek petrolün Karadeniz'in dışına petrolün Boğazlar kullanılmaksızın çıkartılması seçeneği olarak by-pass adı verilen boru hatları kullanılacaktır. Bunlar, Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna kıyılarından başlayan ve Ege, Adriyatik ve Baltık denizine uzanması öngörülen petrol boru hatlarıdır. By-pass hatlarının halen kimilerinde yapılabirlik, kimilerinde ise inşaat ön çalışmaları sürdürölmektedir. Bu by-pass hatları bakımında halen dört değişik seçenek üzerinde çalışılmaktadır. Bunların coğrafi mevkileri ve kapasiteleri şu şekildedir. (Kutluk, 2003)

Burgaz-Dedeğaç (Burgas Trans-Bulkan Line) by-pass boru hattı. 30-40 milyon ton/yıl taşıma kapasiteli, 200 mil uzunluğunda, yaklaşık maliyeti 800 milyon dolar, Bulgaristan, Rusya ve Yunanistan ilgilenebilmektedir⁶⁵.

Burgaz-Vlorece (Arnavutluk) by-pass boru hattı. (Albanian-Macedonina-Bulgarian Oil-AMBO, trans-Balkan Line), 37,5 milyon ton/yıl kapasiteli öngörölmüştür ve 50 milyon ton/yıl için opsiyonu mevcuttur. Hattın uzunluğu 560 mil ve yaklaşık maliyeti 1,13 milyar dolardır. İnşaat periyodu olarak 2001-2002'de inşaatın başlaması ve 2004-2005 arasında bitirilmesi öngörölmektedir. Fizibilite çalışmalarına 2000 yılı başlarında başlanmış durumdadır. (Kutluk, 2003)

Köstence-Trieste by-pass boru hattı (Constanza-Trieste Pipeline-CPTL), 33 milyon ton/yıl kapasiteli ve 855 mil uzunluğundadır. Yaklaşık maliyeti 1,2-1.6 milyon dolardır. İlk fizibilite çalışması 1999 sonunda tamamlanmıştır. (Kutluk, 2003) Boru hattının yapımı için 1.2-1.6 milyar dolar arasında bir altyapı yatırımı gerçekleştirilecektir. (Bilgin, 2005)

Ukrayna (Odessa)-Brody-Gdansk by-pass boru hattı, 415 mil uzunluğundadır. Nihai kapasite 30-40 milyon ton/yıl seviyesinde öngörölmektedir. Halen 400-450 milyon dolar ilave kaynağa ihtiyaç duymaktadır. Odesa'daki Yuzhnyi petrol terminali %15, boru hattı %75 bitirilmiş durumdadır⁶⁶.

⁶⁵ "Burgaz-Transbalkan (AMBO) Lines adı verilen bu projenin düşünölen kapasitesi günde 600-800 bin varildir (30-40 milyon ton/yıl). Bulgaristan-Rusya ve Yunanistan arasında ilgili başlangıç anlaşması 1997'de imzalanmıştır." KUTLUK, Deniz, a.g.e., s.93

⁶⁶ "Ukrayna'nın Karadeniz'den Batıya nakledilmesi öngörölen petrolün kendi topraklarından taşınabilmesi için birkaç önerisinin bulunduğu bilinmektedir. Bunlardan birincisi; Odesa limanından petrolün ithal edilmesini ve bilahare bunların boru hatları ile Brody'e getirilmesini ve oradan şu an Rus petrolünü Avrupa'ya taşımakta olan mevcut Druzhba hattı ile birleştirilmesini öngörmektedir. Ukrayna oluşturulacak bu hattın en ucuz maliyetle petrolü Avrupa'ya taşıyabileceğini iddia etmektedir. Diğer bir düşünöde Bakü-Ceyhan hattına Samsun'dan yapılacak 350 mil uzunluğundaki irtibat vasıtasıyla Ukrayna'nın hem Bakü-Ceyhan hem de Irak-Ceyhan stratejik boru hattına irtibatlandırılıp Ortadoğu ile iştiraklendirilmesidir. Samsun'dan Ceyhan'a incek hattın maliyeti 2.7 milyar dolar olacaktır. 1997'de Türkiye ve Ukrayna Parlemlentolarında bu konuda varılan anlaşma onaylanmıştır. Ancak anlaşma, gerek finans desteği bulunamamış oluşu, gerekse de Ukrayna Parlemlentosunun yılda 2.5 milyon ton petrolün bu hattan geçişine garanti veremeyişi nedenleri ile uygulanamamıştır." KUTLUK, Deniz, a.g.e., s.94

Bu by-pass hatlarında beklenen inşaatlar gerçekleştirilemez ve Karadeniz'e inen petrolün bölge dışına bu boru hatlarının kullanılmasıyla çıkartılması sağlanamaz ise, Boğazlar için en olumsuz senaryo ortaya çıkmış olacaktır. Türk Boğazlarını by-pass edecek boru hatlarından, çeşitli teknik ve ticari nedenlerle sadece Köstence-Trieste arasında yapılacak boru hattının maliyet-etkinlik faktörleri yönünden desteklenebileceği, İtalya'nın Cenova bölgesinde bulunan petrol pazarının Tireste'ye yakınlığının da bu hattın desteklenmesinde bir rol oynuyor olduğu inancı yaygındır.

Boğazlardan geçişe alternatif olarak Karadeniz'den dış petrol pazarlarına petrol transferi için düşünülen bu boru hatlarının hepsinin gerçekleşmesinin çok güç bir ihtimali olacağı belirtilmektedir. Ancak bu ihtimalin sağlandığı varsayım olarak kabul edilebilirse, Karadeniz'e indirilecek petrolü dışarıya taşıyabilmek için toplam bu by-pass hatlarının öngörülen toplam taşıma kapasitesi 130-150 milyon ton/yıl seviyelerinde olabilecektir. Bu by-pass hatlarından taşındığı varsayılan petrol miktarına, Bakü-Ceyhan hattının taşınması planlanan 50 milyon ton/yıl azami kapasitesi de eklendiğinde toplam boru hatlarından taşınabilecek miktar olarak 200 milyon ton/yıl gibi bir varsayımsal kapasiteye ulaşılabilecektir. Bu boru hattı toplam taşıma kapasitesi, Hazar havzasından nihai aşamada toplam üretilecek ham petrolün (220 milyon ton/yıl) % 90'ına yakın bir miktar olacaktır. Gerçekleşmesi çok güç ve bu aşamada oldukça teorik bir düşünce de olsa, bu by-pass boru hattı kapasite ile, Hazar havzasından dışarıya çıkartılacak petrolün, Türk Boğazlarına ilave trafik yükü getirmeksizin, bölge dışına boru hatları ile taşınması ihtimali tamamen göz ardı edilemez görülmektedir. (Kutluk, 2003)

By-pass hatlarının hepsinin farklı nedenlerle gerçekleştirilme ihtimalleri zayıf görünmektedir. Bu boru hattı projelerinden, Ukrayna hattının; finans konusundaki temel anlaşmazlıkların aşılması, Burgaz-Dedeağaç hattının, ekonomiklik ve Ege kıyısındaki alınmış bulunan çevre koruma tedbirlerinin yaratacağı etki nedeniyle, gerçekleşme ihtimallerinin en az olduğu düşünülmektedir. Özetle değinmek gerekirse, bu by-pass hatlarının kapasitesi ve gerçekleştirilmesi ile ilgili teorik hesaplama şekilleri pratikte uygulanma güçlükleri olan sorunları da barındırmaktadır. Bu boru hatlarını inşa edecek devletlerden bazılarının finansal sıkıntıları yoğundur. Karadeniz içinde kısa bir deniz geçişi için yükleme ve boşaltma terminalleri, iskeleler, petrol depo istasyonları yapılması, Karadeniz'in gemilerin emniyetli yükleme, boşaltma yapmasına nadiren kolaylık gösteren hırçın dalgalı sert karakteri gibi değişkenler Karadeniz'den Türk Boğazlarına alternatif olarak sağlayacak petrol boru (by-pass) hatlarının hayata geçirilmesinin düşünüldüğü kadar kolay mümkün olamayacağı göstermektedir. Ayrıca, Hazar'dan Karadeniz'in Doğu kıyısına (Supsa

ve Novorossiysk) indirilecek petrolün Batı kıyasına taşınması ve boşaltılması da bir maliyet getirmektedir. Bu yükleme maliyeti varil başına 20 sent olabileceği ve doğu-batı mihverindeki taşımanın da ayrıca 50 sent maliyete ihtiyaç duyacağı belirtilmektedir. Ayrıca boru hatlarının yapım maliyeti ve bunlardan petrolün geçirilme maliyetinin de taşıma maliyetine eklenmesi gerekecektir. Bu arada Karadeniz'in bilinen fırtınalı koşulları nedeniyle, yılda ortalama 100 gün yükleme ve boşaltma için elverişli olmayacağı tahmin edilmektedir. Kiralanmış ve limanda bekletilen tankerlerin bekleme süreleri de maliyet ve zaman kaybı dolayısıyla finans maliyetlerinde artışa neden olacaktır. Bütün bu nedenlerle, Türk Boğazlarına by-pass için düşünülen bu hatların gerçekte işletilebilir. olacağı şüphelidir. (Kutluk, 2003)

Söz konusu Türk Boğazlarını by-pass eden boru hatları gerçekleşmez ise, bunun anlamı, büyüklüğüne bağlı olarak 3600-14400 adet daha fazla petrol taşıyan tankerlerin her yıl, boğazlardaki bugün mevcut petrol trafiğine ilaveten, Boğazlardan geçişi demektir. Bakü-Ceyhan'ın gerçekleşmemesi halinde, Boğazlardan geçirilmek durumuna zorlanacak Hazar havzasından üretilmiş petrol miktarı 45-50 milyon ton/yıl daha artmaktadır. Böylece Boğazlar güzergahından taşınması istenecek ham petrol hacmi 220 milyon tona çıkabilmektedir ki, bu miktar petrolün Boğazlardan taşınması, büyüklüğüne bağlı olarak 4400-17200 adet petrol tankerinin bu dar geçitten geçişine eşdeğerli görülmektedir. (Kutluk, 2003)

Netice olarak, Türkiye desteklese dahi, bu by-pass hatlarından belki bir veya iki tanesinin hayata geçirilebileceği ortaya çıkmaktadır. Kalan Hazar petrolünün pazarlara taşınmasında (Bakü-Ceyhan'ın taşıyabileceği 50 milyon ton/yıl miktarın dışındaki petrol hacminin), tanker taşımacılığı ile Türk Boğazları yoluyla yapıp üretilen ham petrol dünya pazarlarına ulaştırılmak istenecektir. Bu petrolün Karadeniz'e indirilip oradaki diğer sahilدارlarca tüketilme şansı hemen hemen hiç yoktur. Petrolün Bakü-Ceyhan hattından taşınacak miktarının çok daha fazlası Karadeniz'e inecektir. Hatta bazı çıkar grupları Bakü-Ceyhan hattının yerine de Karadeniz ve tanker taşımacılığının tercihinden yanadır. Nitekim AIOC konsorsiyumunun, petrolün Hazar'dan bölge dışına taşınmasına yönelik tercihi, başlangıcından bu yana Bakü-Ceyhan'ın desteklenmesi şeklinde oluşmamış ve başlangıçta 5 milyon ton/yıl kapasite için düşünülen Bakü-Supsa "*erken petrol*"⁶⁷ hattının yanına ikinci bir 50-60 milyon ton/yıl kapasiteli hat yapılması sağlanarak Hazar petrolünün tamamının Karadeniz'e indirilmesi şeklinde olmuştur. Bu durumda ortaya iki husus çıkmaktadır. Birincisi, Bakü-Ceyhan hattının gerçekleşmesine rağmen Türk Boğazları'na çok önemli bir

⁶⁷ "Azerbaycan'ın bağımsızlığını kazanmasından sonra petrolün ihracı ikilem konusu olmuştur. Ekim 1995 tarihinde AIOC (Azerbaijan International Oil Company) tarafından , erken petrolün (early oil) Gürcistan'ın Supsa limanına gelmesine karar verildi.", Bkz., DEKMEJIAN, Hrair, Troubled Waters The Geopolitics of The Caspian Region, s.37

petrol taşıma yükü yönelmesi ihtimali çok ciddidir. Yani, Bakü-Ceyhan projesi ile Türk Boğazları rahatlamayacaktır. İkincisi, Boğazları kurtarıcı olarak ortaya atılan by-pass hatlarının hayata geçirilmesi ihtimali düşüktür. Dolayısıyla Karadeniz'e indirilecek petrolün, üretkenlerce düşünülen rotası Boğazlara doğrudur. Bu durumda yılda 17 bini aşkın sayıda ilave petrol taşıyıcı tanker trafiğinin Boğazlardan kesinlikle geçirilmeyeceğine ilişkin siyasi iradesini Türkiye büyük bir kararlılıkla ortaya koymak durumundadır. Türkiye her yıl yüz milyonlarca ton ilave petrol tankerinin Boğazlara yönelmesini önleyici yöndeki siyasi iradesini büyük bir kararlılıkla ortaya koymadığı takdirde, Türkiye'nin bu çok değerli vatan parçası ve yoğun nüfuslu değerli bölgesi ciddi risklerle karşı karşıya kalacaktır. (Kutluk, 2003)

4.4.7. Enerjinin Jeopolitiği, Dünya Üzerindeki Jeo-Ekonomik Mücadele

4.4.7.1. ABD'nin enerji talebi

2001 yılı itibarıyla ABD'nin yıllık enerji tüketimi 2.237,3 milyon ton petrol eşdeğeri düzeyindedir . Bu tüketimiyle ABD, dünya enerji tüketiminin % 24,5'ini tek başına gerçekleştirmektedir.Dünya enerji üretiminin % 27'sini tek başına karşılayan ABD, dünyanın en büyük üçüncü üreticisidir.Buna karşın ABD'nin dünyanın en çok petrol tüketen ülke olması, bu ülkenin en büyük petrol ithalatçısı olmasını da beraberinde getirmektedir.ABD'nin petrol tüketimi günlük 20 milyon varil civarındadır ki, bu rakam dünya toplam tüketiminin % 25'ine denk düşmektedir.ABD iç tüketiminin % 52'si ithalat yoluyla karşılanmaktadır.Bu rakamın 2010 yılında % 67'ye yükselmesi beklenmektedir.Başka bir deyişle ABD her geçen gün daha fazla ithalata bağımlı olmaktadır. (Bilgin, 2005) Dünya üzerindeki önemli üç ekonomik merkez olan ABD, AB ve Japonya ise dünya enerji kaynaklarının % 46,4'ünü kullanmaktadırlar. ABD nükleer enerji, kömür ve hidroelektrik enerjisi bağlamında kendine yeterli bir görünüm sergilerken, özellikle petrol ve doğal gaz kaynakları bakımından sanıldığı kadar zengin olmadığı vurgulanmalıdır.(Kızılkaya, 2005)

ABD, enerji arzının güvenliği çerçevesinde ihtiyacı olan enerji kaynaklarını kesintisiz bir biçimde temin etmek istemektedir. ABD'nin gelecekteki enerji talebini belirlemek amacıyla 1965-2000 yıllarını kapsayan dönemde yıllık toplam enerji tüketimi, 1965'de 1.323,6 milyon ton petrol eşdeğerinden 2000'de 2.2287,4 milyon ton petrol eşdeğerine yükselmiştir. Bu dönemde kişi başına enerji tüketimi ise 6,81 ton petrol eşdeğerinden 8,32 ton petrol eşdeğerine ulaşmıştır. Bu çerçevede toplam enerji tüketiminin daha ziyade nüfusa bağılı olarak arttığı görülmektedir.(Kızılkaya, 2005) Söz konusu kişi başı ortalama enerji tüketiminin, değişmeyeceği varsayımı altında, yıllık 8 ton petrol eşdeğeri olarak alınabileceğidir. Bu senaryo, gelecekteki enerji talebini sadece nüfus artışının

belirleyeceğini kabul etmektedir. İkinci senaryoya göre, kişi başına enerji tüketiminin 2025 yılında 10 ton, 2050 yılında 12 ton, 2100 yılında 15 ton petrol eşdeğeri olacağını varsayılmaktadır. Senaryolar için ABD'nin 2100 yılına kadar olan dönemde nüfusuna ilişkin olarak ABD Nüfus Dairesi tarafından tespit edilmiş bulunan rakamlar kullanılmıştır. Birinci senaryoya göre, ABD'nin 2000 yılında 2,3 milyar ton olan toplam enerji talebi 2025 yılında 2,7 milyar ton, 2050 yılında 3,3 milyar ton, 2100 yılında 4,6 milyar ton olacaktır. İkinci senaryoya göre bu rakamlar 2025 yılında 3,4 milyar ton, 2050 yılında 4,8 milyar ton, 2100 yılında da 8,6 milyar ton olacaktır.(Kızılkaya, 2005)

4.4.7.2. AB'nin enerji talebi

AB'nin 2001 yılı itibarıyla 1.478,9 milyon ton petrol eş değeri enerji tüketimi gerçekleştirdiği göz önüne alındığında, 2010 – 2020 döneminde ortaya çıkacak enerji ihtiyacının sırasıyla % 5,2 ve % 9,0 daha fazla olacağı değerlendirilebilir.(Kızılkaya, 2005) 1991 yılında Lahey'de imzalanan Avrupa Enerji Şartının başlıca hedefleri, enerjinin arz güvenliğini artırmak, enerji üretimi, taşınması, dağıtımı ve kullanımının verimliliğini en üst düzeye çıkarmak ve çevre problemlerini en aza indirmektedir. Burada belirtilen amaçlar çerçevesinde, 1998 yılından itibaren Avrupa Komisyonu “Ortak Analiz Projesi (The Shared Analysis Project)” çalışmalarını hayata geçirmiştir. Projenin alt konu başlıkları arasında dünya enerji talebinin geleceği, elektrik ve doğal gaz piyasalarının liberalleştirilmesi, çevrenin korunması alanında yeni standartlar belirleyen Kyoto Protokolü'ne uyum sağlanması ve enerji üretim / tüketiminde verimliliğin artırılması amaçları vurgulanmıştır. AB gelecekte enerji arzında sıkıntılar yaşayabileceğini düşünerek yeni birtakım önlemler geliştirmeye çalışmaktadır. AB'nin genişlemesi ile toplam enerji ihtiyacının artacağı değerlendirilebilir. AB'nin gelecekte de fosil yakıtlar (petrol ve doğal gaz) itibarıyla ithalatını artırmak zorunda kalacağı tahmin edilmektedir. AB'nin doğal gaza bağımlılığının artmasının, doğal gaz rezervlerinin yoğun olarak bulunduğu ve rekabete açık olmayan pazarlara sahip olan ülkelere (RF, İran, Cezayir) bağımlı kalması sonucunu yaratacağı düşünülmektedir. Rekabete açık olmayan pazarlara sahip olan bu tür ülkelere bağımlılık, AB için **enerjinin arz güvenliği riskini** ortaya çıkaracaktır. Bu riski kısa ve uzun vadeli olarak iki başlık altında incelemek mümkündür. Kısa vadeli risk, boru hatlarında ortaya çıkabilecek teknik arızalar ve hava koşulları olarak tanımlanabilir. Uzun vadeli risk ise, doğal gazı ihraç eden veya enerji nakil hatlarının geçtiği ülkelerde zaman içinde ortaya çıkması muhtemel siyasi istikrarsızlıklar ve rejim bunalımları olarak ifade edilebilir. AB ülkeleri, enerjinin arz güvenliği riskini en aza indirebilmek amacıyla yıllık doğal gaz tüketimlerinin % 20'si kadar bir miktarı depolama imkanı yaratmışlardır. AB ülkelerinin üyesi olduğu Uluslararası Enerji Ajansı, bu bağlamda,

petrol alanında da depolama kabiliyeti yaratılmasını savunmaktadır. ABD ise stratejik petrol rezervleri adı verilen rezervler (500 - 550 milyon varil) ile yaklaşık 90 günlük petrol ihtiyacını yer altındaki tuz madenlerinde depolamaktadır⁶⁸. AB de benzer bir politikayı hayata geçirmek için çaba sarf etmektedir. Riskin azaltılmasında bir diğer önemli husus da arz kaynaklarının çeşitlendirilmesidir. AB, kaynak çeşitlendirilmesi hedefi çerçevesinde çoklu boru hatları politikası yanında, doğal gazı sıvılaştırılmış [Liquified Natural Gas (LNG) - Sıvılaştırılmış Doğal Gaz] olarak almak amacıyla terminaller inşa etmeye yönelmiştir.(Kızılkaya, 2005)

AB, yukarıda belirtilen risklere yönelik yeni bir enerji politikası geliştirmeye çalışmaktadır. AB’nde enerji tüketiminde önemli bir ağırlığa sahip olan petrolün ana kullanım alanı ulaştırma sektörüdür. Yıllık tüketimin yaklaşık % 67’si esas itibarıyla bu sektörde gerçekleşmektedir. AB, enerji alanında kendi içinde yaptığı düzenlemelere ilave olarak, enerji kaynaklarında gelecekte yaşayacağı dışa bağımlılığı da dikkate alarak, enerjinin arz güvenliği boyutunda da çıkarlarını gözeterek politikalar oluşturmayı amaçlamaktadır. Bu kapsamda, enerji ihracatçısı ülkeler ile iş birliği çerçevesinde ortaya çıkma ihtimali bulunan oluşumlar şu şekilde sıralanabilir

AB - Rusya Federasyonu (RF) Enerji Diyalogu

AB, Ortaklık ve İş Birliği Anlaşması (PCA: Partnership and Co - operation Agreement)’nın 1997 Aralık ayında yürürlüğe girmesinden itibaren, enerji alanında iş birliğinin kaçınılmazlığını görerek, RF ile bir enerji diyalogu başlatmıştır. AB açısından bu diyalog; petrol, doğal gaz, elektrik, enerji tasarrufu ve çevrenin korunması alanlarında ortaklık sürecini geliştirme ve AB’nin enerjinin arz güvenliği kaygılarını giderme anlamını taşımaktadır. Özellikle doğal gaz ve petrolde RF’ye olan hayati bağımlılığını dikkate alarak, RF’nin içinde bulunduğu ekonomik ve toplumsal sıkıntılardan da istifade etmek suretiyle amaçlarına ulaşmayı planlamaktadır. Bu iş birliği sayesinde AB, RF’nin enerji sektörünün AB yatırımlarına açılması, verimli ve çevreye duyarlı modern teknolojilerin kullanılması, enerji tasarrufunun artırılması gibi alanlarda gelişmeler sağlayarak geçmişte RF ile olan enerji ilişkisini yeniden tanımlamayı amaçlamaktadır. Daha önce uzun vadeli ikili anlaşmalar yoluyla AB ile sadece enerji ticareti gerçekleştiren RF, enerji diyalogu sürecinde, hem enerji

⁶⁸ “ABD petrol üzerindeki hassasiyetini fiiliyata dönerken muhtemel krizleri de gözeterek Stratejik Petrol Rezervi (Strategic Petroleum Reserve SPR) oluşturmuştur. SPR’nin kurulma fikri 1970’li yılların başına kadar geri gitmektedir. ABD bu yıllarda ortaya çıkan petrol piyasalarının karşılaştığı ve karşılaşılabileceği muhtemel dengesizliklere karşı başkan Ford’un yönetiminde 1975 yılında Enerji Politikası ve Koruma Hareketi (Energy Policy and Conservation Act, EPCA) metnini imzalayarak yürürlüğe geçirmiştir. Bu çerçevede 1 milyar varillik bir petrol rezervi, SPR’nin Meksika Körfezi, Texas ve Louisiana’da kurulan depolarda muhafaza edilerek oluşturulmasına başlanmıştır. Bu planın hedefi 1 milyar varil olsa da, stoklama kaplarının toplam kapasitesi 700 milyon varildir.”, BİLGİN, Mert ,Avrasya Enerji Savaşları, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, ISBN: 975-255-023-1,s.77

alt yapısını AB standartlarına yükseltecek hem de enerji piyasasını AB enerji şirketlerinin yatırımlarına açacaktır. RF'nin enerji sektöründe yatırıma ayıracağı kaynak sıkıntısı göz önüne alındığında, AB - RF ilişkilerinin yakın gelecekte hızla gelişeceği değerlendirilebilir. RF'nin önümüzdeki 20 yıl içinde, yukarıda sıralanan dönüşümleri gerçekleştirebilmek için 450-600 milyar ABD Doları tutarında yatırım yapmak zorunda kalacağı değerlendirilebilir. AB enerji şirketlerinin yapacağı yatırımlar bu alandaki ihtiyacın bir kısmını karşılayabilecektir. Öte yandan, RF'nin önceliği ise, enerji kaynakları ihracatının yarısından fazlasını (petrolde % 50, doğal gazda % 60) AB'ye gerçekleştirdiğini dikkate alarak enerji üretimini sürdürmek ve bunu pazarlayabilmektir. RF'nin üretimde kullandığı düşük teknoloji ve yeni üretim alanlarının bulunmasının gerekliliği düşünüldüğünde, en önemli ticari ortağı olan AB ile ilişkilerini geliştirmek istemesi normal karşılanmaktadır. RF'nin AB ile olan enerji alışverişinin gelecekte artarak devam edeceği değerlendirilebilir. Özellikle, doğal gaz tüketimi artacak olan AB için, RF ilk akla gelen kaynak ülke konumundadır. RF, mevcut ilişkisini sürdürerek, enerji alanında ham kaynakların yanı sıra işlenmiş ürünlerin ihracatını da artırmak istemektedir. Soğuk Savaş sonrasında, ABD'nin RF'nin enerji kaynaklarına bakışı da değişmiştir. RF'nin ihtiyaç duyduğu sermaye ve yatırımlara ABD'nin enerji arzının güvenliği bağlamında ilgi duyabileceği değerlendirilebilir. AB - RF yakınlaşması enerji alanında çok ileri noktalara ulaşabilirse, ABD'nin de bu ülke ile iş birliğini artırma ya da petrol fiyatlarını etkileyerek RF'yi zor duruma düşürme stratejilerini tartışacağı düşünülmektedir. Bilindiği gibi RF, hem ticari hem de jeopolitik nedenlerle Hazar bölgesi enerji kaynakları üzerindeki Sovyetler Birliği zamanından bu tarafa süregelen denetimini sürdürmek istemektedir. Bu çerçevede, hem boru hatları politikaları hem de Karadeniz'in bir ulaştırma güzergahı olarak kullanılması RF açısından önemini korumaktadır.(Kızılkaya, 2005)

Avrupa'ya Devletler Arası Petrol ve Doğal Gaz Taşımacılığı Programı

AB'nin desteklediği ve Türkiye'nin de dahil olduğu bir diğer proje ise INOGATE (Interstate Oil and Gas Transport to Europe - Avrupa'ya Devletler Arası Petrol ve Doğal Gaz Taşımacılığı Programı)'dir (EK 4-D, EK 4-E). Bu proje çerçevesinde AB enerjinin arz güvenliğini tesis etmeyi amaçlamaktadır. Bu sistem sayesinde, özellikle doğal gazın boru hatları ile AB'ye getirilmesi düşünülmektedir. AB, halihazırda bu yöntemi birçok ülke ile ikili ilişkiler çerçevesinde kullanmaktadır. Ancak gelecekte, enerji kaynaklarının paylaşımı üzerinde yaşanacak muhtemel bir mücadeleyi bugünden öngören AB, kendisi için bir garanti aramaktadır. Bu noktada, enerji kaynakları üzerindeki mücadele jeopolitik ve stratejik anlamda sıcak çatışma ihtimalleri de yaratmaktadır.(Kızılkaya, 2005)

4.4.8. Jeo-ekonomik merkezlerde sıcak çatışma olasılıkları

ABD Enerji Bilgi İdaresi'nin jeolojik incelemelere dayandırarak hazırladığı bir çalışmaya göre, dünya kullanılabilir (kesin+muhtemel) *petrol rezervleri 817 milyar ton* civarında tahmin edilmektedir. Bu miktarın bir kısmı bugüne kadar kullanılmış iken, bir kısmı da teknik nedenlerle yeryüzüne çıkartılamayacak niteliktedir. Nitekim, gelecekte, tüm rezervler tükenene kadar, petrol ile ilgili *nihai üretim miktarı tahmini 306-530 milyar ton* arasında verilmektedir. 2001 yılı itibarıyla, kesin petrol rezervlerinin 143 milyar ton olduğu dikkate alındığında, dünya muhtemel petrol rezervlerinin 163-187 milyar ton arasında değişebileceği değerlendirilebilir. (Kızılkaya, 2005)

Rezerv ve üretim artış oranları tahminleri yapılarak, dünya petrol üretiminin ne zaman zirveye ulaşacağı ve tükeneceği tahmin edilebilir. Bu bağlamda, ortaya konulan 12 farklı senaryodan en kötü olarak değerlendirilen senaryoda, üretimde zirve yılı 2021, rezervlerin tükeneceği yıl ise 2075'dir. Buna karşılık en iyi senaryo itibarıyla, üretimde zirve yılı 2112'de yaşanabilecektir. Üretimin zirveye ulaşacağı yılın önemi şuradadır: büyüyen ekonomiler ile artan enerji ihtiyacının petrol ile karşılanamayacağı bu tarihten itibaren geri dönülemez bir biçimde anlaşılacaktır. Zirve yılından sonra, enerji ihtiyacı artan her ülke giderek azalan üretimden aldığı payı en azından korumak isteyecektir. Böyle bir *kırılma noktasından sonra, ülkeler için artık enerjinin arz güvenliği değil, enerji kaynaklarının paylaşımı sorunu önemli hale gelecek ve dünya enerji tüketiminin büyük bir kısmını gerçekleştiren ABD, AB ve geleceğin ekonomik devi olarak değerlendirilen Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) arasındaki stratejik enerji mücadelesi şiddetlenecektir.* (Kızılkaya, 2005)

4.4.9. Petrol ve doğal gaz taşımacılığının stratejik önemi

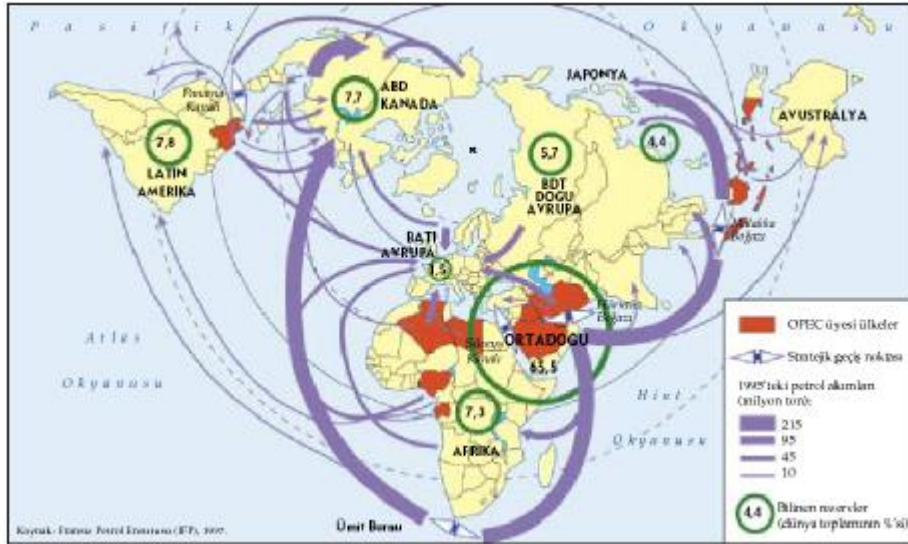
Dünyada üretici bölgeler ile tüketici bölgeler arasında gerçekleştirilmiş olan petrol ve doğal gaz ticari hareketleri enerji alanının önemli unsurlarından biridir. Ancak, bu noktada petrol ve doğal gaz arasındaki önemli bir farka değinmekte fayda vardır. Her ne kadar petrol ve doğal gaz üretimi birbirleriyle çok yakından ilişkili olsa da, bunların taşınması konusu teknik açıdan çok büyük farklılıklar arz etmektedir. *Petrol nispeten düşük maliyetle deniz yolu ile taşınabilirken, doğal gazın bu yöntemle (LNG) taşınabilmesi için önce sıvılaştırılması ve tüketilmeden önce de tekrar gaz haline getirilmesi gerekmektedir.* Bu işlem günümüzde oldukça yüksek maliyetler yaratmakta; bu nedenle, doğal gazın boru hatları ile nakli tercih edilmektedir. AB ülkeleri, ABD ve Japonya ithal ettikleri petrolün büyük bir bölümünü deniz yolu ile ithal etmektedir. Ancak, gelecekte AB'nin petrolü boru hatları ile almayı tercih edeceği düşünülmektedir. Bunun için öne sürülebilecek iki önemli neden mevcuttur: enerjinin *arz güvenliğinin sürdürülmesi ve çevrenin korunması.* AB'nin petrolün

taşımasında kullanılan tankerlerin yarattığı çevre kirliliği ve muhtemel deniz kazalarından duyulan endişelerle boru hatlarının kullanımını artırmak isteği, 2001 yılında AB'nin resmi yayını olan Yeşil Kitap'ta açıkça ifade edilmiştir.(Kızılkaya, 2005)

Gelecekte, Basra Körfezinden deniz yoluyla ihraç edilen petrolün yılda 737 milyon tondan, 2020 yılında 1.668,3 milyon tona yükseleceği tahmin edilmektedir. Bu verilere dünyanın diğer önemli petrol üretim alanlarından deniz yoluyla taşınacak petrol miktarı da eklendiğinde, **dünya ekonomisinin can damarının denizlerde bulunduğu kuşkusuzdur.**

Bu alanda kontrolü elinde tutan gücün hem bundan vazgeçmek istemeyeceği hem de bu gücünü başka bir güç ile paylaşmaya yanaşmayacağı değerlendirilebilir. Orta Doğu petrolünün çıkış kapısı konumundaki Hürmüz Boğazı, günde yaklaşık 15 milyon varil düzeyinde bir petrol akışı ile petrol taşımacılığında dünya üzerindeki en önemli noktadır. 2020 itibarıyla da tüm dünyada gerçekleştirilecek petrol ihracatının % 38'i bu noktadan geçecektir . Bu bölgeden halen ABD, Batı Avrupa ve Uzak Doğu'ya petrol taşınmaktadır. Buradan denize çıkan petrol, Akdeniz'e ulaşmadan önce Bab - el Mendeb Boğazı'ndan ve Süveyş Kanalı'ndan geçmektedir.

Şekil 4.4: Dünya petrol ticaretindeki deniz yolları



Kaynak: <http://www.ito.gov.tr>

Petrol ihtiyaçlarının çok büyük bir bölümünü Orta Doğu'dan karşılayan ülkelere, ÇHC ve Japonya'ya yönelen deniz trafiği de iki önemli noktadan geçmektedir. Bunlar sırasıyla Malakka Boğazı ve Formosa Boğazı'dır. Orta Doğu'dan Çin, Japonya ve Güney Kore'ye yönelen güzergahın en kritik noktası olan Malakka Boğazı'ndan yılda 420.000'den fazla gemi geçmektedir . Gelecekte ÇHC, Japonya ve Güney Kore'ye yönelecek petrol ve doğal gaz

taşımacılığının artacağı değerlendirildiğinde, bu geçiş noktalarının öneminin daha da artacağı değerlendirilebilir. Bu çerçevede, ÇHC'nin yakın zamanda kontrolü altına aldığı, Malakka Boğazi'ndan Güney Çin Denizi'ne uzanan deniz yolu üzerindeki Spratly Adaları da önemli bir kontrol noktası olarak düşünülmektedir . Asya'nın hızlı biçimde gelişen ekonomileri için enerji arzının güvenliği biraz daha farklı bir anlam da ifade etmektedir. Daha önce vurgulandığı gibi, Asya ülkeleri, başta Japonya, Güney Kore ve ÇHC olmak üzere petrol ihtiyaçlarını Orta Doğu ülkelerinden karşılamaktadırlar . Gelecekte doğal gazın da sınıvlandırılmış halde ihracatının ekonomik rekabet gücüne kavuşması ile birlikte Asya ülkelerinin yine Orta Doğu'dan doğal gaz alımlarını artıracakları tahmin edilmektedir. Tüm bu enerji naklinin deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, Asya ülkeleri açısından enerji arzının güvenliği iki noktada yoğunlaşmaktadır. Bunlardan birincisi, deniz **yolu taşımacılığının güvenli bir şekilde yapılabilmesidir**. Bu çerçevede, denizlerin jeostratejik önemi vurgulanmalıdır .Ünlü stratejist Mahan tarafından geliştirilen **deniz jeopolitiği kuşaklardan merkeze, denizlerden karalara doğru gelişen bir hakimiyet stratejisi esasına dayanmıştır**. Özellikle II. Dünya Savaş ve akabindeki gelişmelerin deniz jeopolitiğinin temel görüşlerindeki haklılık payını pekiştirmesi bir yandan ABD'yi uzak denizlerdeki hakimiyetini korumaya sevkederken öte yandan SSCB'nin geniş Asya bozkırlarından açık denizlere inme stratejisinde süratli ilerlemeyi sağlayacak jeostratejik ve taktik politikalar geliştirmesine yol açmıştır. Bu durum Avrasya'yı çevreleyen yarımadalardan oluşan Rimland kuşağının Ortadoğu'dan Çin'e uzanan merkez hattını süper devletlerin taktik manevralara dayalı temel rekabet sahası haline getirmiştir.” İkincisi ise, özellikle Malakka Boğazi'nin 2010 yılından itibaren tanker trafiği açısından güvenli olup olmayacağıdır. Hem enerjiye ulaşmada ABD deniz gücü şemsiyesine duyulan gereksinim hem de çevresel ve ekonomik kaygılarla tanker trafiğine duyulan güvensizlik, başta ÇHC olmak üzere Asya ülkelerini Orta Doğu dışındaki petrol ve doğal gaz kaynak ülkelerine yönlendirebilecektir.(Kızılkaya, 2005)

Bu çerçevede söz konusu ülkeler, AB benzeri bir politikayı seçerek, ihtiyaç duydukları petrol ve doğal gazı Orta Asya ülkeleri ile RF'den (Sibirya ve Sahalin Adası vb.) boru hatları ile alma yoluna gidebileceklerdir . Bu kapsamda, henüz tam anlamıyla gerçekleşme aşamasında olmasa da, Kazakistan petrolünün ve Türkmenistan doğal gazının ÇHC'ne ulaştırılmasına yönelik dev bütçeli boru hattı projeleri stratejik niteliği haiz girişimlerdir . Her ne kadar ÇHC'nin enerji açısından giderek daha fazla dışa bağımlı olacağı söyleniyorsa da, ÇHC'nin çok büyük kömür rezervleri olması nedeniyle özellikle elektrik üretiminde bu kaynağa ve nükleer enerjiye yönelebileceği değerlendirilebilir. Ancak, özellikle dışa açılan ve

kapitalistleşen ekonomik yapının Çin halkının tüketim eğilimlerini yeniden biçimlendirdiği dikkate alındığında, otomobil satışlarında artış, havayollarının daha fazla kullanımı, plastik ve benzeri ürünlerin tüketiminin artması gibi nedenlerle ÇHC'nin petrol ithalatının çok hızlı bir biçimde yükselmesi beklenmektedir . Dolayısıyla, özellikle Orta Asya Cumhuriyetleri'nin ÇHC ile olan ilişkilerinde bu boyutu da şimdiden önemsemeye başlamalarında fayda olduğu açıktır.(Kızılkaya, 2005)

4.4.10. Karadeniz Bölgesinde Enerji Güvenliği , İşbirliği İmkanları

Ekonomik, politik ve hukuki istikrar yatırım için ön şartlardır. Son yıllarda bu alanlarda gelişme kaydedilse de, beklenenin altında olmuştur. Yatırımcılar Kafkas ülkelerini ve az da olsa Bulgaristan ve Romanya'yı riskli bulmaktadır. Karadeniz ülkeleri enerji sektöründe reformlar ve özelleştirme yapmaya önem vermektedirler. Örneğin Türkiye, son dönemde elektrik ve doğal gaz pazarını liberalleştirmeye yönelik kanunlar çıkarmıştır. Türkiye ayrıca Avrupa Birliği'ne üye olma ihtimali yabancı yatırımcı için uygun bir ortam oluşturmaktadır. Genel olarak, bölgede önemli ölçüde yabancı yatırım çekebilen ülkeler sadece Azerbaycan ve Kazakistan'dır. Elverişli bir yatırım ortamı yaratılana kadar, yatırımlar riskli kabul edilecek ve proje maliyetleri belirsiz veya yüksek olacaktır. Günümüzde, (özel sektör riskleri alınırken) devletin rolü hukuki altyapıyı ve gerekli düzenlemeleri sağlayarak yatırım için istikrarlı ve şeffaf kurallar koymaktadır. (Pamir, 2006)

CPC boru hattı, bölgesel ve yabancı güçler arasında olduğu kadar hükümetler ve büyük petrol şirketleri arasında da işbirliği imkanı yaratan ön önemli ve öncü projedir. Kazakistan ve Rusya Federasyonu mevcut boru hatlarından bazılarını CPC konsorsiyumuna transfer etmiş, AB şirketleri (Cheuron ve Exxon-mobil) boru hattının inşası için milyarlarca \$ yatırmıştır. Bununla birlikte, CPC projesi müşterek girişimlerden doğabilecek çatışmalara da sahne olmaktadır. Çevreye olan negatif etkisi özellikle Türkiye için endişe kaynağıdır. Ayrıca, BTC boru hattını destekleyen Türk, Azerbaycan ve Gürcistan menfaatlerine ters düşmektedir. Bakü-Supsa boru hattı da işbirliği ve çatışma unsurları içeren bir diğer projedir. Bu proje Azerbaycan'a ilk kez Rusya topraklarından geçmeyen bir ihrac hattı ve transit ücreti sağlamıştır. Diğer taraftan Rusya Federasyonu bu hattın rahatsız olmuş ve hem Azeri hem de Gürcü liderlere hoşnutsuzluğunu hissettirmiştir. BTC boru hattı şirketler, hükümetler ve rekabet eden ülkelerdeki farklı güç merkezlerinin çıkar çatışmasına sahne olan ilginç ve karmaşık bir projedir. 3 milyar \$'lık yatırımın, Azerbaycan ve Gürcistan için önemli fırsatlar yaratması beklenmektedir. Azerbaycan petrol ihracatı için sadece Rusya Federasyonu'na bağımlı olmayacaktır. Türkiye'de bu projeyi desteklemeyecektir, çünkü bu proje Türkiye'nin stratejik önemini artıracak, transit ücreti sağlayacak ve enerji kaynaklarının

çeşitlendirilmesine yardım edecektir. Rusya Federasyonu ise bu projeden memnun görünmemektedir, zira Rus petrol şirketleri açısından rakip bir boru hattı olacaktır. (Pamir, 2006)

Petrol şirketlerinin de projelere ilişkin farklı ve karmaşık politikaları bulunmaktadır. Enerji şirketleri rezervleri kontrol etmek ve bölgeden ihracat yapmak için boru hattı inşa etme hakkı istemektedirler. Rezervleri kendi menfaatleri açısından en uygun zamanda çıkarmayı ummaktadırlar. Bu şirketler ayrıca, kendileri gerekli görürse bir boru hattı yapmak istemekte ve projelerde üçüncü tarafa izin vermektedirler. Bu nedenlerden dolayı, şirketlerin boru hattı yapımına ilişkin kararları Azerbaycan, Gürcistan ve Türkiye'nin çıkarları ile örtüşmemektedir. Enerji üretimi ve enerji güvenliğinin bölgesel işbirliğine olan ihtiyacı artıracığı değerlendirilmektedir. İşbirliği niyeti, hatta ülkeler arasında imzalanmış anlaşmalar bile somut projelerin hayata geçirilmesi için yeterli olmamaktadır. Birkaç ülkeden geçen bir boru hattı tabii ki barış, istikrar ve bölgesel kalkınmaya katkıda bulunacaktır. Ancak, boru hattının yapımı için aşılması gereken bir çok engel bulunmaktadır. Petrol şirketleri vazgeçilmez aktörler konumundadır, zira bölgeye gerekli finansmanı ve teknoloji getirecek enerjiyi uluslar arası pazarlara ulaştıracak olan onlardır. Diğer taraftan, yatırım kararı tamamen şirketlere bırakılırsa, zaman işbirliği yerine çatışma lehine işleyecektir. Bölge ülkeleri, kendi kaynaklarını üretmek ve pazarlamak için yeterli finansal ve teknik altyapıya sahip değildir. Bu nedenle, bu ülkenin enerji sektörlerini özelleştirip, yabancı yatırımcı için daha uygun bir ortam yaratacak kanun ve düzenlemeleri hayata geçirmeleri beklenmektedir. ABD, Karadeniz ve Hazar bölgesinde barış, istikrar ve refahın gelişmesini gerçekten istiyorsa daha fazla katkıda bulunmalıdır. Mevcut Rus hegemonyası ve direnci ancak ABD yönetiminin kararlı ve tutarlı çabalarıyla kırılabilir. (Pamir, 2006)

Enerji alt yapı projeleri, ikili/çoklu ekonomik ve politik bağların güçlenmesine katkıda bulunabilir. Enerji ağlarının oluşturulması ve ticari işbirliği yapılması, bölgede gerginliğin ve siyasi rekabetin azalmasına yardımcı olabilir. Enerji yatırımlarının çevreye etkilerinin çözülmesine yönelik işbirliği de bölge ülkeleri arasında anlayışın geliştirilebileceği bir diğer alandır. Karadeniz ve Hazar bölgesinde çevreye daha fazla zarar verilmemesi için, tüm sahil devletleri arasında yakın ve sağlam işbirliği bir ön koşuldur. Karadeniz ve Hazar bölgesindeki ülkelerin işbirliği yapabileceği pek çok alan mevcuttur, zira bölgenin enerji tablosunda farklı çıkarlar bulunmaktadır. Bölgedeki ve her ülkedeki potansiyel enerji kaynaklarının, yatırım maliyetlerinin ve risklerinin, pazar fırsatlarının, hukuki çerçevenin daha iyi anlaşılması için enerji sorunlarına yönelik yeni bir bölgesel sorun oluşturması üzerinde çalışılması gereken bir konudur. Bu çabalar, ancak enerji sektörünün üç temel bacağı

(devlet kurumları, sivil toplum örgütleri ve özel sektör) teorigi pratiğe geçirmek için her türlü yolu denemenin zamanıdır. (Pamir, 2006)

4.4.11. Değerlendirme

Geçmişte olduğu gibi, stratejik bir ham madde olan petrol ve buna ilave olarak doğal gaz kaynakları üzerinde, 21 nci yüzyılda da, mücadele sürecektir. ABD'nin ve diğer büyük ekonomilerin gelişmeleri çerçevesinde petrol ihtiyaçları artacaktır. Yeni enerji kaynakları veya alternatiflerinin petrolü ikamesi ise orta vadede mümkün görülmemektedir. ABD, kendisine çok yakın jeo-ekonomik kaynak merkezlerinin kullanılmasına öncelik vermekte, böylece OPEC⁶⁹'e bağımlılığını artırmamaya çalışmaktadır. Ancak, özellikle Orta Asya Cumhuriyetleri ve Azerbaycan'da var olduğu tahmin edilen rezervler kesinleşirse, ABD'nin bu bölgede (özellikle Afganistan'da) varlığını tahmin edilenden çok daha fazla bir süre sürdürme yönünde gayretlerini artırabileceği değerlendirilebilir. Yine de, dünya rezervlerinin çok büyük bir kısmının bulunduğu Orta Doğu'da ABD'nin üstlendiği etkin rolün bu çerçevede devam edeceği değerlendirilebilir. Genişleme sürecini hızlandırmaya çalışan AB, gelecekte ortaya çıkabilecek olan enerji ihtiyacını karşılamak amacıyla, kendine özgü

⁶⁹ “Petrol dünyasının en önemli aktörlerinden bir tanesi Petrol İhrac Eden Ülkeler Örgütüdür (*Organization of the Petroleum Exporting Countries, OPEC*). Buna rağmen OPEC'in Hazar'la olan etkileşimi örgüt düzeyinde değil, üye ülkelerin ilgileri oranında ortaya çıkmaktadır. Gene de kurulduğu günden bugüne kadar önemli bir aktör olan OPEC'e değinilmesi gerekir. Bunun iki sebebi vardır. Öncelikle petrol fiyatlarının belirlenmesinde OPEC önemli bir rol oynamaktadır. İkinci olarak Hazar menşeli hidrokarbon gittiği her pazarda öyle yada böyle OPEC kaynaklı ürünle rekabet edecektir. OPEC 1960 yılının 10-14 Eylülü arasında İran, Irak, Kuveyt, Suudi Arabistan ve Venezuela'nın katılımıyla Bağdat Konferansında kurulmuştur. Kurucu beş ülkeye Katar (1961), Endonezya (1962), Libya (1962), Birleşik Arap Emirlikleri ((1967), Cezayir (1969), Nijerya (1971), Ekvator (1973-1992) ve Gabon (1975-1994) katılmıştır. OPEC'in kuruluş amacı üye ülkeler arasında İşbirliği ve eşgüdüm yaratmak suretiyle arz-talep dengesini ve ürün fiyatlarını etkin düzeylerde oluşturmaktır. OPEC'in kuruluşundaki bir sebep de petrol piyasalarını üretici ülkeleri tamamen göz ardı ederek domine etmesidir. Böylelikle üretimleri üzerinde kontrol edinmeyi hedefleyen üye ülkeler aynı zamanda fiyatlardan da faydalanmayı hedeflemişlerdir. 1973'teki Arap petrol ambargosu ile 1979 İran Devrimi petrol fiyatlarının krize dönüştüğü yıllar olarak ortaya çıkmıştır. 1986 yılı ise uzun süreli yükselişten sonra fiyatların ani düşüşe girdiği üçüncü fiyatlandırma olarak krizi olmuştur. 1998 yılında dördüncü kriz Güneydoğu Asya'daki ekonomik krizin etkisiyle düşüş olarak yaşanmıştır. ABD'nin Irak'a son müdahalesi ile başlayan yeni akım ise, petrol fiyatlarında gelişmekte olan ülkeler için kriz doğurabilecek yükselme trendini de beraberinde taşımıştır. (“İsrail'in Lübnan'a yönelik olarak 13 Temmuz 2006 'da başlattığı operasyon bölgeye yayılırsa, her savaşta ortalama % 50 artan petrol fiyatlarının 30-40 dolar daha yükselebileceği yorumu yapılmaktadır. Petrolün varili son iki hafta içinde % 16 artarak 78 dolarla rekor kırmıştır.”, Sabah Gazetesi, 16 Temmuz 2006, Finans Bölümü, s.9) Tüm bu kriz zamanları arasında OPEC fiyatları mümkün olduğunca istikrarlı tutma konusunda başarılı olmuştur. OPEC'in Hazar Havzası ile olan ilişkilerinin düşük düzeyde kalması bu bölgenin sağlayacağı arz artışının fiyatları etkileyecek düzeyde olmamasından kaynaklanmaktadır. Diğer bir sebep ise Hazar'ın yeni üreticileri olan Azerbaycan ve Kazakistan'ın OPEC'in tarihsel olarak rekabet ettiği en önemli aktör olan uluslar arası firmalarla yakın ilişkileridir. Benzer bir şekilde Türkmenistan'ın öncelikle Doğal Gaz üreticisi olması, bu ülkenin OPEC ile ilişkilerini arttırmasına izin vermemektedir. Son olarak OPEC ülkelerinin en önemli rakibi olan Rusya'nın bölgedeki etkinliği, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan'ın OPEC'le daha yakın ilişki kurması önünde engel teşkil etmektedir. Tüm bu faktörler bir arada düşünüldüğünde, OPEC'in Hazar Havzası için anlamı arz/talep dengesi üzerinden fiyat belirlemelerindeki muhtemel yansımalarıdır.”, BİLGİN, Mert ,Avrasya Enerji Savaşları, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, ISBN: 975-255-023-1, s.59-60

stratejiler geliştirme arayışındadır. Bu kapsamda, Almanya liderliğindeki AB'nin, enerji bölgeleri olan Orta Doğu ve Hazar petrollerine yakın ilgisini artırarak sürdürebileceği düşünülmektedir. Nitekim AB de, ABD'nin izlemiş olduğu "çoklu boru hatları politikası"nı benimseyerek, Orta Doğu, Orta Asya ülkeleri ve Kuzey Afrika'dan Avrupa'ya uzanan doğal gaz ve petrol boru hatları ile ilgili yeni yaklaşımlar geliştirmeye çalışmaktadır. AB doğal gaz kaynakları itibarıyla nispeten daha zengin bir konumdadır. Ancak, nükleer santrallerini kapatma kararı alan AB, görünür gelecekte elektrik ihtiyacını doğal gaz kullanarak karşılamayı planlamaktadır. Bu nedenle ortaya çıkacak doğal gaz açığını başta AB - RF Enerji Diyaloğu ve INOGATE Programı olmak üzere farklı kaynak grubu ülkelerinden karşılamaya çalışacağı değerlendirilebilir.(Kızılkaya, 2005)

Geleceğin hem ekonomik, hem de stratejik anlamdaki süper ülke adayı ÇHC, ABD'nin petrol ve doğal gaz konusunda da en önemli rakibi olma yolundadır. ÇHC, Hazar bölgesi ülkelerinden enerji kaynakları temin etmek üzere çeşitli projeler geliştirmeye çalışmaktadır. Ancak, hızla artan tüketimlerini sadece bu bölgeden karşılamaları imkansız olduğundan, 21 nci yüzyılın ekonomik merkezi olmasına kesin gözle bakılan ÇHC-Japonya eksenindeki ülkelerin, Orta Doğu petrollerine olan ilgisinin artabileceği değerlendirilebilir. Dolayısıyla bu ülkeler petrolün taşındığı uluslararası sulardaki deniz güçlerini (hem donanma, hem de deniz ticaret filosu) artırmak ve Orta Doğu politikalarında etkin rol oynamak isteyeceklerdir. Dünya petrol üretiminde zirve yılının yaşanmasından sonra enerjinin arz güvenliği konusunun öneminin daha da artacağı düşünülmektedir. Orta Doğu ülkelerinin, dünyanın geri kalan üretim alanlarına göre çok daha büyük bir kapasite ve maliyet avantajına sahip oldukları değerlendirildiğinde, önümüzdeki 20 - 25 yıllık bir dönemden sonra, dünya petrol üretiminde Orta Doğu'nun tekrar ağırlık kazanabileceği; bu nedenle, AB'nin en az ABD kadar Orta Doğu'da etkin olmak isteyebileceği değerlendirilebilir. Bu dönemde artık büyük ülkeler enerjinin arz güvenliği üzerinde değil, enerji kaynaklarının paylaşımı alanında yoğunlaşacaklardır.(Kızılkaya, 2005)

2020 yılında dünya enerji talebinin %37.9'unu petrol ve %28.5'unu gaz karşılayacaktır. Enerji talebindeki büyük artışı karşılayabilmek için, Basra Körfezi dışındaki bölgelerin toplam üretime olan katkılarını önemli miktarda artırmaları gerekecektir. Yeni üretim bölgeleri, yeni transit ülkeler ve değişen pazar yapısı, dünyanın mevcut jeopolitik dengelerini ve enerji pazarını yeniden şekillendirecektir. Karadeniz'in önemi coğrafi pozisyonunda yatmaktadır. RF ve Hazar bölgesi gibi büyük petrol ve gaz üreticileri ile Türkiye, Avrupa ve Akdeniz ülkeleri gibi büyük pazarların ortasındadır.

11 Eylül olaylarının ardından, Karadeniz Bölgesinin jeostratejik önemi artmıştır. Öncelikle, bölge ABD liderliğinde yapılan terörizmle mücadele açısından jeostratejik değere sahiptir. İkinci olarak, *Karadeniz Bölgesi (Kafkaslar dahil) ile Hazar havzası arasındaki yakın ilişkinin fark edilmesi ve bu bölgelerin güvenlik açısından birbirinden ayıramayacağının* anlaşılmasıdır. Dahası, bölge, NATO'nun genişleme gündeminin merkezindedir. Bazı ülkeler AB'ye üye olma sürecindedir. Son olarak, bölge, zengin Rus ve Hazar hidrokarbon kaynaklarının enerjiye aç Avrupa ülkelerine ulaştırılmasında en iyi transit seçeneğini sunmaktadır.

11 Eylül terörist saldırıları aynı zamanda enerji güvenliğinin esaslarını da değiştirmiştir. Enerji kaynaklarına serbest ve kesintisiz olarak ulaşım imkanı, her ülkenin enerji güvenliği politikasının önceliğini oluşturmaktadır. Bu nedenle, enerji politikalarındaki en önemli prensip, kaynakların çeşitlendirilmesi olacaktır. Zira, ithalatın Orta Doğu gibi dünyanın belli bir bölgesine yoğunlaşması, tüm ülkelerin enerji ve ekonomi güvenliğini riske atacaktır. Üreticilerin ve ulaştırma hatlarının çeşitlendirilmesinin teşvik edilmesinin yanı sıra, alternatif enerji kaynaklarının geliştirilmesi ve istikrarsız bölgelere ve ülkelere olan bağımlılığın azaltılması, yakın gelecekte gayret gösterilen temel konular olacaktır.

RF ve Hazar bölgesinin kanıtlanmış ve olası petrol rezervleri yaklaşık 253-270 milyar varildir. (Dünyadaki kanıtlanmış petrol rezervlerinin %24-26'sı) Kanıtlanmış ve olası gaz rezervleri 16-19 trilyon metreküpü bulmakta ve dünyanın kanıtlanmış gaz rezervlerinin %11-12'sini oluşturmaktadır. Bu nedenle, Hazar Denizinin hidrokarbon potansiyeli önemli bir alternatiftir. Bununla birlikte, Hazar petrolünün ve gazının çıkarılma maliyeti ve ABD pazarına girme şansı ile ilgili kaygılar mevcuttur. Kaynakların çeşitlendirilmesi dünya çapında bir gereksinim olmakla birlikte, özellikle Karadeniz ülkeleri açısından önem arz etmektedir. Karadeniz ülkelerinin ortak özelliği, enerji ihtiyaçlarının önemli bir kısmı için tek bir kaynağa (RF) bağımlı olmalarıdır. Enerji Romanya, Bulgaristan, Gürcistan ve Ermenistan'a büyük ölçüde eski Sovyet boru hatları ile ulaşmaktadır. Bu ülkeler enerji kaynaklarını çeşitlendirilmeye çalışmaktadır. İki OECD ülkesi-Türkiye ve Yunanistan- da büyük ölçüde Rus gazına bağımlı olup, Mavi Akım boru hattı Türkiye'nin bağımlılığını artıracaktır. (Pamir, 2006)

Karadeniz Bölgesinde günümüzde ispatlanmış önemli hidrokarbon rezervleri bulunmamakla beraber, gelecek araştırmaları için ciddi potansiyele sahiptir. Karadeniz'in bizzat kendisi hidrokarbon potansiyeline sahip olmasına rağmen, derinliğin fazla olması, çürütücü çevre ve riskli jeoloji nedeniyle henüz keşfedilmemiştir. Bu yüzden, enerji kaynaklarının araştırılması ve çıkarılması sahil devletleri için işbirliği ve Karadeniz

Bölgesinin istikrarını artırma imkanı yaratmaktadır. Karadeniz Bölgesi zaten bir enerji koridorudur, fakat daha fazla kullanılma potansiyeline sahiptir. Mevcut ve gelecekteki büyük petrol ve doğal gaz ulaşım hatlarının bu bölgede kesişmektedir. Hazar rezervleri, ihrac ve pazarlanma problemlerinin çözülmesi için ciddi yatırıma ihtiyaç duymaktadır. Mevcut ihracat altyapısının tamamına yakını RF topraklarından geçmektedir. Tek ve küçük istisna Gürcistan'daki Bakü-Supsa petrol boru hattı olup, kapasitesi yıllık 5 milyon tondur. Bunun yanı sıra İran da kısıtlı ve sık sık kesintiye uğrayan bir alternatif sunmaktadır. Bunlar kısa vadedeki çözümlerdir ve bölge, petrol ve gazının uluslar arası pazarlara emniyetli ve serbest ulaşımı için farklı ihracat alternatiflerine ihtiyaç duymaktadır. Türkiye, Gürcistan ve Ukrayna gibi ülkeler bu tür transit seçenekleri sunma potansiyeline sahiptir.

Sonuç olarak, bölgenin de pazar olarak bir potansiyeli vardır. Azerbaycan petrolü için en uygun pazar Akdeniz iken, Kazak petrolü için Karadeniz ülkeleri daha uygundur. Orta Doğu ve Kuzey Afrika petrolerinin lojistik ve ekonomik açıdan avantajları olduğundan, Akdeniz'de zorlu bir rekabet olacaktır. Türkiye ve Avrupa Hazar gazı için en muhtemel pazarlar olarak gözükmektedir. Türkiye'nin gaz ile ilgili yaptığı anlaşmalar dikkate alındığında, Türkmen ve Azeri gazlarının birbirleriyle ve hatta Rus gazı ile rekabet etmesi gerekmektedir. Bu rekabette RF önemli avantajlara sahiptir. Afganistan'daki askeri hareket sonunda burada Taliban rejiminin yerine kurulan ılımlı yönetim sayesinde Türkmen gazının ve Hazar petrolünün Pakistan ve Hindistan ile Afganistan üzerinden Çin'e nakledilmesi sağlanacaktır. RF, Gazprom aracılığıyla bundan payını alacaktır. Hazar hidrokarbonları için İran başka bir alternatif güzergah önermekte ve pek çok Avrupa ve Amerikan şirketi bu olasılık üzerinde ciddi olarak çalışmaktadır. Rus petrol şirketleri mevcut petrol üretim ve ihracat miktarını artırmaya çalışırken, ABD de yerli üretimini artırmak, Alaska rezervlerini geliştirmek ve yeni Afrika rezervlerine yatırım yapmak istemektedir. Petrol ve gaz ticaretinin ötesinde, Güneydoğu Avrupa ve Türkiye'deki elektrik ticareti orta ve uzun vadede giderek önemli olacaktır. Elektrik ticareti eski Sovyet Cumhuriyetleri arasında başlayarak, Türkiye ve İran'a doğru genişleyebilir. Yabancı yatırım ile yenilenmeleri durumunda, Bulgaristan ve Romanya'daki rafineriler Güneydoğu Avrupa pazarlarının ihtiyacını karşılayabilir.

4.5. Karadeniz'deki Deniz Ulaştırma Hatları

Karadeniz'e inen ve bölgede mevcut trafiğin önemli kaynaklarından olan Hazar Havzası ihrac limanları Novorosisysk (Rusya) ve Supsa (Gürcistan)'dır. Rusya, boru hatlarının Ukrayna'nın kontrolüne geçmesine engel olmak için, Bakü-Supsa-Burgas-Aleksandrapolis projesini desteklemektedir.

Kazak petrolü, Rusya Federasyonu'nun verdiği bir kota dahilinde, münhasıran Rus petrol hatları ile uluslar arası pazara ulaşabilmektedir. Bu amaçla Atrou-Samara boru hattı kullanılmakta, Rus boru hattı sistemine alınan Kazak petrolünün bir kısmı Rusya'da tüketilmekte, geri kalanı ihraç edilmektedir. Azeri petrolü ise, Bakü-Novorosisk (Rusya) ve Bakü-Supsa erken petrol hatlarından ihraç etmektedir. Bu anlamda, bölgeden uluslar arası pazara, Rus hatları üzerinden olmayan (sınırlı da olsa: mevcut anlaşmalara göre yılda en çok 5 milyon ton; çıkabileceği en yüksek kapasite ise 11 milyon ton) tek boru hattı çıkışı, Bakü Supsa (Gürcistan) hattıdır.(Pamir, 2005)

Carnegie (Rusya) uzmanları tarafından Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattının etkinliğinin azaltılması maksadıyla, Azeri petrolünün mevcut Bakü-Novorosisk ve Bakü-Supsa hatları ile taşınıp, Boğazlar'dan geçirilmesi ve ayrıca Bakü-Supsa'nın ABD kredisi sağlanarak genişletilmesini önerilmiştir.(Pamir, 2005) İşin ilginç yanı ve gözlerden kaçırılan kısmı ise, bu hattın neredeyse tüm yatırım maliyetinin, ABD'li şirketlerce (Chevron, Exxon-Mobil) karşılanmış olmasıdır. İlk aşamada yılda 26 milyon ton, ikinci aşamada 72 milyon ton Kazak ve Rus petrolünü, Rusya toprakları üzerinden Karadeniz'deki Rus limanı Novorosisk'e (bu liman yakınına yeni inşa edilecek yükleme tesisine) ulaştıracak bu hattın taşıyacağı petrolün, Boğazlar için büyük tehdit oluşturacağı da bir diğer çarpıcı gerçekliktir. Bugün Chevron'un "web" sayfasına giren herhangi bir araştırmacı, fazla zaman yitirmeden yukarıdaki bilgileri doğrulayacağı gibi, Chevron'un temel hedefinin, Rusya limanı Novorossisk'ten ihraç edilecek petrolü, Boğazlar'dan geçirerek uluslar arası pazara ulaştırmak olduğunu görecektir. Sovyetler'in dağılmasının ardından, CPC dışında iki yeni petrol boru hattı daha, gene Rusya Federasyonu sınırları içinden geçerek uluslar arası pazara çıkacak biçimde inşa edilmiştir. Bunlardan birisi, Bakü-Grozny-Novorosisk erken petrol hattı (akış yönü değiştirilmiş, ek yatırım yapılmış), diğeri ise, Bakü-Dağıstan Novorosisk hattıdır.(Pamir, 2005)

Karadeniz'de deniz trafiğini etkileyebilecek önemli bir projede TRACECA'dır. TRACECA⁷⁰ Koridoru, Avrupa Birliği tarafından, zengin kaynaklara sahip BDT Ülkeleri Kafkasya üzerinden Avrupa'ya bağlayacak fiziki altyapısının oluşturulmasını sağlamak amacıyla geliştirilmiş, Avrupa'yı Asya ile birleştirecek bir Doğu-Batı koridorudur.(Zeybek, 2006) Başlangıçta Romanya'nın Köstence Limanından direkt Gürcistan'nın Poti limanına deniz yolu ile Orta Asya bağlantısını sağlayan program anlaşmaya taraf ülkelerden gelen

⁷⁰ TRACECA-Transport Corridor Europe Caucasus Asia

talepler üzerine özellikle Karadeniz bölgesinde Kuzey-Güney ekseninde yayılma eğilimi göstermiştir.⁷¹

Koridorlar üzerinde yer almaları dolayısı ile BDT Karadeniz bölgesinin **lojistik güç merkezi** olma potansiyeli taşıyan limanlar ise şunlardır;

- Doğu Karadeniz : Poti, Batumi, Supsa, Novorosisk
- Batı Karadeniz : Odessa

AB ülkeleri dünya ticaret filosunun %40'ını kontrol altında tutarak deniz ticareti ve taşımacılığında etkili bir rol oynamaktadırlar.⁷² Bu durum uluslar arası platformda AB'nin stratejik konumunu güçlendirdiği gibi her üye ülkenin milli gelirinin artmasına ve ödemeler dengesine önemli ölçüde destek sağlamaktadır. Nisan 2003 itibariyle Avrupa Ekonomik Alanına (EEA) (AB-Norveç-İrlanda) kayıtlı filo, dünya filosunun %17.8'ini oluşturan ve 100.7 MGT'dan oluşan 7038 gemiden oluşmaktadır. Buna karşılık AB'de yerleşik armatörler dünya ticaret filosunun % 40'ından fazla bir bölümünü kontrol etmeyi sürdürmektedirler.⁷³

Karadeniz'in en büyük filoları Rusya ve Türkiye'ye ait olmakla birlikte bu filolar son derece yetersizdir. Bölgede Dünya'nın üçüncü büyük filosuna da sahip Yunanistan ile yedinci sırada bulunan Güney Kıbrıs Rum Cumhuriyeti Filolarının hakimiyeti söz konusudur. 2004 yılı itibariyle Karadeniz bölge ülkelerinden Dünya sıralamasına giren ülkelerin bayraklara ve gemi tiplerine göre sırasıyla gemi dağılımı Tablo 4.12'dedir.

Tablo 4.10: Türkiye'nin ve komşu ülkelerin Deniz Ticaret Filoları

DÜNYA SIRA	ÜLKE	GEMİ SAYISI	1000 DWT	DÜNYA %	DEĞİŞİM %
3	YUNANISTAN	1153	55368	6.2	4.0
7	G.KIBRIS R.Y.	1005	34174	3.8	-3.3
19	İRAN	186	8995	1.0	8.5
24	TÜRKİYE	829	7169	0.8	-5.4
25	RUSYA	1400	7065	0.8	-6.8
46	MISIR	112	1546	0.2	-4.9
53	BULGARİSTAN	71	1136	0.1	10.8
57	UKRAYNA	229	921	0.1	-6.3
68	SURİYE	158	649	0.1	-3.0
79	ROMANYA	56	407	0.0	-30.4
92	İRAK	17	140	0.0	-

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2004 Deniz Sektörü Raporu

Görüldüğü gibi Rusya ve Türkiye diğer Karadeniz ülkelerine göre üstün durumdadır. Ancak genel itibariyle iki ülkenin toplam DWT'si Dünya toplamının yaklaşık % 2'si olup son derece yetersizdir. Diğer ülkelerin de daha henüz filo oluşturma aşamasında olması nedeniyle

⁷¹ www.haberx.comwriters.aspWritingID=2048

⁷² İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası s.19

⁷³ İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, s.19

bölgede bölge ülkeleri dışındaki ülkelerin gemileri (özellikle Yunanistan ve GKRY gemileri) kullanılacaktır.

Karadeniz 'de Ro-Ro taşımacılık hatlarını incelediğimizde 2004 yılında 17787 Türk ve 3552 yabancı araç Karadeniz limanlarından taşınmıştır. Bu değerler tüm Ro-Ro taşımacılık değerlerinin sırasıyla %18 ve %34'ünü teşkil etmektedir.⁷⁴ Samsun Novorossisky hattında, 9734 Türk, 1506 yabancı olmak üzere toplam 11.240 yüklü araç, Trabzon-Sochi hattında, 1609 Türk aracı, Zonguldak-Ukrayna hattında, 3541 Türk, 1905 yabancı olmak üzere toplam 5074 yüklü araç ve Rize-Poti hattında, 2903 Türk, 141 yabancı olmak üzere toplam 3044 yüklü araç taşınmıştır.⁷⁵ Bölgesel konteyner taşımacılığına baktığımızda; son zamanlarda Karadeniz'deki Türk limanları haricindeki limanlarda, konteyner trafiğinde bir artış olduğu gözlenmektedir. SSCB'nin dağılmasının ardından bölge tekrar yapılanmaya gitmiş ve kendini yeni ekonomik yapıya uydurmuştur.

Türkiye'nin 2004 yılı itibariyle ihracatının % 78'i , ithalatının ise % 92.3'ü deniz yolu ile yapılmıştır. Deniz yolu ile en fazla ihracat ve ithalat yapılan ülkelere, ihracatımızın; İtalya %16.7'sini, ABD % 9.4'ünü ve İspanya % 7.5'ini, ithalatımızın ise; Rusya % 23.7'sini, Ukrayna % 7.8'ini ve İran % 5.2'sini teşkil etmektedir.⁷⁶ Deniz yolu ile en fazla ihracat-ithalat yapılan ülkeler Tablo 4.13'dedir.

Tablo 4.11 : Deniz yolu ile en fazla ihracat-ithalat yapılan ülkeler

2004	Ülkeler	ihracat 2003 TON	ihracat 2004 TON	2004	Ülkeler	ithalat 2003 TON	ithalat 2004 TON
1	İTALYA	6.702.760	7842.449	1	RUSYA	20.085.154	24.793.147
2	A.B.D.	4.256.481	4.407.235	2	UKRAYNA	6.797.756	8.194.446
3	İSPANYA	4.255.481	3.528.852	3	İRAN	7.008.491	5.416.544
4	İSRAIL	2.155.822	2.013.425	4	A.B.D.	6.289.554	5.125.291
5	B.A.E.	1.439.956	1.818.066	5	LİBYA	4.730.689	5.139.672
6	İNGİLTERE	1.373.840	1.524.796	6	ROMANYA	3.286.553	3.316.779
7	ÇİN	1.534.568	1.091.788	7	S.ARABİSTAN	3.286.553	2.601.996
8	ALMANYA	-	926.662	8	ÇİN	-	2.262.149
9	RUSYA	-	790.569	9	BREZİLYA	2.401.988	1.926.970
10	PORTEKİZ	-	720.798	10	İTALYA	-	1.898.345
	DİĞERLERİ	21.292.461	22.393.554		DİĞERLERİ	38.691.344	44.021.781
	TOPLAM	41.476.801	47.058.194		TOPLAM	98.867.636	104.697.120

Kaynak : Deniz Ticaret Odası, 2004 Deniz Sektörü Raporu

Tablolarda görüldüğü gibi Karadeniz'de ihracatta Rusya, ithalatta ise Rusya, Ukrayna ve Romanya ile yoğun deniz ticareti yapılmaktadır.

⁷⁴ <http://www.roder.org.tr>

⁷⁵ <http://www.roder.org.tr>

⁷⁶ Deniz Ticaret Odası, 2004 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, 2005, s.77

2004 yılında KEİB ülkeleri ile denizyolu ticaret hacmi 41.9 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 41.9 milyon ton hacmin 3.1 milyon tonu ihracat, 38.8 milyon tonu ise ithalat yükleridir. Bu taşımalarda Türk Bayraklı gemilerimizin payı % 29.8'dir⁷⁷.

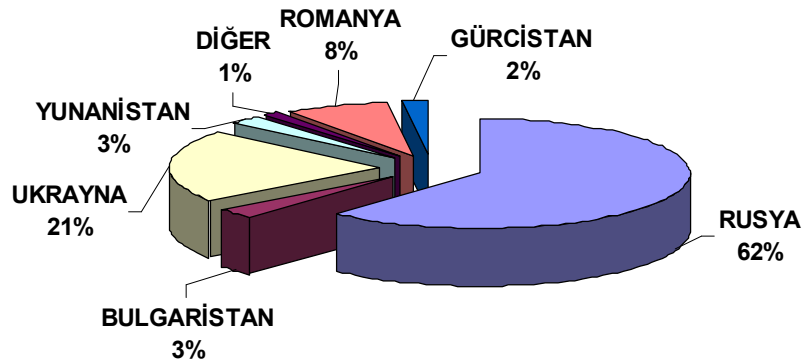
Tablo 4.12 : KEİB Ülkeleri Denizyolu Dış Ticaret Taşımaları (Ton olarak)

KEİB ÜLKELERİ	İHRACAT	T/B	İTHALAT	T/B	TOPLAM	T/B	T/B %
ARNAVUTLUK	292,766	0	50,223	0	342,989	0	0.00%
AZERBEYCAN	0	0	155,213	155,213	155,213	155,213	100.00%
BULGARİSTAN	205,300	114,236	1,139,311	760,163	1,344,611	874,399	65.03%
ERMENİSTAN	0	0	0	0	0	0	0.00%
GÜRCİSTAN	80,041	80,041	686,438	435,325	766,479	515,366	67.24%
MOLDOVA	0	0	0	0	0	0	0.00%
ROMANYA	240,088	84,438	3,316,779	1,604,155	3,556,867	1,688,593	47.47%
RUSYA	790,569	109,846	24,793,147	5,660,779	25,583,716	5,770,625	22.56%
UKRAYNA	598,617	96,697	8,194,446	2,776,929	8,793,063	2,873,626	32.68%
YUNANİSTAN	894,683	355,766	538,068	277,303	1,432,751	633,069	44.19%
TOPLAM	3,102,064	841,024	38,873,625	11,669,867	41,975,689	12,510,891	29.81%

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2004 Deniz Sektörü Raporu

Türkiye ile KEİB ülkeleri arasındaki 37.3 milyon tonluk dış ticaret hacmimizin % 57'si Rusya ile, % 20'si Ukrayna ile ve % 10'u Romanya ile gerçekleşmiştir. KEİB ülkeleri ile denizyolu taşıma yüzdeleri Grafik 4.8'dedir.

Grafik 4.8 : KEİB Ülkeleri ile denizyolu taşıma yüzdeleri



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2004 Deniz Sektörü Raporu

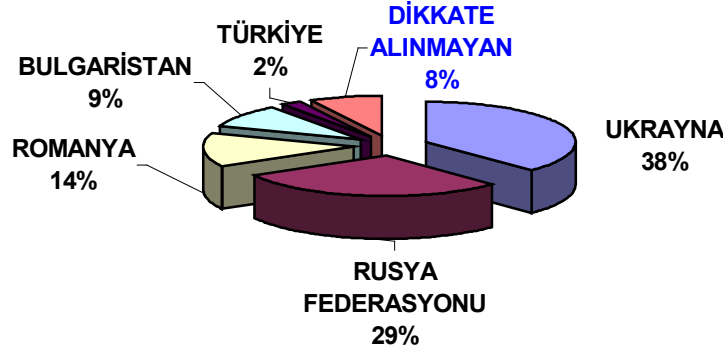
Rusya ve Ukrayna'nın özellikle ithalat oranının yüksek olmasının sebebi petrol ve doğalgaz alımlarıdır. Kombine taşımacılığın en önemli ve işlevsel türü olan Ro-Ro taşımacılığı, ülkemizin coğrafi konumunun sağladığı avantajla, karayoluyla uluslar arası mal

⁷⁷ Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s.78

taşımacılığımıza yeni çıkış yolları ve güzergahları sunmaktadır. Karadeniz'deki Ro-Ro hatları Samsun-Novorossisky, Zonguldak-Kırım, Rize-Poti ve Trabzon-Sochi'dir⁷⁸.

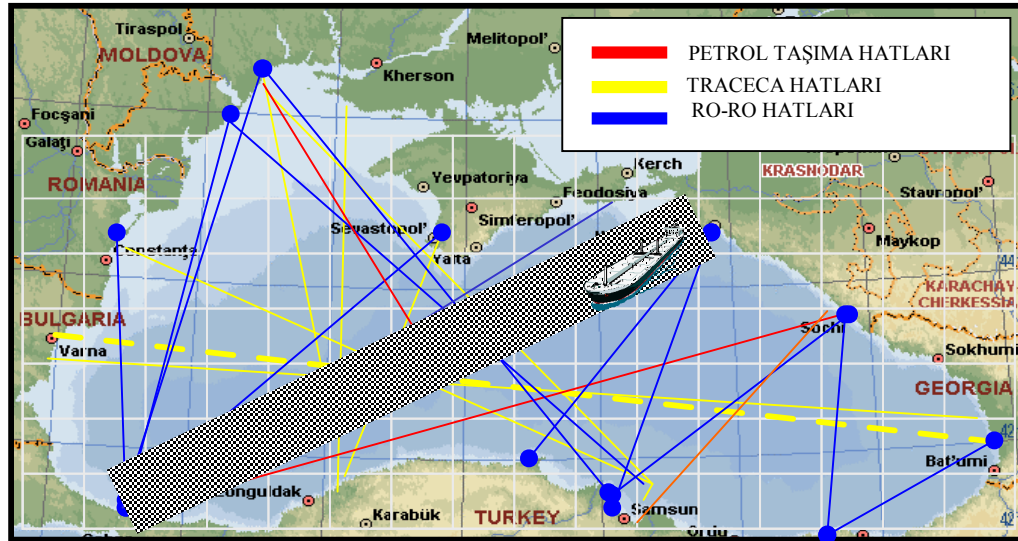
Genel ticari trafik içerisinde Karadeniz'de varış veya kalkış maksatlı toplam olarak en çok beyan edilen limanların ülkelerine göre dağılımı aşağıdadır.

Grafik 4.9: Karadeniz'de ticaret gemileri tarafından en çok beyan edilen limanlar



Kaynak: Karadeniz'e çıkış yapan ticaret gemilerinin raporlarından derlenmiştir.

Şekil 4.5.: Karadeniz'de ulaştırma hatları

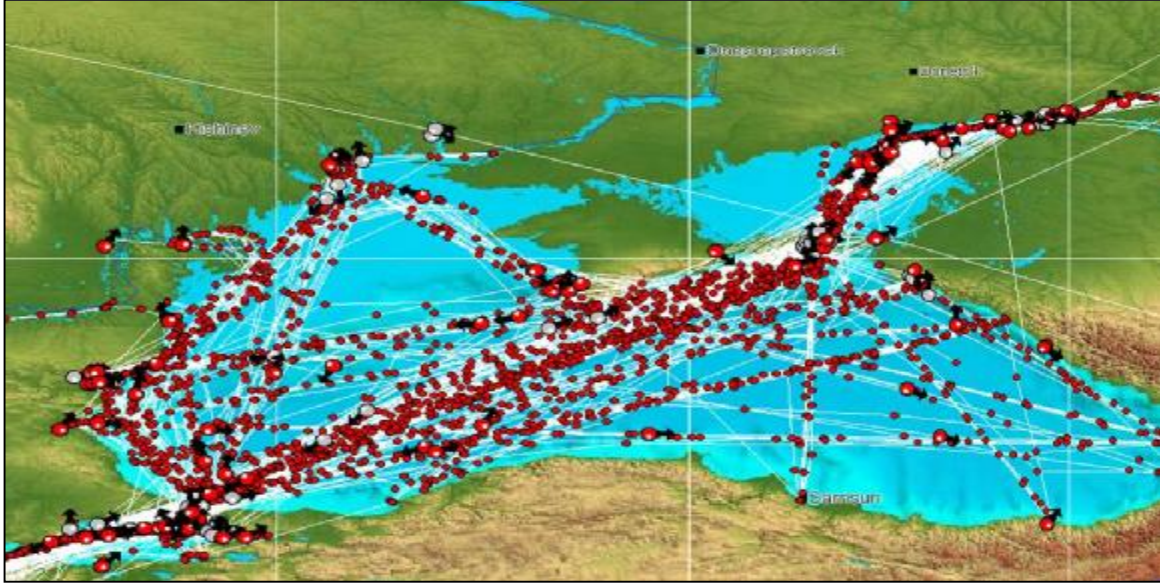


Kaynak: Ro-Ro, Petrol ve TRACECA ulaştırma hatlarından derlenmiştir.

Şekil 4.5'den görüldüğü gibi Karadeniz'de Ro-Ro , Petrol ve TRACECA projesi kapsamındaki ulaştırma hatları bulunmaktadır. Trafiğin en yoğun olduğu hatlar Ukrayna ve Rusya Federasyonu limanlarına içeren hatlardır. Trafiğin ana yoğunluğu kuzey-güney hatlarıdır. Halihazırda doğu-batı eksenli TRACECA kapsamında da olan ulaştırma hatlarının AB'nin Güney Kafkasya ile ticaretinin artmasına paralel olarak artabileceği değerlendirilmektedir. Karadeniz'de deniz ulaştırma hatları üzerindeki trafik yoğunluğu gösteren harita Şekil 4.6'da sunulmuştur.

⁷⁸ Deniz Ticaret Odası, a.g.e., s.78-79

Şekil 4.6: Karadeniz’de deniz ulaştırması trafiği



Kaynak: RF VİCTORİA Karadeniz Gözetleme sisteminden alınmıştır.(Kırmızı nokta ile görülenler gerçek ticaret gemilerinin izleridir)

Karadeniz’de en uzun deniz ulaştırma hatları doğu-batı ekseninde Köstence-Poti/Batum, Burgaz/Varna-Poti/Batum hatlarıdır. Belirtilen bu hatlar yaklaşık 600 deniz milidir ve ortalama 12 kts yapabilen bir ticaret gemisi bu hatları yaklaşık 50 saatte geçebilir. Karadeniz’de deniz ulaştırma trafiğinin en çok kullanıldığı bölge alanı yaklaşık 187.000 milkare’dir. Bu hatların en risklisi İstanbul Boğazı-Kerç/Novorosisky/Tuapse hattıdır. Bu hattın boyu yaklaşık 400 mil’dir ve trafik yoğunluğu hesaplamasına göre Karadeniz genelinin % 12’sini kapsamaktadır. Karadeniz’de 1989 yılındaki Avrasya olayından başka denizde terörizm ile ilgili bir olay bulunmasa da özellikle İstanbul Boğazı-Navorosisky hattı petrol taşımacılığı nedeniyle risk taşıyan hatlardan biridir. IMO kararları gereğince 300 GT ve üzerindeki gemiler AIS (Automatic Identification System (OTS-Otomatik Tanımlama Sistemi)) cihazları ile donatılacağından, Karadeniz sahillerine konuşlandırılan AIS istasyonları ile Karadeniz’de gerçek zamanlı deniz ticari trafiğini oluşturmak ve izlemek artık daha kolaydır. Karadeniz’in kapalı bir deniz olması deniz güvenliği ve ulaştırmanın kontrol edilmesi açısından bir avantaj gibi gözükse de Sovyetler Birliği’nin dağılmasından sonra özellikle Kitle İmha Silahlarının (KİS) yayılabileceği riskli bir bölge olmuştur.

4.6. Karadeniz’de Çevre Güvenliği Sorunu

4.6.1. Karadeniz’in Fiziksel ve Oşinografik Özellikleri

Karadeniz 1200 km. uzunluğu, 615 km. genişliği ve toplam 420.000 kilometrekarelik alanı ile dünyanın en büyük iç denizi olma özelliği göstermektedir. Karadeniz’in baseninde maksimum derinlik 2212 m. Olup ortalama derinlik 1300 m.dir. Tuzluluk yüzeyde %18-19, 2000 m.de ise % 22.5 civarındadır. Karadeniz, güneyde boğazlar vasıtasıyla Akdeniz’e, kuzeyde ise Kerç boğazı vasıtasıyla Azak denizine bağlanmaktadır. Karadeniz’in en önemli oşinografik özelliklerinden birisi, tatlı su girdisinin buharlaşma nedeniyle olan su kaybından daha fazla olmasıdır. Nehirler ve yağışlar ile olan tatlı su girdisi yaklaşık olarak sırasıyla 350 km³/yıl ve 300 km³/yıl, buharlaşma nedeniyle olan kayıp ise 350 km³/yıl civarındadır. Karadeniz’deki çoğu 200 m.den daha sığ olan alanlar, kuzeybatı bölgesinde bulunmaktadır ve tüm alanın %27’sini oluşturur. Denizin toplam hacmi 537.000 km³ olup bunun % 90’ı derin oksijensiz sularla kaplanmıştır. Ortalama 60-80 metre kalınlığındaki oksijenli üst su tabakasının altında, dünyamızın en büyük hidrojen sülfürlü su kütlesi bulunmaktadır.(Güven, 2006) Ekonomik değerlere sahip su ürünlerinin yaşadığı oksijenli üst su tabakasının yılda bir metre hızla incelmekte olduğu hesap edilmiştir. Karadeniz’in toplama havzasının alanı yaklaşık 2,2 milyon km²’dir. Karadeniz’de yüzey sularında düşük tuzluluğa sebep olan fazla miktarda tatlı su ve derin basene tuzlu Akdeniz sularının girdisi sebebiyle kalıcı bir tuzluluk tabakalaşması (haloklin) meydana gelmiştir. Bu tabaka oksijenli ve oksijensiz sular arasındaki daimi sınırla da çakışır. Birbirinden kesin bir yoğunluk ara yüzeyi ile ayrılan iki tabakalı su kütlesi bu yapısına uygun olarak oluşmuş iki tabakalı dolaşım sistemine sahiptir. Bunlardan yaklaşık derinliği 100-150 metre olan yüzey tabakası içersinde, oldukça karmaşık ve değişken bir dolaşım sisteminin bulunduğu 1990 yılı sonrasında yapılan çalışmalarda ortaya çıkartılmıştır.(Kutluk, 2003)

4.6.2. Karadeniz’in Ekolojik Özellikleri

Karadeniz’e deşarj olan en büyük akarsular Kırım ile Romanya arasındaki kuzeybatı sahanlığına açılırlar. Tuna Nehri’nin Karadeniz’e deşarj edilen yıllık kirletici yükü 10 milyon tonu aşmakta olup, ortalama su akış debisi 4000 ile 9000 m³/s arasında değişmektedir. Son 20 yılda Karadeniz ekosisteminde çarpıcı değişiklikler olduğu bilinmektedir. Özellikle bölgenin kuzey batısında yer alan geniş kıta sahanlığına büyük nehirler yoluyla ulaşan karasal kaynaklı besin tuzları (fosfor ve azot bileşikleri), bu bölgenin yüzey sularında aşırı plankton çoğalmalarına, tabandaki aşırı organik madde birikimi de sığ sularda bile oksijensiz koşullara ve buradaki yaşamın sona ermesine kadar uzanan değişimlere neden olmaktadır. Besin tuzları

miktarındaki artış fosfat içeren deterjanların ve nitrat içeren tarımsal gübrelerin fazla miktarda kullanılmasından kaynaklanmakta ve yol açtığı zararlar ile deniz alanını ekolojik tahribata uğratmaktadır.(Kutluk, 2003)

Ekolojik değişimlere bağlı olarak ekosistemde yeni canlı türleri baskın hale gelirken, bazı türler kaybolma noktasına gelmiştir. Bazı kaynaklar, Karadeniz'in kirlilik kaynağının Tuna, Dinyeper ve Dinyester havzaları olduğu ve %75 kirliliğin Tuna nehrinden kaynaklandığını açıklamakta, Rus nehirlerinin kirletmedeki payının %20 olduğunu ve kalan %5'in de Türkiye ve Bulgaristan'dan geldiğini ifade etmektedirler. Karasal kaynaklı kirleticiler bağlamında sadece Tuna nehrinden Karadeniz'e her yıl yaklaşık 110.000 ton petrol transfer edilmektedir.(Güven, 2006) Karadeniz'in 2,2 milyon km² büyüklüğündeki toplama alanının önemli bir kesimini oluşturan ve en yüksek kirlilik yükü payına sahip olan Tuna Nehri'nin getirdiği organik madde yükü 1950'lerden beri 10 kat mertebesinde artmıştır. Araştırmalara göre Kıta Avrupa'sının ürettiği kirliliğin üçte biri Karadeniz'e ulaşmaktadır. Tuna Nehri, saniyeleşmiş ülkelerden ve yoğun yerleşim yerlerinden geçmekte ve buralardan her yıl; 250 bin tona yakın azot, 50 tona yakın fosfor, 60 ton cıva, 900 ton bakır, 1000 ton krom, 4500 ton kurşun, 650 ton çinko olarak Karadeniz'e taşımaktadır. Tuna ile Karadeniz'e ulaşan kirleticilerin yalnızca %30'u Romanya'dan kaynaklanmaktadır. Ren-Main kanalının açılmasıyla Tuna Nehri kıyılarında yoğun sanayi tesisleri bulunan Baltık Denizi'ni ve Ren Nehri'nin kirliliğini de Karadeniz'e taşımaktadır. Tuna Nehri'nin taşıdığı toplam azot ve fosfor yükü 1970-1990 arasındaki 20 yıllık dönemde sırasıyla 2,5 ve 3,8 kat artmıştır. Dinyester ve Dinyeper nehirlerinin debileri Tuna'nın yaklaşık üçte biri mertebesinde olup bu nehirlerin taşıdığı toplam azot ve fosfor yükü son 20 yılda sırasıyla Dinyester için 7,5 ve 7,1 kat ve Dinyeper için 1,6 ile 5,1 kat artış kaydetmiştir. Türkiye'den Karadeniz'e deşarj eden belli başlı akarsuların aylık ortalama debileri toplamı, 700-750 m³/s mertebesinde dir.(Kutluk, 2003)

4.6.3. Karadeniz'in Ekonomik Verimliliği

Ekonomik değerler söz konusu olduğunda Karadeniz, Türkiye'nin diğer denizlerine oranla biyolojik birincil üretim açısından en zengin olanıdır. Özellikle besin zincirinin ilk halkalarını meydana getiren plankton biyoması ve bu biyomasa dayalı plankton yiyici balık türleri açısından son derece zengindir. Bu balık türleri arasında hamsi ve *paplina* (Çaça) önemli bir yer tutmakta ve Türkiye'nin su ürünleri üretiminin %70-90'ını sağlamaktadır. Türkiye genelindeki 530.000 tonluk su ürünleri üretimimizin, 363.274 tonluk bölümü, 1985'te Karadeniz av sahanlarından elde edilmiştir. Özel değişiklik gösteren yıllar hariç bu denizden ortalama 350.000 ton civarında yıllık su ürünü elde edilmekte olduğu kabul edilmektedir.

Ancak son yıllarda bu üretim önemli ölçüde düşmüş olup bunun nedenleri konusundaki tartışma da sürmektedir. Bir kesim konuya ekolojik bir açıklama getirmeye çalışmakta ve Karadeniz ekosisteminde son yıllarda ortaya çıkan değişimlerin bu üretim düşüşünün nedeni olduğunu savunmaktadır. Özellikle 1980'li yılların başından itibaren Karadeniz'de görülmeye başlayan ve tanker balast suları ile geldiği tahmin edilen *Mnemiopsis* adlı *ctenophore* türünün bu gelişmede önemli rolü olduğu düşünülmektedir.(Kutluk, 2003)

4.6.4. Karadeniz'de Petrol Kirliliği

hidrokarbon kökenli kirleticilerin durumuna göz attığımızda henüz büyük miktardaki petrol taşımacılığı başlamadığı halde Karadeniz'e her yıl 111.000 ton petrolün yayıldığını görülmektedir. Bu miktarın yaklaşık yarısı (%48) Tuna nehri kökenli (53300 ton/yıl) ve sadece çok küçük bir kısmı (%0,14) Türkiye kökenlidir. Toplam 760 ton olarak belirtilen bu petrol atığı ise kara kökenli olup sanayi faaliyetleri sonucu oluşmaktadır. Oysa, bir ton petrol atığının deniz üzerinde 25.000 kilometrekareye yayılabildiği ve havadan suya oksijen transferini engelleyecek bir örtü oluşturduğu, 1 santimetreküp petrolün ise 40 metreküp deniz suyunun oksijenini kullandığı ve böylece deniz canlılarının yaşam ortamına zarar verdiği bilinmektedir. Karadeniz'e ulaşan petrol atığı ile ilgili diğer bazı değerler de şu şekildedir. Sintineler, fabrikalar ve diğer kaynaklardan Karadeniz'e yılda 80.000 ton petrol atılmakta olduğunu belirtilmektedir. 1980-1997 yılları arasında toplam 19000-90000 ton arasındaki miktarda petrol Karadeniz'e dökülmüştür. Tuna ve Dinyeper nehirleri yoluyla Karadeniz'e 1983-1987 arasında 13900-31600 ton arasında petrol dökülmüştür. Bronfman ve arkadaşları Kuzeybatı Karadeniz kaynaklarından Karadeniz'e gelen petrol miktarının yılda 180.000 ton olduğunu ileri sürmektedir. Rakamlar Karadeniz'e katılarak kirlenmesine yol açan petrol miktarlarının değişken olduğuna işaret etmektedir. Ancak ortak nokta, Karadeniz için temel kirlenme büyüklüğünün petrol kaynaklı olduğudur.(Kutluk, 2003) Karadeniz'de petrol kirliliğinin % 32-40'ı nehirlerden, %5-10'u ise gemilerden kaynaklanmaktadır. Her yıl yaklaşık 1500-2000 ton petrol türevi hidrokarbonlar endüstri artığı olarak Karadeniz'e dökülmektedir. Belirtilen bu miktarın yaklaşık % 30'u Odessa, % 20'si Batum, % 20'si Sivastopol, %15'i Krasnodar ve % 15'i Kırım güney sahillerinden kaynaklanmaktadır.(Güven, 2006)

Karadeniz'de deniz trafiği oldukça yüksektir. Deniz trafiğinin yüksekliği gerek kirlenmeyi artırmakta, gerekse de çarpışma ve karaya oturma veya batma türü gemi kazalarının ortaya çıkabilme riskini artırmaktadır. Gemilerin çatışmaları, karaya oturmaları ve batmaları dışındaki petrol kirlenmesi yaratan gemi işletim faaliyetleri arasında ise; balast sularının denize deşarjı, gemilerdeki kontrolsüz sızıntılar ve sintine sularına karışmış petrol

sayılabilmektedir. Gemi ve teknelerin liman ve barınaklarda kontrol altında tutulamaması veya gemilerden limanlarda teslim alınan atıkların artırılması da Karadeniz’de kirlenmeyi artırıcı unsurlardır. Karadeniz’de mevcut tesisler Karadeniz’de seyir yapan ve atıklarını Türk limanlarına teslim etmek kararını vermiş olan gemilerin ihtiyaçlarına cevap vermekten çok uzak görünmektedir⁷⁹. Oysa IMO (Uluslar arası Denizcilik Örgütü)’nun 20 Kasım 1997’de yayınlandığı “Tanker ve Balast Kontrol ve Yönetimi” yönetmeliği, üye ülkeleri 2000 yılına kadar sintine ve balast suları kabul tesislerini yapmakla yükümlü tutmaktadır.

Yukarıda verilen değerlere rağmen, Karadeniz’de gemi kökenli petrol kirlenmesinin tam bir envanterinin çıkartılmış olduğunu söyleyebilmek güçtür. Ancak gemi sayısı arttıkça bunlardan kaynaklanacak petrol kirlenmesinin artacağını belirtmek gerçekçi olacaktır. Bu petrol kirlenmesindeki artış; gemilerden kasıtlı yapılmış balast tahliyesi veya sintine tahliyesi gibi işlemlerden kaynaklanabileceği gibi, kontrol eksikliğinden, gemi mürettebatının hatalarından, teknik arızalardan, kazalardan veya liman tesislerindeki kirli suları alma/kabul tesislerindeki yetersizliklerden de kaynaklanabilecektir. Bu durum petrol tankerleri söz konusu olduğunda daha vahim bir kirlenme riski ortaya koyacaktır. Her tankerin petrol yüklenmek üzere Karadeniz’deki (Novorossiysk ve Supsa gibi) ihraç limanlarına ilerlemekte iken balast sularını boşaltmak ihtiyacı olacaktır. Karadeniz’in kontrolsüz bölgelerinde bunun doğrudan denize yapılacağını düşünebilmek için bir çok neden bulunmaktadır. Bugün için Karadeniz’de varolan petrole dayalı kirlenme, esas olarak Türk Boğazlarına yoluyla yılda 30-40 milyon ton/yıl kadar bir hacimdeki petrolün taşınmasından ortaya çıkmaktadır. CPC (Caspian Petroleum Consortium) petrol boru hattı, Kuzey Hazar’daki Tengiz petrol havzasından üretilen petrolü Temmuz 2001’den itibaren Novorossiysk limanına ulaştırmaktadır. Sadece bu rezervden kademeli olarak artacak üretimin zaman içinde 67,5 milyon ton/yıl tutan hacimdeki petrolü Karadeniz’e ilaveten indirmesi söz konusudur. Yine Karadeniz’e açılan Bakü-Supsa petrol boru hattı 17 Nisan 1999 tarihinde hizmete açılmıştır. Şu an yılda 5 milyon ton kapasite ile işletilmekte olan bu petrol boru hattından da gelecekte 15 milyon tona kadar yıllık petrol ihracatını öngören petrol ulaşım planları mevcuttur. Dolayısıyla kısa süre sonra Karadeniz’de deniz taşımacılığına konu edilecek petrol miktarında bugüne nazaran birkaç misline yakın bir artış meydana gelecektir. Bu durum çok sayıda ilave tanker ve ilave kirlenme riski anlamına gelmektedir. Karadeniz için ortaya çıkacak bu

⁷⁹ Türkiye’nin Karadeniz sahillerindeki balast ve sintine sularının kabul merkezleri de yeterli seviyede bulunmamakta olduğuna işaret edilmelidir. Samsun limanında 80 metreküp, Giresun limanında 100 metreküp, Trabzon limanında 100 metreküp ve Hopa limanında 100 metreküp kapasite petrol atığı ve kirli su kabul tesisi bulunmaktadır. Yine sadece Samsun limanında 240 metreküp/gün kapasiteli sintine suyu arıtma tesisleri mevcut olup o da atıl durumdadır

kirlenme riskinin zihinlerde canlandırılabilmesi için şu örnek verilebilir: Halen Karadeniz'e Boğazlar yoluyla taşınmakta olan petrolün hacmini 36,5 milyon ton/yıl kabul edersek, bu miktar petrol değişik büyüklükteki tankerler ile değişik adet gemi yükü oluşturacaklardır. Ortalama üç değişik tonajda örneğin 25 bin, 50 bin ve 100 bin ton kapasiteli tankerlerle taşındığı taktirde denizdeki trafik yoğunlukları da farklı farklı olacaktır. Örneğin, her defasında yüz bir ton taşıyan tanker kullanıldığı taktirde yılda boş ve dolu 730 gemi yükü taşınabilir olacaktır. Aynı miktar taşıma 50 bin tonluk tankerler kullanıldığında yılda 1460 ve 25 bin tonluk tankerler kullanıldığında yılda 2920 tankerin Karadeniz'de seyir halinde olacağını bize gösterecektir. Yukarıda öngörülen petrol taşımacılığı Novorossiysk ve Supsa'ya ulaşan Hazar kaynaklı yeni üretim petrol nedeniyle en az iki katı artacak görüldüğünden Karadeniz'de yıllık petrol taşıyan tanker sayısı da (tonajına bağlı olarak) 2190-8760 arasında değişebilir olacaktır. Bu yüksek sayılardaki tankerlere petrolün limanlarda yüklenmesi de ilave bir deniz kirlenmesi riski yaratabilecektir.(Kutluk, 2003)

Yukarıda verilen rakamlar Karadeniz'e indirilmesi öngörülen petrol hacimleri için son toplam mahiyetinde de görülmemelidir. Diğer istikametlerde inşa edilmesi için çalışmalar yapılan Hazar çıkışlı petrol boru hatlarına bağlı olarak, Doğu Karadeniz'e Hazar'dan gelebilecek petrol miktarı yukarıda verilen rakamlardan milyonlarca ton daha fazla hacimlere de ulaşabilecektir. Gelecekte işletilmesi karlı bulunup bazı ilave petrol boru hatları Batı Karadeniz'de de inşa edildiği taktirde, ihracı söz konusu bu Hazar petrolerini dış pazarlara ulaştırmak üzere Türk Boğazları'na ilave bu by-pass boru hatlarının kullanılması da söz konusu olacaktır. Köstence, Burgaz, Odesa limanlarından başlayarak Trieste, Durres, Dedeağaç ve Baltık limanlarına bağlanacak toplam dört seçenek halindeki bu by-pss hatlarının bir kısmı gerçekleştiği taktirde, bu limanların petrol dolmuş terminalleri de ayrıca birer petrol kirlenmesi riskini yaratacak odak noktaları olabilecektir. Bütün bu yüksek hacimli petrol tanker trafiğinin yaratacağı petrol kirlenmesi riskine, Karadeniz'in hırçın, sert karakterli deniz şartlarının tankerlerin emniyetli seyir ve yükleme boşaltma yapabilme risklerinin de eklenmesi gerçekçi olacaktır. Bu risklerin ve taşınacak yılda 100 milyon tonu aşan petrol hacminin yaratacağı denize petrol deşarjlarının Türkiye için önemli bir ekonomik faaliyet alanı ve balıkçılık odağı durumunda olan Karadeniz'de deniz canlılarının yaşam ortamına büyük zararları verebileceği değerlendirilmektedir.

4.6.5. Karadeniz'de Çevre Kirliliği

Günümüzde çözümü oldukça zor ve pahalı hale gelmiş çevre problemlerinden birisi de denizlerin kirliliğidir. Karadeniz de yarı kapalı bir deniz olması itibariyle çevre kirlenmesinden en fazla etkilenen denizlerden birisi haline gelmiştir. Bu kirlilik bir taraftan

denizdeki canlı hayatı öldürürken diğer taraftan da bu denizin nimetlerinden yararlanan toplumların ekonomilerini zarara uğratarak toplumsal gelişime sekte vurmaktadır. Örneğin Karadeniz'deki kirliliğin neden olduğu ekonomik kaybın sadece Türkiye için son 10 yılda 600 milyon ABD doları bulunduğu tahmin edilmektedir.⁸⁰

Karadeniz'e çeşitli kaynaklardan aktarılan kirli atık miktarı kilometre küp su başına yılda 20 tonu bulmaktadır. Karadeniz'den 6 kat daha büyük yüzey alanına ve 7 kat fazla su hacmine sahip Akdeniz'de ise aynı miktar su bakımından kirli atıkların miktarı 3,775 tondur. Diğer bir deyişle Karadeniz küçüklüğüne rağmen Akdeniz'e göre beş kat daha fazla kirlenmektedir. Bu kıyaslama da Karadeniz'de kirliliğin ne derece büyük olduğunu göstermektedir.⁸¹ Bu denizdeki kirlenmenin % 80 den fazlasını başta Tuna olmak üzere sınır ötesi kirleticiler oluşturmaktadır. "Tuna havzası dışında, Dinyester, Dinyeper, Don ve Kuban gibi büyük nehir havzaları ile birlikte otuza yakın akarsuyun döküldüğü Karadeniz, özellikle kirlenme sorunları açısından Karadeniz'e kıyaslı olan devletlerle birlikte, yirmi iki devleti, onüç başkenti ve yüz altmış milyon insanı ilgilendirmektedir. Sahildar ülkeler dışındaki ülkeler; Arnavutluk, Avusturya, Belarus, Bosna-Hersek, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Almanya, Macaristan, İtalya, Makedonya, Moldova, Polonya, Slovakya, Slovenya, İsviçre ve Yugoslavya'dır." Bu ülkelerden nehirler vasıtasıyla gelen planktonlar deniz suyunda çözünmüş oksijen miktarını azaltarak zaman zaman toplu canlı ölümlerine dahi neden olabilmektedir.

Karadeniz'deki kirlenmenin bir diğer nedeni ise petrolden kaynaklanmaktadır. Bu kirlenmenin bir kısmı kara kökenli olup, bir kısmı ise denizlerden kaynaklanmaktadır. Kara kökenli kirlenme nehirler yoluyla taşınmakta veya kıyılardan doğrudan doğruya denize atılmaktadır. Bunun da % 48'i yine Tuna nehrinden gelmektedir. Denizden kaynaklanan kirlenme ise artan gemi trafiğiyle bağlantılı olup yakın gelecekte gemilerden sızıntılar nedeniyle kirlenmenin artacağı değerlendirilmektedir. Karadeniz'e farklı deniz ve okyanuslardan gelen gemiler ile birlikte Karadeniz'e giren yabancı biyolojik türler de artmaktadır. Gemilerin balast sularıyla taşınan yeni biyolojik türler bazen yerel canlı gruplarının yerlerini almaya çalışmakta, bu durum da ekolojik dengeyi sarsmaktadır.

Diğer yandan bu denize atılan zehirli variller de bir diğer tehdit kaynağıdır. Bu variller ilk kez Samsun-Alaçam'da bulunmuşlardır. Varillerin sayısı 152'si boş olmak üzere 367'dir. Varillerin Karadeniz sahillerinde çıkmasından sonra, balıkçılık ve turizm büyük bir

⁸⁰BAHÇEKAPILI, Alaettin, "Karadeniz'in Çevre Sorunları", <http://www.evkultur.com/cevre/karadeniz/karadeniz.htm>

⁸¹GÜNEŞ, Şule, "Karadeniz'de çevresel iş birliği, 1992 Bükreş Sözleşmesi", www.feas.metu.edu.tr/metusd/online/2001/2/3.pdf

kayba uğramış ve zaman zaman açılan varillerin sebep olduğu kazalar sonucunda da, insan sağlığı olumsuz olarak etkilenmiştir. Bundan sonraki zamanlarda da Karadeniz sahillerinde varillere rastlanmıştır. 1998 yılında Ordu-Perşembe’de üzerinde Fransızca etiketler olan kimyasal atıklı variller bulunmuştur.⁸² Bunlarla beraber kirliliğin nedenlerinden bir tanesi olarak da Karadeniz’e ulaşan su miktarındaki azalma gösterilmektedir. Karadeniz’e akan nehirlerin üzerinde kurulan hidrolik santraller, barajlar, bu nehirlerden alınan suyla yapılan aşırı sulama işleri, denize ulaşan tatlı su miktarında önemli düşümlere yol açmaktadır. Don Nehri’nin doğal olarak getirdiği su miktarı 1981-85 yılları arasında % 27, Dinyester’in % 40, Kuban’ın %49 ve Dinyeper’in %52 azalmıştır.”(Alkan, 2006)

Karadeniz’in bu kadar kirlenmesinin en büyük sebeplerinden biri de 1950-1992 yılları arasındaki iki kutuplu dünya düzeni ve Soğuk Savaş politikalarıdır. Nitekim “1976 yılında Akdeniz’de bölgesel çevre rejimi oluşturulurken “Karadeniz özel alanı”nın da⁸³ Sözleşme kapsamına alınması gündeme gelmiş, ancak Sovyetler Birliği, Romanya ve Bulgaristan’ın öngörülen eylem programının sorunsuz bir şekilde uygulanmasına engel çıkarabilecekleri düşüncesi ile Akdeniz çevre programının coğrafi yürürlük alanı, Karadeniz dışarıda kalacak şekilde belirlenmiştir”. Bu politik durum nedeniyle bölge devletleri uzunca bir süre Karadeniz’in sorunları ile ilgili işbirliği yapamamışlardır. Karadeniz’i kurtarmak düşüncesinden yola çıkarak kabul edilen bölgesel çevre programlarının ana eksenini ise 1992 yılında kabul edilen Bükreş Sözleşmesi oluşturmaktadır. Eylül 1993’ten itibaren de Karadeniz’e sahil devletlerinin katılımı ile Küresel Çevre Fonu (GEF Global Environmental Facility) tarafından finanse edilen BLES projesi başlatılmıştır. Bu proje ile Karadeniz’de kirliliğin önlenmesi ve kontrolü, Karadeniz ekosistemini yönetmek üzere bölgesel kapasitelerinin oluşturulması ve güçlendirilmesi hedeflenmiştir. Proje operasyonel olarak 1996 yılında tamamlanmıştır.⁸⁴

29 Haziran 1994’te de Bulgaristan’da Avusturya, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Almanya, Macaristan, Moldovya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Ukrayna’nın katılımı ile Tuna Havzasında zehirli atıkların engellenmesi, Karadeniz’in kirlenmesinin engellenmesi ve sürdürülebilir bir su yönetimi sağlamak amacıyla bahse konu 11 ülke ile AB arasında DRPC (Danube River Protection Convention) imzalanmıştır. 31 Ekim 1996 tarihinde de altı Karadeniz ülkesinin katılımı ile Karadeniz Stratejik Eylem Planı (BS-SAP) oluşturulmuş böylelikle ve 1996’dan itibaren ülkeler tarafından ulusal eylem

⁸² TBMM Tutanak Dergisi, 85nci Birleşim, <http://www.tbmm.gov.tr/tutanak/donem20/yil3/bas/b085m.htm>

⁸³ MARPOL-1973 EK-I, EK-II ve EK-V’de Karadeniz ve Baltık Denizi yarı kapalı olmaları nedeniyle özel alan olarak adlandırılmışlardır.

⁸⁴ GEF Programs, (Çevrimiçi) http://www.thegef.org/Map/orgp_2000-12.pdf, s. 79.

planları hazırlanmaya başlanmış ve uygulamaya konulmuşlardır. Bugün uygulanmakta olan önemli projelerden bir tanesi Karadeniz Stratejik Eylem Planının getirilerinden biri olan BSERP (Karadeniz Ekosistem Geri Kazanım Projesi)'tir. Proje altı Karadeniz ülkesi tarafından geliştirilmekte olup, UNDP tarafından desteklenmektedir. Projenin 2007 yılında tamamlanması beklenmektedir.⁸⁵

Tuna Havzası'nda gerçekleştirilen bir diğer proje de TEST (Transfer of Environmentally-Sound Technology to Reduce Transboundary Pollution in The Danube River Basin) projesidir. Proje Ekim 2000'den itibaren Bulgaristan, Hırvatistan, Macaristan, Romanya ve Slovakya'nın katılımı ile yürütülmektedir.⁸⁶

Akdeniz'deki deniz kirliliğinde Karadeniz'den gelen petrol tankerlerinin etkisi nedeniyle AB'nin çevre programlarına daha önceden de dolaylı olarak dahil olan Karadeniz, Avrupa Birliği'nin genişlemesine paralel olarak Karadeniz'e sınırı olan Romanya ve Bulgaristan'ın AB'ye üyeliği nedeniyle AB nin proje alanları arasına girmiş bulunmaktadır. Romanya bu kapsamda AB standartlarına ulaşmak doğrultusunda İtalya INGV (National Institute for Geophysics and Volcanology) ile ortaklaşa yürütülen W-BLESS (Western Black Sea Environmental System) Projesi'ne Temmuz 2003'de başlamış bulunmaktadır. Bu proje ile Tuna deltası dahil olmak üzere Romanya sahillerinin ve kirliliğinin gözetlenmesi, ve entegre bir sahil gözetleme yönetimi geliştirilmeye çalışılmaktadır.(Alkan, 2006)

Bölgede NATO tarafından da SfP (Science for Peace) kapsamında çevre projeleri yürütülmüştür. Bunlardan "Black Sea Ecosystem Processes And Forecasting / Operational Database Management System" altı sahil ülkenin katılımı ile gerçekleştirilmiştir. Projenin amacı kullanılan şamandıralar ve sensörler vasıtasıyla Karadeniz ekosisteminde oluşan değişimleri tahmin etmek , ölçmek ve ayrıca NATO için veri bankası oluşturmaktır. Proje 1998 yılında başlamış ve dört yılda tamamlanmıştır.⁸⁷

2001 yılı Kasım ayı sonunda, Tuna Nehri ve Karadeniz bölgesindeki ülkelerin bakanları Brüksel'de ortak bir önerge imzalamışlardır. Bu önerge ile Tuna nehri havzasında ekosistemi düzeltme ve su kalitesini yeniden sağlama yükümlülüğünü üstlenen bakanlar, gerekli bölgesel uzmanlığı ve suyun korunmasına ilişkin verileri bir araya getirmek ve projelerin finansmanını sağlamak için DABLAS olarak adlandırılan ve başkanlığını Avrupa Komisyonunun yürüttüğü bir görev ekibi oluşturmuşlardır. Karadeniz'deki kirliliğin

⁸⁵ GEF UNDP BlackSea Ecosystem Recovery Project, <http://www.blacksea-environment.org/Text/Project/default.html>

⁸⁶ GEF Programs, (Çevrimiçi) http://www.thegef.org/Map/orgp_2000-12.pdf, s. 103.

⁸⁷ BlackSea Ecosystem Processes and Forecasting / Operational Database and Management System, http://sfp1.ims.metu.edu.tr/Presentation2002/ODBMS_files/frame.htm

önlenmesine yönelik yapılan faaliyetleri özetleyen çalışmalar bu şekilde olmakla beraber, bu tür faaliyetlerin hem Karadeniz'deki çevre kirliliğinin önlenmesi hem de bölgesel işbirliğini teşvik etmesi açısından önemli ve devam ettirilmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir. Ancak çevre kirliliğinden kaynaklanan bu güvenlik probleminin önümüzdeki on yıl içerisinde stratejik dengeler bağlamında bir krize yol açmayacağı değerlendirilmektedir.

4.6.6. Karadeniz'in Korunmasına ilişkin Bükreş Sözleşmesi

Bu derecede kirlenme riski ile karşı karşıya bulunan ve coğrafi konumu bakımından kapalı bir havza içerisindeki Karadeniz'in kirlenmeden korunması için, Birleşmiş milletler Çevre Programı (UNEP) rehberliğinde sahildar dört devletin (SSCB, Bulgaristan, Romanya ve Türkiye) 1988 yılından başlayan çabaları 8 ayrı toplantıda devam ederek 1991 yılı başında bir çerçeve sözleşmesi ve onun ayrılmaz parçası niteliğindeki üç protokolün kaleme alınmasıyla son bulmuştu. Bilahare SSCB'nin ardısıllı olarak BDT'nin kurulmasıyla değişen siyasi yapı çerçevesinde bu başlangıç grubuna katılan Gürcistan, RF ve Ukrayna'nın da hazırlanmakta olan düzenlemeye taraf olmaya devlet edilmeleri ile Şubat 1992'de tekrar bir araya gelen Karadeniz sahildarı 6 devlet, bu sözleşmeye son şeklini vererek 21 Nisan 1992'de Bükreş'te aynı kent ile anılan Sözleşmeyi imzaladılar. Bükreş Sözleşmesi, diğer benzerleri gibi UNEP'in Bölgesel Denizler için dünya çapında kabul edilmiş geniş bir programın parçası olarak hayata geçirilmiştir.

Bükreş Sözleşmesi Karadeniz Havzasının türlü kirlenme kaynaklarından gelen kirlleticilere karşı korunması yolunda temel görevleri düzenleyen çevre bir metin olarak düşünülmüştür. Bükreş Sözleşmesi hangi kaynaktan geliyor olursa olsun Sözleşme Ek'inde yer alan tehlikeli maddeler ile Karadeniz'in kirlenmesini yasaklamaktadır. (Md.6) Bunun dışında Sözleşme, Karadeniz'in kirleticili kaynaklarını kontrol altına almak amacıyla tüm olası ayrıntıları içermeyen, fakat bu amaçla yapılabilecek düzenlemelerin zaman içinde yürürlüğe konmasına olanak sağlayan bir şemsiye düzenlemedir. Bu düzenleme, her türlü atık maddelerin denize boşaltılması ile denizin kirlenmesi, petrol ve öteki tehlikeli maddeler dolayısıyla ortaya çıkan acil durumlara ilişkin yapılacak eylemler, kontrol altına alınması öngörülen tehlikeli atıkların sınır ötesi taşınmaları, havayoluyla taşınan kirlilik, denizin kara-kökenli kaynaklardan kirlenmesine ilişkin hükümlerin gereken ayrıntılarını Sözleşmeye taraf olan devletlerin ileride kaleme alacakları ek protokollerle düzenlemelerini öngörmüştür. Sözleşmenin uygulama alanı Taraf Devletlerin egemen alanları olacak, ancak Taraf Devletler kendi iç sularında meydana gelen kirlenmenin Karadeniz deniz çevresi üzerinde olumsuz etkilerini göz önünde bulundurmaya üstleneceklerdir. (Bükreş Sözleşmesi Md.V(1)) Sözleşme, Boğazlar Bölgesini kapsam dışı bırakmakta ancak Boğazlara yönelik kirleticileri

kontrol etmeyi amaçlamaktadır. Sözleşmenin protokolleri büyük ölçüde Akdeniz için Barcelona Sözleşmesi ile yapılmış olan düzenlemelere paralellik arz etmektedir. Ayrıca Karadeniz için esas kirletici olan nehirlerin taşıdığı kirlilik için özel işbirliği öngörülmüştür. Deniz ekolojisine zarar verme özelliğini taşıyan petrol türevlerinin denizden taşınmaları sırasında veya kıyı tesislerinden engellenemez şekilde çeşitli biçimlerde deniz suyuna karışması ve bu ortama zarar vermesi gibi ani gelişen durumlarda kirlenmeyi kontrol altına almak için, Akdeniz’de Barcelona Sözleşmesine ek protokollerle getirilmiş düzenlemeye paralel bir hukuki çerçeve Karadeniz için de bu Sözleşme ile getirilmektedir. Bu hukuki çerçeveye göre denize petrol veya benzeri diğer kimyasal kirleticilerin döküldüğünü ilk tespit eden devlet diğerleri ile işbirliği halinde acil durumlar planlarını uygulamaya başlayacaklardır. Bunun için uygun şekilde ve vasıtalarla deniz alanı gözetlenecek, bir bilgi ağı ile ilgililer, belirlenmiş odak noktaları, arasında haberleşme sağlanacak ve önceden planlanmış çerçevede karşı tedbirler alınmaya çalışılacaktır.(Kutluk, 2003)

Sözleşmenin Md. XVII si; “Kirlenmeye Karşı Karadeniz’in Korunması” için devamlı bir komisyon kurulmasını öngörmektedir. Taraf devletler ise bu komisyonun merkezi ve sekretermasının İstanbul’da kurulmasını kararlaştırmışlardır.

Bükreş Sözleşmesi 1992’de parafe edilip 1994’te yürürlüğe girmesinden sonra öngörülen Karadeniz Komisyonu bu sözleşmeye taraftar olan devletlerin icra organı olarak Mayıs 1995’de Varna’da kurulmuştur. Bu amaçla görev yapacak Komisyon Sekreterliği de 15 Ekim 2000’de de İstanbul’da kurulmuştur. Ayrıca, Çevre Yönetimi ve Karadeniz’in Korunması Programı kapsamında zaman içinde çeşitli projelerin yürütülmesi için Koordinasyon Birimleri faaliyete geçirilmektedir. Bu yönetsel yapılanma, UNEP’in daha önce Akdeniz için Barcelona Sözleşmesi ile yapılmış olduğu düzenlemelerle büyük paralellikler taşımaktadır. Takip eden dönemde Karadeniz Çevre Programı üç aşamalı bir planı yürürlüğe sokmuştur. İlk aşamada çevresel hukuki düzenlemeler ve politikaların desteklenmesi ve geliştirilmesi, çevrenin değerlendirilmesi ve yönetilmesi için bölgesel yeteneklerin geliştirilmesi ve çevre yatırımlarının hazırlanmasının kolaylaştırılması hedef olarak benimsenmiştir. Bu aşamada Sözleşmeye taraf devletlerde uygun temas noktaları oluşturularak ortak işbirliğini sağlayacak yapının oluşturulması güçlükleri aşılmıştır⁸⁸. 1997’den itibaren uygulamaya sokulan Karadeniz Çevre Programı ikinci aşama planında;

⁸⁸ Değişik 6 konudan her birinde bir taraf devletle odaklaşan çalışma grupları tesis etmek ve buralardan diğer taraf devletler ile teması sürdürmek işlevi gerçekleştirilmiş ve bu yapı içerisinde Karadeniz’e ilişkin teknik verileri inceleme, değerlendirme çalışmaları ile eğitim programları yürütülmüştür. TDA (Transboundary Diagnostic Analysis-Sınırötesi Sorun teşhisi Analizleri) çalışması da bunlardan birisidir. Bunun tamamlanması ile Karadeniz için Stratejik Eylem Planının (SAP) gerçekleştirilmesi sağlanmış ve 31 Ekim 1996’da yapılan Bakanlar Konferansında kabul edilmiş ve bu gün “Uluslar arası Karadeniz Günü” olarak ilan edilmiştir.

Karadeniz sahildevletlerin ulusal eylem planlarını geliştirip uygulanması yoluyla, SAP'ın uygulanabilmesi için politika stratejilerinin güçlendirilmesi, SAP'ın teknik olarak uygulanabilmesi için hazırlıklar yapılması, ulusal eylem planlarının uygulanabilmesi için daha duyarlı ve ilgili kamuoyu katılımı sağlanması ve Karadeniz Stratejik Eylem planının hayata geçirilmesi için finansal planlama sağlanması hedeflenmiştir. Bu dönemde gereken ilave destekleyici, mali yapısal önlemler paketi ile birlikte altı adet Karadeniz Ulusal Eylem Planı ve bölgesel bir çere fonu yaratma imkanının araştırılan yapılabirlik etüdü hazırlanmıştır. Bu dönemde bölge ülkeleri ile önemli ölçüde ekonomik ve politik güçlüklerin yaşanmış olması projenin yürütülmesindeki dar boğazlar olmuştur. Bu dönemde kaydedilen bir diğer önemli gelişme ise besin tuzları miktarındaki artış sorunun çözümüne yönelmesi ve bu amaçla Tuna Komisyonu ile Karadeniz Komisyonunun bölgeler arası işbirliği inisiyatifini başlatması olmuştur.(Kutluk, 2003)

4.7. Türk Boğazları ve Montreux

4.7.1. Genel

İstanbul ve Çanakkale Boğazları tarihi süreç içerisinde en çok önem atfedilen su geçiş yollarından biri olmuştur. Boğazlar'a verilen bu önem aynı zamanda Boğazlar'ın kendine sahip olan devletlerin kaderi üzerinde etken bir rol oynamıştır. Bu kapsamda Boğazlar'a sahip olan devletin zayıflaması/güçlenmesi ile birlikte Boğazlar üzerindeki hakimiyetini kaybetmesi/sağlamlaştırması birbiriyle paralellik izlemiştir. (Davutoğlu. 2001)

1484 yılında bir Osmanlı gölü haline gelen Karadeniz ve Karadeniz'e tek açılış kapısı olan Boğazlar, Osmanlı Devleti'nin güç kaybetmeye başlaması ile birlikte, Osmanlı Devleti'nin tek taraflı kontrolünden çıkmaya başlamıştır. Bu kapsamda Rusya'nın yeni bir aktör olarak Karadeniz'de belirmeye başlaması, 1774 yılında Küçük Kaynarca Anlaşması ile birlikte Rus ticaret gemilerine Karadeniz'den Akdeniz'e, Akdeniz'den Karadeniz'e geçiş hakkı tanınması, Rusya'nın Karadeniz'e inişini tescil eden ve aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki kesin hakimiyetinin sona ermesinin dönüm noktası olmuştur.

1809-1840 yılları arasında ikili anlaşmaların konusu olan Boğazlar bu dönemde açık ve gizli anlaşmalar Boğazlar üzerinde Rus etkisinin artması ve bu etkinin artmasına karşılık İngiliz müdahalesine sahne olmuştur. 1841-1936 yılları arasında ise çok taraflı anlaşmalarla statüsü belirlenen Boğazlar, bu dönemden itibaren zamanın en önemli anlaşmalarının konusu olmuş⁸⁹, bu anlaşmalarla Boğazlar'ın savaş gemilerine kapalılığı ve ticaret gemilerine açıklığı

⁸⁹ Londra Boğazlar Sözleşmesi (13 Temmuz 1841), Paris Antlaşması ve Paris Boğazlar Sözleşmesi (1856), Karadeniz Hakkında Londra Sözleşmesi (13 Mart 1871) ve Berlin Antlaşması (13 Temmuz 1878)

kabul edilerek hem Avrupalı devletlerin Rusya üzerinde Karadeniz'den baskı oluşturmaları engellenmiş hem de Rusya'nın sıcak denizlere inerek Avrupalı devletler için tehdit oluşturmaları önlenmeye çalışılmıştır. I. Dünya Savaşı'nın kaybedilmesinden sonra imzalanan Mondros Mütarekesi ve Sevr Anlaşması ile birlikte Osmanlı Devleti'nin Boğazlar üzerindeki hakimiyetini kaybetmesi, imparatorluğun dağılması aynı paralellikte olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu döneminde boğazların rejimine ilişkin düzenlemeler özet olarak EK 4-F'dedir.

Lozan Anlaşması ile birlikte Boğazlar üzerindeki egemenliğin tam olarak sağlanamamasının hem Türkiye hem de Rusya açısından yarattığı güvenlik boşluğu ise (Kurumahmut 1999), Atatürk'ün günün siyasi konjonktürünü çok iyi değerlendirerek Boğazlar konusunu uluslararası platforma taşıması ve bunun sonucu olarak Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliğini teyit eden Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanması ile birlikte doldurulmuştur.

Türk boğazlarından geçiş rejimini ve boğazlar bölgesinin güvenliği işini düzenleyen Montreux sözleşmesi⁹⁰ 1923 'de Lozan Andlaşmasıyla birlikte imzalanan Boğazlar sözleşmesinin yerine geçmiştir. Sözleşme eskisine oranla Türkiye güvenliğine ve onun egemenlik haklarına çok daha uygun olduğu gibi, savaş gemilerinin geçiş rejimi bakımından Karadeniz'de kıyası bulunan devletlerin önceliğe sahip hakları ile öbür devletlere tanınan sınırlı haklar arasında daha iyi bir denge kurmuştur. (Soysal, 1989) Sözleşme 20 Temmuz 1936'da Montreux'de Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Yugoslavya, İngiltere ve İngiliz Commonwealth'ine dahil Avusturalya temsilcileri tarafından imzalanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. Lozan Boğazların rejimine dair Konvansiyon'a taraf olan ve konferansa katılmayan İtalya , Andlaşmanın 27. maddesi uyarınca, 2 Mayıs 1938'de Andlaşmaya katılmıştır. Japonya, 8 Eylül 1951 tarihli Barış Andlaşmasının (.maddesinde Montreux Konvansiyonunu "imza eden devlet sıfatından doğabilecek tüm haklarından ve menfaatlerinden vazgeçmiştir" (Toluner, 1989)

Montreux'nün en önemli özelliği, Lozan'ın Boğazlar bölgesinde Türkiye hesabına açık bıraktığı bir boşluğu doldurmasında ve Cumhuriyetimize büyük bir güvenlik getirmiş bulunmasındadır. Diğer taraftan Montreux, uluslar arası ilişkilerde siyasi andlaşmaların "Müzakere ve barışçı yollar" ile günün şartlarına daha uygun bir hüviyete sokulabileceğine, tarihte ender rastlanan bir örneği getirmiş olması bakımından dikkate şayandır. (Olca, 1976) Böyle olduğu içindir ki, Montreux sözleşmesi, değişikliğe bile uğramadan, bugüne değin yürürlükte kalabilmiştir. (Soysal, 1989)

⁹⁰ Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce 31 Temmuz 1936 günü, 3056 sayılı yasa ile onaylanmıştır.

Montreux Sözleşmesini iyi anlayabilmek için ve üzerinde oynanmaya çalışılan oyunlara karşı kuvvetli olabilmek için sözleşmenin yapıldığı yıllardaki dünya siyasi konjonktürünün ve sözleşme maddeleri üzerinde yapılan tartışmaların çok iyi analiz edilmesi gerekmektedir.

Yeni Türkiye, 1923’de Lozan’da,boğazlar bölgesinin silahtan arındırılmasını ve Boğazlardan geçişin denetlenmesi işinin Uluslar arası Boğazlar Komisyonuna bırakılmasını, o günkü koşullar içinde başka çare bulunmadığı ve Milletler Cemiyetinin dünyada barış ve güvenliği sağlayabileceği umudu ile kabul etmek zorunda kalmıştı. Oysa Milletler Cemiyeti kendisinden beklenen etkiyi gösteremeyecekti. Türkiye Mussolini İtalya’sının Doğu Akdeniz ve Balkanlar üzerindeki emellerinden öteden beri çekiniyordu. Bu arada Boğazlar gibi yaşamsal önemdeki bir bölgenin savunma olanağından yoksun kalmasından büyük kaygı duyuyordu.Konuyu ilk kez 1933 Mayısında Londra Silahsızlanma konferansında ortaya atan Türkiye, daha sonra katıldığı uluslar arası toplantılarda da, Boğazlar sözleşmesinin değişmesi gerektiğini ileri sürmekten geri kalmamıştı. (Soysal, 1989)

İtalya 1935 yılında Habeşistan’a saldırmış, bu arada Oniki Adayı silahlandırmaya başlamıştı.Arkasından Almanya Ren Bölgesini yeniden askerselleştirmiş ve Lokarno Güvenlik Anlaşmalarına son vermişti.Böylece Avrupadaki siyasal konjoktür gergin bir duruma girince Türkiye, Boğazlar Sözleşmesinin değiştirilmesine uygun zamanın geldiğine inanmıştı.Atatürk “Avrupa durumu böyle bir girişim için elverişlidir.Bu işi kesinlikle başaracağız” demişti. Gerçekten o sırada Sovyetler Birliği, Türkiye ile dostluk ve dayanışma içinde idi. Balkan Pakti⁹¹ yapılmış olduğundan, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya da Türkiye’ye destek olacaklardı. Bulgaristan , Türkiye’nin Boğazları sıkı biçimde denetimi altında tutmasını istememekle birlikte, Türk girişiminin kendisinin de Neuilly Andlaşmasının silahtan arındırma ile ilgili hükümlerinin değiştirmesine yol açabileceğini umduğundan sesini çıkarmayacaktı. Fransa , her ne kadar Barış Andlaşmalarına dokunulmasına karşı idi ise de, 1935 Andlaşmasıyla Sovyetler Birliği ile dostluk ve ittifak bağları kurmuştu ve Sovyetlerin istediği bir değişmeye karşı koymak istemezdi. İtalya’nın Akdeniz’deki emellerini bilen İngiltere’nin

⁹¹ Balkan Pakti Türkiye, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya arasında toplu güvenlik ve yardımlaşma yükümleri ortaya koyan bir bağıttır. Türkiye Büyük Millet Meclisince 6 Mart 1934 günü 2381 Sayılı bir Yasa ile onaylanmıştır. Paktın hazırlanması sırasında gerek imzacı devletler arasında, gerek onlarla Bulgaristan ve başlıca büyük devletler, özellikle Türkiye ile Sovyetler Birliği arasında geniş ve çetin görüşme, danışma ve tartışmalar olmuştur. Türkiye’nin 1925 Türk-Sovyet Saldırmazlık Andlaşmasına ek 1929 Protokolü uyarınca böyle bir Pakt imzalayabilmesi için gerekli Sovyet onayını sağlama işi ciddi bir sorun oluşturmuştur. Sonunda Balkan Paktının kimi hükümleri, Sovyet hükümetinin istediği biçimde değiştirilerek, Paktın kapsamına 6 Balkan Devletinin yalnız kendi aralarındaki sınırların girdiği daha çok açıklığa kavuşturulduğu gibi, Türkiye, Sovyetler Birliği için Pakta gizli bir çekince koymak zorunda da kalmıştı. Balkan Pakti, Bulgaristan ve Arnavutluk ona katılmak istemeyince, 9 Şubat 1934 günü Atina’da Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya Dışişleri Bakanlarınca imzalanmıştır.Bu bir savunma ittifakı, bölgesel bir yardımlaşma Pakti demektir. Ek protokol ile konuya şöyle bir açıklık getirildi :”Paktın amacı Balkan sınırlarını, bir Balkan devletince girişilecek bir saldırıya karşı güvence altına almaktır”

de Türk girişimini önlemesi düşünülemezdi. Japonya ise, Asya'da genişleme çabası içinde idi, Avrupa konularına ilgisiz bulunuyordu. Bu durumda, Lozan Boğazlar Sözleşmesinin imzacılarından, onun değiştirilmesi amacını güden bir konferansa katılmak istemeyecek tek devlet İtalya kalıyordu. Zaten İtalya, Habeşistan savaşı nedeniyle, kendisine Milletler Cemiyeti kararları çerçevesinde uygulanan yaptırım önlemlerine Türkiye'nin de katılmasını düşmanca bir eylem olarak görmüştü. (Soysal, 1989)

Türk Hükümeti, İngiltere'ye haber verdikten ve Sovyetler Birliği ile sıkı danışmalarda bulunduktan sonra, 11 Nisan 1936 günü Lozan Boğazlar Sözleşmesinin imzacısı İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan ve Romanya ile, Lozan'da görüşmelere katılmakla birlikte onu onaylamayan Sovyetler Birliği ve Yugoslavya'da özdeş bir muhtıra vererek, yeni Boğazlar Rejimini ortaya koymak üzere bir Konferans toplanmasını istemişti. (Soysal, 1989) Türkiye'nin, 1936 yılında, Boğazlar'ın rejimine ilişkin bir konferans düzenlenmesi için ilgili taraflara davette bulunmasındaki başlıca saik, Lausanne Boğazlar Sözleşmesi ile egemenliği üzerine getirilmiş olan sınırlamaların giderilmesiydi. Özellikle uluslararası barışın bozulmaya başlaması karşısında, bunun ülkenin güvenliği bakımından doğurabileceği ciddi tehdit ve tehlikelerin önlenmesi, o dönemde kabul edilmek durumunda kalan Lausanne rejimiyle belirlenen 'denge'nin artık etkisini kaybetmesi hatta bozulmuş olmasına olmasına dayandırılıyordu. Kısaca, Montreux'de oluşturulmasına çalışılacak yeni rejimin öncekinden farklı olması gereken böyle siyasi bir hedefi de vardı. (Tarhanlı, 2000)

Türk Hükümeti, *siyasal koşulların değişmiş olması, hükümlerinde değişmesini gerektirir* anlamına gelen "*Rebus sic stantibus*"⁹² hukuk ilkesine dayandırdığı bu muhtirasında özellikle şunları ileri sürüyordu (Soysal, 1989):

"Türkiye, 1923'de Lozan'da, geçiş serbestliği ve silahları arındırılma ile ilgili hükümleri içeren Boğazlar sözleşmesini imzaya razı olduğu zaman, Avrupa'nın genel durumu, siyasal ve askersel bakımlardan, bugünkünden bütünü başka bir görünüm içindeydi. Kara, deniz ve hava kuvvetleri o zaman çok daha az korkulacak nitelikte ve genel eğilim silahların azaltılması yönünde idi. Türkiye Boğazlar Sözleşmesinin sınırlayıcı hükümlerini, Milletler

⁹² "*Rebus Sic Stantibus*- Latince'de "koşullar değiştiği takdirde" anlamına gelen uluslararası hukuk ilkesi. Bu ilkeye göre antlaşmanın yapılışı sırasında var olan ve antlaşmayı etkileyen koşullarda değişiklik olması halinde taraflar bu antlaşmaya son verme ya da uygulamayı durdurma hakkına sahiptir. *Rebus Sic Stantibus* ilkesine başvurulabilmesi için; 1. Ortaya çıkan değişiklik köklü bir değişiklik olmalıdır. 2. Önceki koşulların antlaşmanın ana gereğini oluşturması gerekmektedir. 3. Ortaya çıkan değişiklik tarafların yükümlülüklerini önemli ölçüde etkilemelidir. Uluslararası hukuk sisteminin en önemli ilkelerinden olan *pacta sunt servanda* (ahde vefa) ilkesiyle çelişen bu ilkenin iki kural dışılığı bulunmaktadır; 1. Sınır antlaşmalarına son vermek için bu ilkedden yararlanılmaz. 2. Koşulların değişmesine kendi yükümlülüklerini yerine getirmemek suretiyle neden olan taraf bu ilkeyi ileri süremez." Bkz., ORAN, Baskın (Ed.), Türk Dış Politikası (Cilt I: 1919-1980), İletişim Yayınları, ISBN:975-470-944-0, 2001, s.371

Cemiyeti yasasının 10. Maddesinin güvencesine ek olarak, imzacı Devletlerin ve özellikle dört Büyük Devletin (İngiltere, Fransa, İtalya ve Japonya), bir tehdit karşısında Boğazların savunmasına birlikte ve Milletler Cemiyeti konseyince bu konuda kararlaştırılacak tüm araçlar ile, katılma yükümünü içeren Sözleşmenin 18.Maddesinin güvencesini gözönünde tutarak kabul etmişti.

Montreux Konferansı, İtalya dışında, ilgili 9 Devletin katılımıyla, 22 Hazirandan 22 Temmuz dek bir ay sürmüş ve yeni Sözleşmenin imzalanmasıyla sona ermiştir. Japonya'nın sözleşmeyi kabul biçimi bir az değişik olmuştur. Çünkü, Japonya Sözleşmesinin imzacıları içinde o sırada Milletler Cemiyeti üyesi bulunmayan tek devletti. O nedenle, Sözleşme (özellikle 19. ve 25.maddeler) uyarınca, Milletler Cemiyeti çerçevesinde Japonya'nın bir yükümlülük ile karşılaşmaması için, kendisini serbest tutacak bir çekinceyi sözleşme metninin altına koydurmuştu. Bu çekince kalmakta birlikte, Japonya 19 Nisan 1937 günü sözleşme için onayını bildirmiş, böylece ek Protokolü imzaladığı sıradaki "ad referendum" durumu sona ermiştir. (Soysal, 1989)

Sözleşme 27.Maddesine göre, Lozan Barış Andlaşmasını imza eden herhangi bir devletin ki yalnızca İtalya sözkosunu idi-katılmasına açık tutulmuştu. İtalya da Sözleşmeye 2 Mayıs 1938 günü katılınca, Bağlı Devletlerin sayısı 10 olmuştur. Şu da var ki, 2.Dünya Savaşından sonra Japonya ile Türkiye'nin de aralarında bulunduğu müttefiklerin, 8 Eylül 1951'de San Fransisko'da imzaladığı Barış Andlaşmasının 8.maddesi uyarınca Japonya Montreux Boğazlar Sözleşmesini imzalayan bir devlet olmasından ve 24 Temmuz 1923'de Lozan'da Türkiye ile imzalanan Barış Andlaşmasının 16.maddesinden (Türkiye'nin bıraktığı topraklar) doğabilecek tüm hak ve çıkarlardan vazgeçmiştir. (Soysal, 1989)

Sözleşme 1.maddesiyle, boğazlarda denizden geçiş ve gidiş-geliş ilkesini ortaya koyup bunun öbür hükümlerle düzenlediğini belirttiikten sonra, I.Kesimde Ticaret gemilerinin geçiş rejimi (geçişin biçimi, klavuz almanın isteğe bağlı olması, sağlık kontrolü, savaşta Türkiye savaşan durumda değilse geçiş serbestliği, savaşan durumda ya da yakın bir savaş tehlikesi içinde ise, ancak düşman olmayanların geçebileceği) düzenlenmektedir. (Soysal, 1989)

II.Kesimde savaş gemilerinin barışta ve savaşta geçiş rejimi, Karadeniz'de kıyısı bulunan devletler ile bulunmayanlara göre değişiklik göstermek üzere, düzenlenmiştir. Kıyısı olanların gemilerinin 15.000 tondan çok da olsa, barışta-önceden haber vermek üzere geçmesi, denizaltıların da su üstünden olmak koşulu ile gidip gelmesi öngörülmekte; genel olarak Boğazlarda transit durumdaki yabancı gemilere ilişkin tonaj sınırlamaları ve başkaca koşullar belirtilmekte; Karadenizde kıyısı olmayan devletlerin barışta ve denizde en çok 30.000 ton savaş gemisi bulundurabileceği; bunun belirli koşullarda 45.000 tona çıkabileceği,

ayrıca insancıl amaçlarla en çok 8.000 ton daha artırılabilceği ve ne amaçla olursa olsun, bu gemilerin Karadeniz’de 21 günden fazla kalamayacağı açıklanmaktadır. Ayrıca, Boğazlar bölgesindeki limanlara nezaket ziyareti yapacak savaş gemilerine ilişkin hükümler konulmuştur. (Soysal, 1989)

Türkiye’nin katılmadığı bir savaşta, savaşanların savaş gemilerinin geçişi ise yasaklanmıştır. Bu yasağa iki kural dışılık getirilmektedir. Birincisi, Milletler Cemiyeti yasası çerçevesinde bir devlete karşı yaptırımlar uygulanması durumu; ikincisi de gene bu yasa çerçevesinde yapılıp Türkiye’yi bağlayan bir karşılıklı yardım Andlaşması (o sırada Balkan Devletleriyle Türkiye’nin yaptığı 1934 Paktı söz konusuydu) gereği olarak saldırıya uğrayan bir devlete yardım durumlarıdır. Kuşkusuz Milletler Cemiyeti, Balkan Paktı ve 1939 Türk-İngiliz-Fransız İttifakı tarihe karıştıktan sonra bu maddelerin söz konusu hükümleri varoluş nedenini yitirmiştir. Eğer savaş zamanında Türkiye’de savaşan ise ya da Türkiye kendisini yakın bir savaş tehdidi altında görüyorsa, yabancı savaş gemilerinin geçişini Türk Hükümeti istediği gibi düzenleyecektir. İlk Montreux Sözleşmesinin ortaya koyduğu “yakın bir tehlike” olasılığına ilişkin bu hüküm Türkiye için ek bir güvence olmuştur. III.Kesim uçakların geçişine ilişkin tek maddeden oluşmaktadır. Buna göre, sivil uçakların gerek Akdeniz ile Karadeniz arasında, gerek Avrupa ile Asya arasında yasak bölgeler dışındaki yollarını ve geçiş koşullarını Türk Hükümeti düzenleyecektir. (Uçakların bu geçiş yolları ile yasak bölgeleri gösteren ve her yıl Dışişleri Bakanlığı’nca tüm Devletlere dağıtılan Boğazlardan geçişlerle ilgili Yıllık Raporun içindeki harita kitabımızın sonuna konulmuştur. IV.Kesim “Genel Hükümler” başlığı ile, Türkiye’nin 1923 Lozan sözleşmesiyle kurulan Uluslar arası Boğazlar Komisyonunun yetki ve görevlerini üstlenmesine ilişkindir. V.Kesimdeki “Son Hükümler” ile sözleşmenin onaylanması, yürürlüğe girişi, ona katılma ve ortadan kaldırma koşulları, süresi, değişiklik getirme biçim ve koşulları düzenlenmiştir.

Sözleşmeye bağlı I.Ekte geçiş sırasında Türk hükümetince alınacak resim ve ücretler; II.Ekte gemilerin tonajlarının hesaplanma biçimleri ile, çeşitli savaş gemilerinin tonları ve silahlarına göre tanımları; III.Ekte belirli üç Japon Okul gemisinin Boğazlardaki limanları ziyaret olanağı; IV.Ekte ise Karadeniz’de kıyısı bulunan Devletlerin donanmalarının tonaj tutarına girecek gemilerinin çeşitleri (savaş hattı gemileri, uçak gemileri, hafif suüstü gemileri, denizaltılar) gösterilmektedir.Boğazlar bölgesinin yeniden askerselleştirilmesine ilişkin hüküm Sözleşmeye ekli protokole konulmuştur. Protokol’ün 1.Fıkrası uyarınca Türkiye, sözleşme imzaların imzalanmaz Boğazları askerselleştirmiştir.

Türkiye Montreux Sözleşmesini özenle uygulamıştır. Bununla birlikte, Sovyetler Birliği, Boğazlar için yalnızca Türkiye ile Karadeniz’de kıyısı olan devletlerin söz sahibi olması

amacıyla, sözleşmeyi değiştirebilmek üzere, İkinci Dünya savaşı sona erince, önemli kimi istemlerde bulunmuştur. Ağustos 1945 Postdam Konferansının Boğazlara ilişkin kararından sonra da 8 Ağustos ve 24 Eylül 1946 günleri Türkiye'ye verdiği Notalarla, son Dünya Savaşı sırasında, Türk Hükümetince kimi Alman ve İtalyan savaş gemilerinin “ticaret gemisi” sayılıp, Boğazlardan geçirildiğini ileri sürerek, bu gibi olayların Sovyetlerin güvenliğini tehlikeye soktuğunu belirtmiş, güvenliğini sağlamak üzere de, Boğazlar Rejiminin değiştirilmesini ve Boğazların güvenliğinin Türkiye ile kendisinin birlikte sağlanmasını (üs kurma) istemiştir. Türkiye bu istemleri, İngiltere ve güçler dengesi bakımından Boğazların önemini anlayan Amerika Birleşik Devletlerinin desteğinden de yararlanarak kabul etmemiştir. Sovyetler Birliği, Türk Hükümetinin sıkı tutumu ve özellikle Amerika Birleşik Devletlerinin Montreux Sözleşmesinin imzacısı olmamasına karşın, Türkiye'yi desteklemesi üzerine bu istemlerine ısrar etmediği gibi, Montreux Sözleşmesinin ilk 20 yıllık süresi sonunda (9 Kasım 1956) ona son vermiş de değildir. Bağlı bir başka devlet de ona son vermediğinden, Sözleşme böylece 20 yıllık sürenin sonunda 28.madde uyarınca, ona son verilinceye değin, kendiliğinden yürürlükten kalmakta bulunmuştur. (Soysal, 1989)

Kuşkusuz, sözleşmenin üzerinden 70 yılı aşan zaman geçtiğinden, onun kimi hükümleri (Milletler Cemiyeti ile ilintili maddeler, savaş gemilerinin tanımı, Japonya'nın üyelik durumu vb.) bugün varoluş nedenini yitirmiştir. Ayrıca, II.Dünya Savaşından sonra Boğazlar konusuna yakın ilgi gösteren Amerika Birleşik Devletleri Sözleşmesinin imzacıları içinde değildir. Öte yandan, Boğazlardan geçişlerde kılavuz almanın isteğe bağlı kalması⁹³ II.Dünya Savaşından beri büyük oranda artan trafik sonucu durmadan kazalara, yangınlara neden olmaktadır⁹⁴. Bunun yanı sıra Boğazlardan kirlenme artmış, balıkçılık olanakları azalmıştır. Kılavuz ve romorkör için saptanan harçlar da günümüzün koşullarına uymamaktadır. Gerçi 1981 yılında geçişlerin düzenlenmesi için bir yasa hazırlığına girilmiştir. Ancak böyle bir yasa çıkarılsa da getireceği önlemler sözleşmenin sınırlarını aşamayacağından kimi sorunlar gene ortada kalacaktır. Bu durumda, ilkeler ve geçiş rejimi gibi nazik konulara dokunulmaksızın ve genel bir konferans toplanmasına gidilmeksizin, kılavuz, harçlar, Boğazlarda kazalara karşı özel sigorta ve zarar giderim gibi Türkiye için önemli ve haklı

⁹³ Montreux Sözleşmesi Kesim I (Ticaret Gemileri) Madde 2'de “Kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlı kalır” ifadesi yer almaktadır

⁹⁴ Yılda 50 bin civarında transit trafiğe, 600 bin civarında yoğun yerel trafiğe sahip ve 150 milyon civarında yolcu ve 750 bin civarında aracın taşındığı, İstanbul Boğazı'nda daha yoğun olmak üzere, Marmara Denizi'nde ve Çanakkale Boğazı'nda birçok deniz kazası meydana gelmiştir. Son on yılda ise özellikle İstanbul Bölgesi'nde 350'ye yakın kaza meydana gelmiştir. Bu kazaların %57'sini çatışmalar, %22'si karaya oturmalar, %16'sı karaya çarpma ve yangınlar ve %5'ini ise diğerleri oluşturmaktadır.

konularının, 29 Maddenin öngördüğü üzere, “diplomasi yolundan” ele alınıp çözümünü denemek olanağı her zaman vardır. (Soysal, 1989)

4.7.2. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Geçiş Rejimi

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin yapılmasına taraftar olanlar kadar, karşı çıkan devletler de olmuştu. Özellikle İtalya, Montreux Sözleşmesini onaylamayacağını açıklıyordu. Türkiye ile İtalya arasında Montreux Sözleşmesi imzalandıkta sonra yapılan görüşmeler antlaşmayla neticelenecekti. Bilindiği üzere İtalya 2 Mayıs 1938 tarihinde sözleşmeye katılacaktı. Romanya, yeni bir sözleşme yapılmasını I. Dünya Savaşı'ndan sonra yapılan antlaşmaların değişimine taraf olduğundan, Türkiye'nin isteğini kabul ediyordu. Bulgaristan, Türkiye'nin Boğazlarda mutlak egemenliğine karşı olmakla birlikte Neuilly Antlaşması'nın değişimine yol açabilir diye olumlu yanıt vermişti. Bulgaristan Türkiye'nin verdiği 11 Nisan tarihli notayı inandırıcı bulmuştu. İngiltere'de İtalya tehlikesi dolayısıyla Türkiye'nin sözleşmenin hükümlerini değiştirmesini doğal karşılamıştır. Aynı biçimde Yunanistan'da bunu kabul etmişti. Konferans II. Başkanı Politis, Montreux konferansı sonucu Yunanistan ve Türkiye'nin güvenliğini ilgilendiren sorunların tam bir çözüme ulaşması yolundaki isteğini yineliyordu.

22 Haziran 1936'da Montreux'da başlayan Konferans da 12 yıl önce Boğazları askersizleştiren ve silahtan arındıran hükümlerin değişimi görüşülüyordu. Türkiye, yeni bir savaş başlamadan tüm Balkanlar ve Ortadoğu'nun kilit taşı konumundaki Boğazların statüsünü açıklığa kavuşturmak istiyordu. Konferans, Bulgaristan, Fransa, İngiltere, Yunanistan, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği ve Yugoslavya'nın katılımıyla açılmıştır. İtalya, Habeşistan'a ait Türkiye'nin Milletler Cemiyetindeki zorlama önlemlerine katılımı nedeniyle muhalefet ediyordu. Türkiye görüşünü maddelik bir sözleşme tasarısında bildirmişti. Türk tasarısı, özellikle kendini pek yakın savaş tehdidi altında hissetmesi halinde, Boğazlarda uygulamak istediği rejime ilişkindi. Türkiye artık savaş ve pek yakın savaş halinde savaş gemilerinin Boğazlardan geçirilişinde denetim hakkına sahip olmak istiyordu. Bir diğer fark ise, askeri uçakların gemiler gibi Boğazların üstünden uçmasının yasaklanmasıyla ilgiliydi.⁹⁵

Türk tasarısı, ticaret gemilerinin geçişi konusunda Türkiye'nin, gerek barış ve gerek Türkiye'nin tarafsız olduğu savaş durumunda, serbestlik ilkesini kabul ediyordu. Türkiye savaştan devletse, yine tarafsız ticaret gemilerinin Boğazlardan geçebileceğini kabul ediyordu. Türkiye gerek barış zamanında, gerekse tarafsız olduğu durumlarda, savaş gemileri

⁹⁵ TURAN, S. <http://www.turkishpilots.org.tr/>

ve denizaltılar dışında bazı kısıtlamalarla geçebileceklerini, ancak Karadeniz'e kıyısı olan gemilerle kıyısı olmayanlar arasında bir ayırım olmamasından yanaydı. Ama yine de Karadeniz'de kıyısı bulunmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajın ve bu devletlere ait gemilerin bu denizdeki kalış sürelerinin sınırlandırılmasından yanaydı. (İnan, 1995) İngiltere Konferans sırasında Boğazların silahlandırılmasını kabul etmekle birlikte Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasına karşı çıkıyordu. Boğazlardan geçişlerde savaş gemilerine serbestlik ilkesini benimsiyor, Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde bulundurabilecekleri savaş gemilerinin tonaj açısından sınırlandırılmamasından yanaydı. Ayrıca pek yakın savaş tehlikesi durumunu da kabul ediyordu. Rus ve İngiliz tezlerinin çatıştığı nokta Kurtuluş Savaşı'ndan beri uluslararası düzeyde bağlantısızlığı ile saygı kazanan Türkiye'nin Boğazlara tam egemen olmasıydı. Başta Sovyetler Birliği olmak üzere, toplantıya Karadeniz'e kıyısı bulunduğundan ötürü katılan ülkelerin hemen hepsi; Boğazlar'ın tarihsel olarak süregelen "kapalı" statüsünün devamını ve bunun sağlanmasının sadece Türkiye'ye bırakılmasını öneriyorlardı. Buna karşılık İngiltere ve müttefikleri, Boğazlar'ı "açık" bir statü içinde görmek istiyor ve silahlardan arındırılmış Boğazlar'daki denetimi uluslararası bir komisyona bırakmak istiyorlardı. (Ateş, 2001)

Montreux Sözleşmesi Boğazların Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere yasaklanmasını gerçekleştiremediğinden Sovyet güvensizliğinin sürmesine yol açıyordu. Ama yine Montreux Antlaşması yapıldıktan sonra özellikle II. Dünya Savaşı'ndan sonra Karadeniz kıyısındaki devletlerin Sovyetler Birliği'nin başını çektiği bloğa dahil olmasıyla Sovyet tezi ağırlık kazandı ve böylece Türkiye'nin çıkarlarına işleyen bir Boğazlar rejimi ortaya çıktı. Yeni statü yeni bir dünya savaşının arkasından Karadeniz Bölgesinde güvenliği arttırıyordu.

Montreux, hem Türkiye, hem de Sovyetler Birliği'nin çıkarlarına daha uygundu. O günlerde Sovyetler Birliği, Boğazları Türkiye'nin istediği gibi silahlandırabilmesini, kendi güvenliğinin bir gereği olarak savunmuştur. (Avcıoğlu, 1974) Sovyetler Birliği'nin amacı Boğazları kendi savaş gemilerine açmaksa, ondan daha çok istediği de Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlere kapatmaktı. Zaten Ruslar Karadeniz'i açık deniz saymıyorlardı. Ama Karadeniz'in Boğazlardan başka çıkışı olmadığından genel olarak Ruslar tüm tarihleri boyunca Karadeniz'i açık deniz saymamışlardı. Onlar önce belirtildiği üzere Cebelitarık'tan girilen ve Süveyş'ten çıkan Akdeniz'den çok farklı olduğunu sık sık vurguluyorlardı.

Sözleşme 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir ve halen yürürlükte dir. Bu andlaşma ile Türkiye, Boğazları yönetme hakkını elde etti.⁹⁶ Boğazlar terimi ile Çanakkale, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nın birlikte kastedildiği bildirildikten sonra, 1923 Lozan Sözleşmesi yerine anılan sözleşmenin Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de kıyıdaş devlet güvencesinde Boğazlardan geçişin düzenlenmesi olduğunu bildirmektedir.⁹⁷ Montreux Sözleşmesi savaş gemilerine Lozan'dan farklı olarak Karadeniz'e kıyası olmayan devletlerle olanlar arasında ayırım yapmaktaydı, tüm devletlere geçiş özgürlüğü tanımakta ama Karadeniz'e kıyası olmayan devletlere daha sıkı yaptırımlardan yanadır. Bunların gemilerinin Karadeniz'de kalış süreleri sınırlanmakta,⁹⁸ uçak gemilerine ve denizaltılara geçiş özgürlüğü tanımamaktadır. Buna karşı Karadeniz'e kıyası olan ülkeler Türkiye'ye 8 gün önceden haber vermek ve bazı kayıtlara uymak koşuluyla geçiş özgürlüğüne sahiptirler. Ayrıca, barış zamanında Karadeniz devletlerinin savaş gemilerinin Boğazlardan serbestçe geçmesi kabul edildi. (Toluner, 1989) Uluslararası denetimi kaldırmakta ve Boğazlar yeniden askerileştirilip Türkiye'nin egemenlik hakları yeniden sağlanmaktadır. Ana Metin'in askerileştirmeye üstü örtülü destek verdiğini görmekteyiz. Ek protokolde de askerileştirme açıkça belirtilmektedir. (Pazarcı, 1993)

Bu sözleşme ile Boğazlar Komisyonu kaldırılmış ve Boğazların askerileştirilmesine izin verilmiştir. Ayrıca geçiş rejimine gelince; ilke serbestliktir. Ticaret gemileri barış zamanında ve savaş zamanında Türkiye tarafsızsa tam serbest geçiş hakkına sahiptirler. (İnan, 1995) Diğer durumlarda geçişe Türkiye lehine bazı kısıtlamalar getirilmiştir. Savaş gemilerinin barış zamanında geçişi ise sınıflarına bağlı olarak düzenlenmiştir.

Montreux Konvansiyonu, Türkiye'nin Boğazlar bölgesindeki egemenliğini yalnız geçiş ve ulaştırma konusunda sınırlandırır, geçiş ve ulaştırma konusunda Andlaşma' da öngörülen düzenden ayrılan bir düzen getirmek yetkisini kaldırır. Andlaşmanın kapsamına girmeyen konularda, örneğin zabıta ve yargı yetkisinin kullanılması ile ilgili yetkileri saklıdır. (Pazarcı, 1993) Montreux Sözleşmesi ile Boğazlar hakkındaki silahsızlanma kayıtları kaldırılıyor ve Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki egemenliği tam olarak kuruluyordu. Öte yandan 1923 sözleşmesine oranla hem Türkiye hem de Karadeniz Devletleri lehine bazı değişiklikler de getirilmiştir. Özellikle savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi meselesinde,

⁹⁶ Koji Sakurai, Yomiuri Shimbun Gazetesi, 16 Ekim 2001, TOKYO. Çeviri: Başbakanlık Basın, Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü

⁹⁷ TURAN, S., <http://www.turkishpilots.org.tr/>

⁹⁸ Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar-Belgeler Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:390 Ekim 1936

Türkiye tarafsız ve savaş dışı ise savaşan tarafların savaş gemileri Boğazlardan geçemeyecektir. Türkiye savaşa girerse veya kendisini yakın bir savaş tehlikesi karşısında görürse, diğer devletlerin savaş gemilerine geçişi Türkiye'nin taktirine kalacaktır. (Toluner, 1989) Elde edilen bu kazanımlardan da anlaşılacağı üzere Montreux, bölge devletlerinin ve Türkiye'nin bir zaferi olmuştur. (Avcıoğlu, 1974) Tevfik Rüştü ARAS'ın Montreux Müzakerelerinde söylediği gibi "Boğazlar Türkiye'nin kalbidir." (Elekdağ, 1996) Boğazlar, Türkiye için herhangi bir menfaat değil var olma, egemenlik ve güvenlik meselesidir. Türkiye'ye Boğazlar üzerinde yeniden hükümler kazandıran Montreux Sözleşmesi, imzalandığı 1936 yılından bu yana meydana gelen teknolojik gelişmeler ve önemli siyasi değişimlere karşın değiştirilmemiştir. (Özalp, 2001)

Sözleşmenin sona ermesi yada değiştirilmesine ilişkin hükümlere gelince, bu sözleşme ilke olarak 20 yıllık süre ile yapılmıştır. Bu sürenin bitiminden iki yıl önce taraflardan birinin bir ön bildirimde bulunması durumunda sözleşmenin iki yıl sonra bütün taraflar için sona ermesi gerekmektedir. Ancak öngörülen 20 yıllık sürenin bitiminden sonra herhangi bir taraf devletin herhangi zamanda sözleşmeye son verme ön bildiriminde bulunması durumunda sözleşmenin iki yıl içinde sona ermesi ihtimali her zaman vardır. Sözleşmenin bir bölümünü değiştirilmesi imkanı da vardır. Yürürlük süresi 20 yıl olarak belirlenen Sözleşmenin (md. 28/1), bu sürenin bitim tarihi olan 9 Kasım 1956'dan itibaren sona erdirilme sürecinin başlayabilmesi, akit tarafların sözleşmeyi sona erdirme ön bildirimi beyanlarına tabi tutulmuştur (md.28/3). Bu süreç bugüne kadar başlatılmamıştır. Bununla beraber, Sözleşmenin 1'inci maddesinde teyit edilen geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibinin sonsuz bir süresi olacağı belirtilmiştir (md. 28/2).

4.7.2.1. Ticaret Gemileri

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde ticaret gemilerinin açık bir tanımı yapılmamıştır. Sözleşmenin 7'nci maddesi, "Savaş Gemileri" başlıklı II. Kısım (md. 8-22) kapsamına girmeyen bütün gemileri ticaret gemisi olarak kabul etmektedir. Bir başka deyişle, savaş gemisi grubuna girmeyen tüm gemiler, bu bağlamda devlet gemileri de (ticari amaçla kullanılsın veya kullanılsın) ticaret gemisi grubuna girmektedir.

Barış Zamanı

Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrakları ve taşıdıkları yükler ne olursa olsun, uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetimine tabi tutulmaları hariç olmak üzere, hiçbir merasime tabi olmadan, Boğazlardan geçiş ve seyrisefain tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Ege Denizi'nden veya Karadeniz'den Boğazlara giren her gemi, Boğazların girişine yakın bir sağlık

istasyonunda duracaktır. Bu denetim, bir temiz sağlık belgesi veya gemide bulaşıcı ve salgın bir hastalık olmadığını doğrulayan bir sağlık bildirisini gösteren gemiler için, gündüz ve gece, mümkün olan azami süratle yapılacak, gemiler Boğazlardan geçişleri esnasında bundan başka durmak zorunda bırakılmayacaklardır. Bu gemiler Boğazların bir limanına uğramaksızın transit (durmaksızın) gezerlerken, alınması öngörülen ve Sözleşmeye ek LAHİKA I'de yer alan vergilerden ve harçlardan başka hiçbir vergi ya da harç ödemezler (md. 2/1, 3/1). LAHİKA I'de öngörülen vergiler ve harçlar "Altın-Frank" esas alınarak saptanmıştır. Verilecek hizmetler karşılığı olarak alınacak vergi veya harçlar, geminin sicile kayıtlı net tonajı üzerinden hesaplanacaktır.

Kılavuzluk ve römorkaj (römorkörcülük diğer bir ifade ile yedekleme) isteğe bağlıdır. Ticaret gemilerinin acentası veya kaptanının bu hizmetleri talep etmeleri ve Türk makamlarınca anılan hizmetlerin yerine getirilmesi halinde ücret alınabilecektir. Bahse konu ihtiyari hizmetler için alınacak ücretlerin miktarı belirli periyotlarla, Türk Hükümeti'nce yayınlanacaktır.

Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Sözleşmenin 4'üncü maddesine göre, savaş zamanında, Türkiye savaşan değilse, ticaret gemileri, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde Boğazlardan geçiş ve seyrisefain özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu durumda da kılavuzluk ve römorkörcülük isteğe bağlı kalmaktadır.

Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında, Türkiye savaşansa, Türkiye ile savaş durumunda olan bir devlete ait ticaret gemileri Boğazlardan geçemezler. Tarafsız devletlere ait ticaret gemileri, Türkiye ile savaşta olan devlete (düşmana) hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanabilirler. Gerek "düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek" koşulu, gerekse Türkiye'nin savaşan bir devlet olarak savaş hukukundan kaynaklanan hakları; Türkiye'ye, geçiş yapan gemilerin taşıdıkları yükleri kontrol etme, dolayısıyla harp kaçağı olan malları zapt ve müsadere etme hakkı vermektedir. Bu durumda gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapmaları gerekir (md. 5).

Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu

Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda da, ticaret gemileri, barış zamanı için öngörülen düzen uyarınca Boğazlardan geçebileceklerdir. Ancak, gemilerin Boğazlara gündüz girmeleri ve geçişlerini her seferinde Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapmaları gerekir. Kılavuzluk, bu durumda da zorunlu kılınabilecek, ancak ücrete bağlı olmayacaktır (md.6).

4.7.2.2. Savaş Gemileri

Sözleşmenin savaş gemilerine ilişkin hükümleri (md. 8-22); bu gemilerin tonajlarının hesabı için uygulanacak tanımlama (standart su taşıyımı) ve gemilerin sınıfları ve niteliklerini havi II sayılı LAHİKA ile birlikte mütalaa edilmelidir.

Barış Zamanı

Amacı, Boğazlar'dan geçişi ve gemilerin ulaşımını Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin bu denizdeki güvenlikleri çerçevesinde koruyacak şekilde düzenlemek olan Sözleşme; Boğazlardan geçiş ve Karadeniz'de bulundurulabilecek yabancı deniz kuvveti bakımından bazı sınırlamalar getirmektedir.

Boğazlardan Geçişe İlişkin Sınırlamalar

Sözleşme, her sınıf savaş gemisine geçiş hakkı tanımamış, bu haktan yararlanacak savaş gemilerininin geçişlerini bazı kayıt ve sınırlamalara tabi tutmuştur. Sözleşmenin 10'uncu maddesine göre barış zamanında, hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler; ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlara Sözleşmede öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ve harç ödemeksizin Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır.

Savaş gemileri, Boğazlara gündüz girebilirler. Geçiş sırasında, deniz kuvvetinin komutanı, durmak zorunda olmaksızın Çanakkale Boğazı'nın ve İstanbul Boğazı'nın girişindeki bir işaret istasyonuna, komutası altında bulunan kuvvetinin tam kuruluşunu bildirmekle mükelleftir (md. 10, 13). Boğazlardan geçiş halinde bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri "uçakları" hiçbir durumda kullanamayacaklardır (md. 15).

Savaş gemilerininin barış zamanında Boğazlardan geçmesi için, Türk Hükümeti'ne diplomatik yoldan bir ön bildirimde bulunulması gerekmektedir. Bu ön bildirim normal süresi sekiz gündür. Ancak, Karadeniz kıyıdaşı olmayan devletler için bu sürenin on beş güne çıkarılması arzuya şayan sayılmaktadır. Bu ön bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir. Her tarih değişikliğinin üç günlük bir ön bildirim konusu olması gerekmektedir. Ayrıca Boğazlara girişin, ilk ön bildirimle belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir süre içinde yapılması

gerekmektedir. Bu sürenin bitiminden sonra, ilk ön bildirim için olan aynı koşullar içinde yeni bir ön bildirimde bulunulması gerekecektir (md. 13).

Yukarıdaki sınırlamaların dışında 14'üncü madde uyarınca savaş gemilerinin tonajları ve sayıları da sınırlanmıştır. Bu madde hükmüne göre “Boğazlardan geçiş halinde bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacak ve bu kuvvetler dokuz gemiden çok gemi içermeyeceklerdir”. Yine aynı maddeye göre, “Boğazlardaki bir limanı ziyaret eden gemiler ile geçiş sırasında bir hasara uğramış olan savaş gemileri bu tonaja katılmayacaktır”. Hasara uğrayan gemiler tamirat esnasında, Türkiye tarafından yayımlanan özel güvenlik hükümlerine bağlı tutulacaklardır. Bu kayıt ve sınırlamalardan, gemilerin tonaj ve sınıfı ile ilgili olanları, Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin savaş gemilerinin geçişinde uygulanmayacaktır. Karadeniz’e kıyıdaş devletler, öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerini Boğazlardan geçirebileceklerdir. Şu koşulla ki, bu gemiler Boğazları ancak tek başlarına ve en çok iki muhrip eşliğinde geçebileceklerdir (md. 10, 11). Hattıharp gemileri Sözleşmeye ek II sayılı LAHİKA’da tanımlanmaktadır⁹⁹.

Karadeniz’e kıyıdaş devletler, dışarıda yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltılarını, tezgaha koyuştan ya da satın alıştan Türkiye vaktinde haberdar edilmişse, deniz üslerine katılmak üzere Boğazlardan geçirme hakkına sahiptirler. Bahse konu devletler denizaltılarını, bu konuda ayrıntılı bilgiler vaktinde Türkiye’ye verilmek koşuluyla bu deniz dışındaki tersanelerde onarılmak üzere de Boğazlardan geçirme hakkına sahiptirler. Her iki durumda da denizaltıların gündüz ve su üstünden seyretmeleri ve boğazlardan tek başlarına geçmeleri gerekmektedir (md.12). Belirtilen bu istisnai durumlar dışında denizaltıların Boğazlardan geçmeleri öngörülmemiştir. Boğazlarda geçiş yapmakta olan savaş gemileri, hasar veya geminin teknik yönetimine bağlı olmayan deniz arızası durumları hariç olmak üzere, geçişleri için gerekli olan süreden daha uzun bir süre Boğazlarda kalamayacaklardır (md.16).

Yukarıda yer alan Sözleşme hükümleri, herhangi bir tonajda veya kuruluşta olan bir deniz kuvvetinin, Türk Hükümeti’nin çağrısı üzerine, Boğazlardaki bir limana sınırlı bir süre için nezaket ziyaretinde bulunmasına engel değildir (md. 17).

⁹⁹ Bkz. Montreux Sözleşmesi

Karadeniz’le İlgili Sınırlamalar

Sözleşmenin 10’uncu maddesi hükmünce, barış zamanında, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin, sadece hafif suüstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemileri Boğazlardan kuzeye geçiş yapıp Karadeniz’e açılabilirler. Bunların dışında kalan herhangi bir sınıf savaş gemisinin, örneğin, denizaltıların ve uçak gemilerinin Karadeniz’e geçme imkanı yoktur. Bu genel sınırlamalar dışında Sözleşmenin 18’inci maddesi tonaj ve süre bakımından da sınırlamalar getirmiştir.

Karadeniz’e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Bu Denizde Bulundurabilecekleri Toplam Tonaj

Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri gemilerin toplam tonajı, 30.000 tonu aşmayacaktır (md. 18/1.a). Ancak herhangi bir anda, Karadeniz’in en güçlü donanmasının tonajı, Sözleşmenin imza tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın tonajını (Sözleşmenin yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinde SSCB 60.000 tonluk bir donanmaya sahipti) en az 10.000 ton aşarsa (Ocak 1992 itibariyle dağılan SSCB Karadeniz Donanması’nın tonajı 105.000 ton idi) 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde artacak ve en çok 45.000 ton olabilecektir (md. 18/1.b). Bununla beraber Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıda öngörülen toplam tonajın üçte ikisiyle sınırlandırılmış bulunmaktadır (md.18/1.c). Bu amaçla; Karadeniz’e kıyıdaş devletler, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz’deki donanmasının toplam tonajını Türk Hükümetine bildirecektir. Türk Hükümeti de topladığı bu bilgileri akit taraflara ileticektir (md.18/1.b).

Yukarıdaki tonaj sınırlamasına Sözleşme bir istisna getirmiştir. Buna göre, Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletler, bu denize, insancıl amaçlarla toplamı 8000 tonu aşmayacak bir deniz kuvvetini, 13’üncü maddede öngörülen ön bildirim gerektirilmeksizin, yollayabilirler. Bugün için geçerli olan 45.000 tonluk toplam tonaj dolmamışsa, Türk Hükümeti bunların geçişine izin verecektir. Bahse konu toplam tonaj yapılan geçişler nedeniyle daha önce kullanılmış bulunuyorsa veya gönderilmek istenen kuvvetlerle bu tonaj aşılabarsa, Türk Hükümeti, bu izin isteminden Karadeniz’e kıyıdaş devletleri hemen haberdar edecektir. Karadeniz’e kıyıdaş devletler, kendilerine bildirilen bu duruma 24 saat içinde itiraz etmezlerse, Türk Hükümeti, en geç 48 saat içinde ilgili devletlere kararını bildirecektir. Karadeniz’e kıyıdaş olmayan devletlerin deniz kuvvetlerinin, Karadeniz’e bundan sonraki her geçişi, kullanılabilir toplam tonajın (45.000 ton) sınırları içinde yapılacaktır (md.18/1.d).

Karadeniz'e Kıyıdaş Olmayan Devletlerin Savaş Gemilerinin Bu Denizde Kalabilecekleri Süre

Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun, kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde 21 günden fazla kalamayacaklardır (md. 18/2). Türk Hükümeti, Boğazlardan geçiş ve Karadeniz'deki durumla ilgili istatistikleri toplamak, gerekli bilgileri vermek, ayrıca savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin her hükmün yürütülmesine nezaret etmek yükümlülüğündedir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri çerçevesinde hazırlanmış olduğundan, Boğazlardan geçiş ve Karadeniz'e ilişkin hükümlerin tek nezaretçisi olan Türkiye, belirtilen bu miktarlar üzerindeki bir ön bildirimle karşılaştığında, buna Sözleşme hükümlerine göre uygun cevabı verme hakkına sahiptir. Sözleşme hükümleri haricinde hangi şartlarda olursa olsun, özel bir uygulamaya gidilmesinin söz konusu dahi edilmemesi gerekir.

Türkiye'nin Tarafsız Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, savaş gemileri, yukarıda belirtilen barış zamanı için öngörülen koşullar çerçevesinde, Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanacaklardır (md. 19/1). Bununla beraber savaştan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Ancak, Karadeniz'e kıyıdaş olsun veya olmasın, savaştan bir devlete ait olup da savaşın başlangıcında üs ve limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemileri, bu limanlara dönmek üzere Boğazlardan geçiş yapmak hakkına sahiptirler (md. 19/2,4). Bu gemilerin, Boğazlardan geçiş süresince, deniz harbi hukukunun savaştan devletlere tanıdığı zapt ve müsadere hakkı ile muayene hakkını icra etmeleri veya diğer herhangi bir düşmanca eylemde bulunmaları yasaklanmıştır (md. 19/5).

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Boğazların savaştan devletlerin savaş gemilerine kapalı olması kuralına iki istisna getirmiştir. Bunlar:

Milletler Cemiyeti Misakından Doğan Hak ve Yükümlülüklerin Yerine Getirilmesi Amacıyla Savaştan Devletlerin Savaş Gemilerinin Boğazlardan Geçmesi

Buna göre, Milletler Cemiyeti Konseyi'nin almış olduğu bir karar uyarınca ortak bir harekete katılan devletlerin savaş gemileri, bu devletler savaştan devlet statüsünde dahi olsa, Boğazlardan geçebilirler (md. 19/2, 25). Ancak, Milletler Cemiyeti'nin 19 Nisan 1946 tarihinden itibaren hukuken ortadan kalkmış olması ve Birleşmiş Milletlerle arasında bir halefiyet (ardıllık) durumunun bulunmaması nedeniyle, yukarıdaki hükmün uygulama imkanı kalmamıştır. Bununla beraber, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin hepsi sonraki tarihli bir andlaşma olan Birleşmiş Milletler Andlaşması'na da taraftırlar.

Andlaşmanın 25'inci maddesi ile Teşkilat Üyeleri, Güvenlik Konseyi'nin almış olduğu kararları kabul etmek ve uygulamakla yükümlüdürler. Andlaşmanın “Barışın Tehdidi, Bozulması ve Saldırma Fiili Halinde Yapılacak Hareket” başlıklı VII. Bölümündeki uygulamalar kapsamında (md. 39-51) BM Üyeleri, Güvenlik Konseyi tarafından kararlaştırılan tedbirlerin yürütülmesine yardım etme yükümünü yüklenmişlerdir (md. 49). Bu nedenle, Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlama önlemlerini yerine getirmek maksadıyla, savaşıan herhangi bir devletin savaş gemileri, Boğazlardan geçebilecektir. Bu nedenle, Birleşmiş Milletler Teşkilatı çerçevesinde alınan zorlayıcı tedbirlerin uygulanması, bugün, Boğazların muharip devletler savaş gemilerine kapalı tutulması ilkesinin bir istisnasını oluşturur. (Toluner, 1989) Ayrıca, BM üyesi devletlerin, BM Andlaşması'ndan doğan yükümlülükleri ile diğer herhangi bir andlaşmadan doğan yükümlülüklerinin çatışması halinde, BM Andlaşması'ndan doğan yükümlülüklerinin üstün geleceği, BM Andlaşmasında hükme bağlanmıştır (md.103). Bu nedenle, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde, yukarıda belirtilen nitelikte bir hüküm yer almamış olsaydı dahi, BM Güvenlik Konseyi'nin alacağı zorlama önlemlerini yerine getirmek amacıyla, BM üyesi devletlerin savaş gemileri Boğazlardan geçebilecektir. (İnan, 1995)

Türkiye'yi Bağlayan Karşılıklı Yardım Andlaşmasına Taraf Olan Savaşıan Herhangi Bir Devletin Savaş Gemilerinin Boğazlardan Geçmesi

Milletler Cemiyeti Misakı çerçevesinde yapılmış olup Misakın 18'inci maddesi hükümleri uyarınca Sekreterliğe tescil edilmiş ve yayımlanmış, Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım andlaşması gereğince, tecavüze uğrayan bir devlete yardım etmek üzere karşılıklı yardım andlaşmasına taraf olan savaşıan herhangi bir devletin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesi Sözleşmede öngörölmüştür (md. 17/2).

Yukarıda da ifade edildiği şekilde, Milletler Cemiyeti'nin hukuken sona ermiş olması ve Cemiyet döneminde Türkiye'nin böyle bir andlaşmaya taraf olmaması nedeniyle, bu istisnanın bugün için uygulanma imkanı mevcut değildir. Böyle bir andlaşma mevcut olsaydı dahi, BM Andlaşması bunun uygulanmasına imkan vermezdi¹⁰⁰.

Türkiye'nin Muharip Olduğu Savaş Zamanı

Savaş zamanında, Türkiye savaşıan ise, savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti tümüyle dilediği gibi davranabilecektir (md. 20). Diğer bir ifade ile Türkiye'nin muharip olduğu bir savaş durumunda, yabancı devletlere ait savaş gemilerinin Boğazlardan

¹⁰⁰ BM Andlaşması, uluslararası ilişkilerde kuvvet kullanılmasını veya kuvvet kullanma tehdidinde bulunulmasını yasaklamaktadır (md. 2/4). Bunun tek istisnası meşru müdafaa durumunda olan bir üye devletin kuvvet kullanması olup (md. 51) bu durumda da BM Güvenlik Konseyi'nin derhal tedbir almasını öngörmektedir.

geçip geçmeyeceğine karar vermek, Türk Hükümeti'nin takdirine bırakılmıştır. Türkiye'nin savaştan olması durumunda, Sözleşmenin savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçişini düzenleyen hükümleri (md. 8-17) yanında, savaş gemileri için Karadeniz ile ilgili getirmiş olduğu düzen de (md. 18) uygulanmayacaktır.

Türkiye'nin Kendisini Pek Yakın Bir Savaş Tehlikesi Tehdidine Maruz Görmesi Durumu

Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa, Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı için öngörülen ve bir önceki paragrafta açıklanan düzen uygulanır (md. 21/1). Sözleşmenin Türkiye'ye tanıdığı bu yetkinin, Türkiye tarafından uygulanmasına başlamadan önce, mevcut üs ve limanlarından ayrılmış bulunan savaş gemilerinin, üs ve limanlarına dönmesine müsaade edilecektir. Bununla birlikte, Türkiye davranışlarıyla kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz bırakan devletin savaş gemilerini bu haktan yararlandırmayabilecektir (md. 21/2). Diğer bir ifade ile Türkiye, söz ve eylemleriyle kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi ile karşı karşıya bırakan devletlerin, daha önce üs ve limanlarından ayrılarak Boğazlardan geçmiş olan savaş gemilerinin, üs ve limanlarına dönmek amacıyla Boğazlardan geçmesine izin vermeme yetkisini haizdir. Bu durum Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır.

Türk Hükümeti, kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayar ve buna dayanarak Sözleşmeden kaynaklanan yetkilerini kullanırsa; Akit Devletlere ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine bu konuyla ilgili bilgi verecektir (md.21/3). Milletler Cemiyeti Konseyi, üçte iki çoğunlukla, Türkiye'nin almış olduğu önlemlerin haklı olmadığına karar verir ve Sözleşmenin akit taraflarının çoğunluğu da aynı görüşte olursa, Türk Hükümeti almış olduğu önlemleri kaldırmakla yükümlü tutulmuştur (md. 21/4). Sözleşmenin 21'inci maddesi, Cemiyet organlarını görevlendirmiş olmakla birlikte; Milletler Cemiyeti Genel Kurulu 18 Nisan 1946 tarihinde yaptığı son toplantısında Cemiyetin feshedilmesi kararı almış, böylece Cemiyet feshedilerek ortadan kalkmıştır. O'nun yerine fakat ondan ayrı olarak BM kurulmuştur. Bugünkü uluslararası ilişkiler bakımından Milletler Cemiyeti'nin hemen hemen hiçbir pratik değeri kalmamıştır. (Gündüz, 1998) BM, Milletler Cemiyeti'nden bağımsız yeni bir uluslararası organizasyon olarak ortaya çıkmıştır. Milletler Cemiyeti'nin devamı olmayıp, aralarında fonksiyonel bir bağlantı da yoktur. Bununla beraber, BM, Milletler Cemiyeti'nin mal varlığını, arşivlerini, binalarını ve siyasi olmayan teknik fonksiyonlarını, iki örgüt arasında yapılan düzenlemelerle, devralmıştır. Milletler Cemiyeti'ne ifa etmek üzere çeşitli anlaşma ve düzenlemelerle verilen siyasi fonksiyonların (bu bağlamda Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 21'inci maddesinin ilgili hükümlerinin), BM tarafından otomatik olarak değil,

ancak talep halinde, Genel Kurul veya ilgili organın bu yönde bir karar almasından sonra, üstlenilebileceğinin mümkün olacağı genellikle kabul edilmektedir. (Gündüz, 1998) Kısaca özetlemek gerekirse, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 21'inci maddesinin 3 ve 4'üncü paragraflarının, bugün için pratik bir uygulama alanının olmadığını söyleyebiliriz. Fakat bu durum, Türkiye'nin bu konuda sınırsız bir takdir hakkını haiz olduğu anlamına gelmez. Takdir hakkının kullanılış biçimi, normal uluslararası usuller uyarınca diğer akit devletler tarafından tartışılabilir. (Toluner, 1989)

4.7.2.3. Uçaklar

Sözleşmenin 23'üncü maddesi uçaklara ilişkin bir düzenleme getirmektedir. Buna göre, sivil uçakların Boğazlar üzerindeki hava sahasından Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişine izin verilmiştir. Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, geçiş için ayrılmış hava koridorlarını gösterecektir. Sivil uçaklar, Türk Hükümetine, tarifersiz uçuşlar için üç gün önceden, tarifeli uçuşlar için geçiş tarihlerini belirten genel nitelikte bir ön bildirimde bulunarak geçebileceklerdir. Türk Hükümeti, ulusal mevzuatı uyarınca, Avrupa ile Asya arasında hava sahasından uçmalarına izin verilen sivil uçakların tam bir güvenlik içinde geçmeleri için gerekli kolaylıkları sağlayacaktır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden farklı olarak, havadan geçiş serbestliği ilkesini kabul etmemiş olup yalnızca sivil uçakların Boğazlar üzerinden geçişini düzenlemiştir. Bir başka söyleyişle, askeri uçakların Boğazlar üzerinden geçmesine izin verip vermeme yetkisi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümetine bırakılmıştır. (İnan, 1995)

4.7.3. MONTREUX Sözleşmesinin Uygulanmasında Gündeme Gelen Sorunlar/Problemler

Montreux Sözleşmesi yürürlüğe girdiği 20 Temmuz 1936'dan itibaren 20 yıllık bir süre için geçerli olacağı sözleşmesi md.28'de belirtilmiş olmasına rağmen günümüze kadar geçerliliğini korumuş ve Karadeniz'de bir denge unsuru olmuştur. 1936-2006 yılları arasında Sözleşme kapsamında ortaya çıkan sorunlar, problemler incelendiğinde, sekiz olay tespit edilmiştir. Bu sekiz olay, "*Seafalke*", "*Tarvisio*", "*1944 Protestosu*", "*1946 notaları*", "*Gulio Cesare*", "*KİEV*", "*Amiral KUZNETSOV*" ve "*VARYAG*" olarak tanımlanabilir. (Tablo 4.13)

- "*Seafalke*" olayı

II. Dünya Savaşı esnasında Karadeniz'de yaşanan bazı olaylar nedeniyle, Sovyetler Birliği, Montreux sözleşmesinin tesis ettiği Boğazlar rejiminin, Karadeniz devletlerinin güvenliklerini ihlal ettiğini öne sürüyordu. Savaş esnasında mihver devletlerin

savaş ve yardımcı gemilerini Boğazlardan Karadeniz'e ve aksi istikamete geçirdiklerine dair birçok örnek mevcuttur. 09 Temmuz 1941 tarihinde Alman Komutanlığı Boğazlar'dan Karadeniz'e "*Seafalke*" adlı Alman Sahil Muhafaza gemisini geçirmişti. Sovyet Hükümeti geminin bu geçişini Boğazlara dair sözleşmenin ağır bir şekilde ihlali olarak kabul etmiş ve Türk Hükümeti nezdinde teşebbüs ederek bu olayı protesto etmiştir. (Bilge, 1992)

Alman Ticaret bandırasını taşıyan 37 tonluk "*Seafalke*" motoru, 06 Temmuz 1941 tarihinde Çanakkale Boğazı'nın önüne gelerek Köstence'ye gitmek üzere Boğazlardan geçiş talebinde bulunmuştur. Bu motorda silah yoktu ve içinde bir tahliye sandalından başka bir şey bulunmuyordu. Savaş gayesi amacı ile kullanılacağına dair hiçbir emare olmadığından ve Mountreux Sözleşmesi savaş gemileri ile ilgili 2 nolu Ek'inde belirtilen vasıfların hiçbirine haiz olunmadığından bu motorun Boğazlardan geçişine müsaade edilmiştir. (Bilge, 1992)

- "*Tarvisio*" olayı

Ağustos 1941'de Türk makamları "*Tarvisio*" isimli İtalyan savaş gemisine Boğazlar'dan Karadeniz'e geçmek müsaadesini vermişlerdi. Bu olay da, Sovyet hükümeti tarafından Boğazlara ait sözleşmenin ihlali olarak kabul edilmiş ve Türk Hükümeti'nin dikkatini çekecek teşebbüs yapmasına sebep olmuştur. "*Tarvisio*" Haziran 1941'de ticaret gemisi olarak Boğazlardan geçmiştir. Sözü edilen gemi, İtalya savaş filosu yardımcı gemileri listesinde de kayıtlı olduğundan, geçişin hileli bir fiil teşkil ettiği hususunda Dışişleri Bakanlığı'nın dikkati çekilmişti. İtalya Büyükelçiliği'nden izahat istenilmesi üzerine büyükelçilik "*Tarvisio*"nun yardımcı gemiler listesinden çıkarılmış bulunduğu ve sırf ticari maksatlarla seferler yaptığını ifade etmiştir. (Bilge, 1992)

Buna rağmen Türk Hükümeti, yetkili makamlara bir daha geçmek teşebbüsünde bulunduğu "*Tarvisio*"yu durdurmaları emri vermiştir. 09 Ağustos 1941'de "*Tarvisio*" ikinci defa olarak Çanakkale Boğazı'nın önüne gelmiş, fakat geçmesine müsaade olunmamıştır. İtalya Büyükelçiliği'nin ısrarına rağmen Türk Hükümeti, savaş zamanında, yardımcı gemileri ticaret gemisi olarak tanımlamamak hususundaki görüşünü değiştirmemiştir. "*Tarvisio*" gemisi telsiz cihazları mühürlenerek 25 gün Çanakkale limanda kaldıktan sonra 02 Eylül 1941'de Akdeniz'e dönmüştür. (Bilge, 1992)

- "1944 Protestosu"

Haziran 1944'de Sovyet Hükümeti, Karadeniz'de askeri harekate iştirak etmiş bulunan "*EMS*" tipi (8 tane) ve "*Kriegstransport*" tipi (5 tane) muhtelif tonajda Alman savaş ve yardımcı gemilerinin Mayıs ve Haziran ayı başlarında Boğazlardan geçmeleri olayını protesto etmiştir. (Bilge, 1992) "*EMS*" tipindeki gemilerin tonajı 100 tondan aşağıdaydı ve silahsızdılar, ticaret ambarları mevcuttu, geçişleri esnasında kereste, kömür yüklü

bulunuyorlardı. Alman Büyükelçiliği ticari maksatlarla seyir yaptığını teyit etmişti. “*Kriegstransport*” tipindeki gemilerde ticaret gemisi özelliğinde idi ve Alman yardımcı gemileri listesinde kayıtları yoktu.

Ancak İngiltere Büyükelçiliği bu gemilerin donanma emrine tahsis edilmiş olduklarına dair Türk Hükümetine bilgi verince, Alman gemilerinden biri Boğazların girişinde durduruldu. Alman Büyükelçiliğinin verdiği garantiye rağmen, Türk liman yetkilileri tarafından yapılan kontrolde geminin ambarında hafif silahlar, radar donatımı ve sivil giyinmiş bulunan mürettebatın askeri üniformaları bulundu. Gemilerin yardımcı savaş gemileri olduğu ortaya çıkınca da geçişleri yasaklandı. (Bilge, 1992)

Sovyetler Birliği bu belirtilen olaylardan dolayı, Türk Hükümeti’ni, düşman devletlerin Boğazları Sovyetler Birliği ve diğer müttefik devletler aleyhine savaş gayeleri için kullanmalarına mani olmadığı için sorumlu tutmuştur.

- “1946 Notaları”

Sovyetler Birliği, Boğazlar için yalnızca Türkiye ile Karadeniz’de kıyısı olan Devletlerin söz sahibi olması amacıyla, sözleşmeyi değiştirebilmek üzere, İkinci Dünya Savaşı sona erince, Boğazlarla ilgili önemli isteklerde bulunmuştur. (Soysal, 1989)

Ağustos 1945 Podsdam Konferansının¹⁰¹ Boğazlara ilişkin kararından sonra da 7 Ağustos ve 24 Eylül 1946 tarihlerinde Türkiye’ye verdiği Notalarla¹⁰², son Dünya savaşı sırasında, Türk Hükümetince, kimi Alman ve İtalyan savaş gemilerinin “ticaret gemisi” sayılıp, Boğazlardan geçirildiğini ileri sürerek, bu gibi olayların Sovyetlerin güvenliğini tehlikeye soktuğunu belirtmiş, güvenliğini sağlamak üzere, Boğazlar Rejiminin değiştirilmesini ve Boğazların güvenliğinin Türkiye ile kendisinin birlikte sağlamasını (üs kurma) istemiştir¹⁰³. Türkiye bu istekleri, İngiltere ve güçler dengesi bakımından Boğazların önemini anlayan Amerika Birleşik Devletlerini desteğinden de yararlanarak kabul etmemiştir. Sovyetler Birliği, Türk Hükümetini sıkı tutumunun ve özellikle ABD’nin, Montreux

¹⁰¹ Podsdam’da ABD, İngiltere ve SSCB’nin verdiği bir kararda, Montreux Sözleşmesinde değişiklik yapılması konusunda her üç devletin Türkiye ile ayrı ayrı görüşmeler yapacağı açıklanmıştır.

¹⁰² “Sovyetler Birliği Hükümeti, Boğazlar konusundaki görüşlerini, Potsdam Konferansı kararları gereğince, Türk Hükümetine 7 Ağustos 1946 tarihli bir nota ile bildirirken, yine aynı gün bu notanın bir suretini de Amerikan Hükümetine vermiştir. Amerika Sovyetlerin bu notasına 19 Ağustos 1946 günü bir nota ile cevap vermiş ve bilhassa Sovyet notasındaki, Boğazların yeni rejiminin Türkiye ile Karadeniz’e kıyısı olan devletler tarafından belirlenmesi ve Boğazlarda Sovyetlerin “üs” kurması maddelerine itiraz etmiştir.”, Bkz., ARMAOĞLU, Fahir, Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri, Türk Tarih Kurumu Basımevi, ISBN: 975-16-0427-3,1991, s.145

¹⁰³ “17 Temmuz- 2 Ağustos 1945 tarihleri arasında yapılan Postdam konferansında 23 Temmuz gecesi Stalin Churchill’e dönüp “Eğer Marmara’da bize tahkim edilmiş bir pozisyon vermeniz mümkün değilse, o zaman Dedeğaç’ta bir üs alamaz mıyız?” diye sorarak Boğazların denetimi konusundaki Sovyetlerin niyetini açıkça dile getirmiştir.”, Bkz., ORAN, Baskın (Ed.), Türk Dış Politikası, s.503

Sözleşmesinin imzacısı olmamasına karşın, Türkiye'yi desteklemesi¹⁰⁴ üzerine bu isteklerinde ısrar etmemiştir. (Bilge, 1992)

- “*Giulio Cesare*” olayı

II.Dünya Savaşın sonunda İtalya ile 10 Şubat 1947'de barış anlaşması imzalanmıştı. Bu anlaşma sonrasında 1948 yılında *Giulio Cesare* gemisinin (23.522 ton) ve 2 denizaltının (M-41-971 Ton, M-42-643 ton) Sovyetlere transferi gündeme gelmişti. Gemiler Akdeniz'i geçerek Karadeniz'de Odessa limanına gideceklerdi. Ancak Montreux Sözleşmesinin 14. maddesine göre 15.000 ton limiti aşıyordu ve sözleşmenin 11. maddesine göre de kıyıdaş ülkeler bu tonaja tabi değildi. Bu problemin aşılması için gemilere Sovyet Bayrağı çekildi ve personeli Sovyet personeli ile değiştirilerek 23-25 Şubat 1949'da boğazlardan geçiş yaptı. (Howard, 1974)

- “KİEV” olayı

Sovyetler Birliği'nin, Karadeniz tezgahlarında yaptırdığı uçak-helikopter gemilerinden birincisi 54.000 tonluk *KİEV*'in 18 Temmuz 1976 günü Boğazları geçerek Akdeniz'e çıkışının, Sözleşmeye uygun olup olmadığı konusunda, Dünya basında kimi tartışmalar yapılmış ancak bu durum geçişten önce yada sonra, imzacı devletlerce bir girişim ve görüşme konusu olmamıştır. (Soysal, 1989) Bu durum uçak gemilerinin Boğazlardan geçişi konusunda sözleşmede bir açıklık bulunmamasından doğmuştur. Kaldı ki, 1936 yılından beri savaş gemileri sınıflarında ortaya değişiklikler (Sovyetler Birliği “*KİEV*”i bir kruvazör saymakta, Batı ise “*KİEV Class Hybrid Vessel*” diye tanımlamaktadır) çıkmıştır. Türk Hükümeti bu nedenlerle geminin geçişini sözleşmeye aykırı saymamıştır.

- “Amiral KUZNETSOV” gemisinin geçişi

Sovyetler Birliğine ait 45.900 tonluk “*Amiral Kuznetsov*” gemisi 02 Aralık 1991 tarihinde “Uçak taşıyan Muhabere Kruvazörü” olarak deklare edilerek boğazlardan geçmiştir. Konuyla ilgili detaylı bilgi daha önceki bölümlerde açıklanmıştır.

¹⁰⁴ Soğuk Savaşın iç dinamikleri çerçevesinde Sovyetler Birliği'nin istekleri Boğazlar ve Montreux'ye indirgenerek 1946'da resmen dile getirilmiş ve Türkiye tarafından resmen reddedilmiştir. Türkiye dış politika tarihinin en ürpertili günlerini yaşamaktadır. Bu sırada Batı'dan gelen destek, Şubat 1946'da İngiltere'nin Türkiye'ye yardım etmekle yükümlü olduğunu bir notayla Türkiye'ye bildirmesi ve 16 ay önce yaşamını yitirmiş Washington Büyükelçisi Münir Ertegün'ün naaşının Nisan 1946'da Missouri zırhlısıyla İstanbul'a yollanmasıdır. Bunun dışında, Türkiye'de yaygın -ama yanlış- kanının aksine zamanın hükümeti Boğazlar konusundaki Sovyet isteklerine ABD sayesinde değil tek başına direnmiştir. Bu durum 1949-1954 yıllarında Basın-Yayın Genel Müdürlüğü görevinde de bulunmuş Mülkiye siyasi tarih profesörü Ahmet Şükrü Esmer tarafından açıkça saptanmıştır ; “1945 ve 1946 yılları en tehlikeli zamanlardı ve Türkiye, ittifakla bağlı bulunduğu İngiltere'yi ve Amerika'yı bu tehlike ile ilgilendirmeye çalışmışsa da, her ikisi de kımıldamamıştır. 1945 Nisanında San Fransisco'ya gittiğimiz zaman, Amerikalılara tehlikeli vaziyetimizi anlatmaya çalıştık, fakat meram anlatamadık. ‘Rusya'nın kahramanca savaşması çocuklarımızın canını kurtardı diyorlardı...’, Bkz., ORAN, Baskın (Ed.), Türk Dış Politikası, s.508

- “VARYAG” gemisinin geçişi

Sovyetler Birliği'nin inşa ederek tamamlayamadığı ve Çin şirketine sattığı **35.000** tonluk “VARYAG” 01 Kasım 2001 tarihinde, üzerinde savaş gemisi olma özelliğine sahip hiçbir silah ve sistem bulunmadığından “Ticaret Gemisi” olarak deklare edilerek boğazlardan geçirilmiştir.

4.7.4. II. Dünya Savaşında Montreux nasıl delindi

II.Dünya savaşında Mart 1942'nin sonlarına doğru Almanya Kırım ve çok iyi savunma yapılan Sivastapol üslerine saldırı yapmayı planlıyordu. Ancak bu saldırı için yeterli miktarda hızlı küçük botlara ve paket denizaltılara ihtiyaçları vardı ve bunların diğer görevi de Kırım Yarımadası güney sahilleri ve Azov Denizi içinde deniz trafiğinin kontrolü olacaktı. Almanlar, Danube nehrini kullanarak 1942 baharında “*Sheelboat*” diye tanımlanan botları ve kıyı denizaltılarını bölgeye göndermişti. Ancak mevcut miktar yeterli olmadığı için Almanya İtalyan Deniz Kuvvetlerinden yardım talep etti¹⁰⁵. Bu tarihlerde Sovyetlerin Karadeniz Filosu ise 5 kruvazör, 10 muhrip, 29 küçük ve orta denizaltı ile birçok karakol ve yardımcı gemiden oluşuyordu. Almanların talebi üzerine İtalyan Deniz Kuvvetleri en kısa sürede 4 MAS (24 tonluk bot), 6 Denizaltı (CD sınıfı 35 tonluk), 5 torpido-botu ve 5 patlayıcı botun hazırlık emrini verdi¹⁰⁶.

Bu teşkil edilen grubun komutası C.F.Francesca Mimbelli isimli İtalyan deniz subayına verildi. Bütün bu gemilerin Karadeniz'e transferi büyük bir problem teşkil ediyordu. Boğazlar Montreux Sözleşmesi gereğince savaş gemilerine kapatıldığından tek yol bu gemilerin kara yolu ile transferiydi. Bütün bu gemi/vasıtaları Karadeniz'e transfer etmek için 28 araç, 3 traktör ve 9 kamyonun oluşan bir konvoy oluşturuldu. Uzun ve tehlikeli bir yolculuktan sonra konvoy Viyana'ya ulaştı¹⁰⁷ bu gemi/vasıtaları Danube nehrine indirildiler, buradan da 02 Mayıs tarihinde Köstence'ye ulaştılar. Köstence limanından sonra bu deniz birliği ilk hareket üsleri olacak Yalta'ya ulaştı ve buraya gelişlerinden birkaç gün sonra, birlik Sivastopol, Kerç Boğazı, Novorossisky ve Tuapse liman önlerinde (EK 4-G) Sovyet savaş ve yardımcı gemilerine karşı kullanılmak üzere hazır hale geldi¹⁰⁸. Mayıs 1942-Mayıs 1943 arasında İtalya'nın bu birliği Ruslara önemli kayıp ve hasarlar verdirdi. 11-13 Haziran 1942'de MAS botları 5.000 tonluk bir gemiyi ve birlik taşıyan gemileri torpido taarruzu ile

¹⁰⁵“Activities of the Italian MAS and Pocket Submarines in the Black Sea:1942-1943”,

http://www.regiamarina.net/others/blacksea/blacksea_11_us.htm

¹⁰⁶ http://www.regiamarina.net/others/blacksea/blacksea_11_us.htm

¹⁰⁷“La Spezia/İtalya'dan hareket eden konvoy 26 günde 3100 km.lik yol katederek buraya ulaştı.”<http://www.regiamarina.it/blacksea.htm>

¹⁰⁸ <http://www.regiamarina.it/blacksea.htm>

batırdılar. İtalyanların Karadeniz'deki bu birliği, buldukları süre zarfında MAS botları 65 görev, motor botlar 56 ve denizaltılar 24 görev icra ettiler. Savaşın sonuna doğru Ağustos 1944'te cep denizaltılar Romanya'nın Köstence limanına çekildi ve daha sonra Rusların eline geçti¹⁰⁹. Savaş süresince Türkiye Montreux Sözleşmesine göre boğazları kontrol etmesine rağmen, gerek Almanya gerek İtalya kara ve Danube nehri üzerinden Karadeniz'e Cep denizaltısı dahil suüssü unsurlarını sokmayı başarmışlardır.

4.7.5. MONTREUX Sözleşmesinde 15000 tonaj limiti nasıl belirlendi?

Montreux sözleşmesini Md.14'de, Boğazlardan transit olarak bulunabilecek tüm yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek tonaj toplamı 15.000 tonu geçmeyecektir ifadesi yer almaktadır. (Soysal, 1989) Ancak belirtilen 15.000 ton nasıl ve neye göre hesaplanmıştır, konferans esnasında konu nasıl karara bağlanmıştır?

Başlangıçta, Türk heyeti, Md.14 görüşmeleri esnasında , Boğazlardan geçen gemilerin hiçbir biçimde Boğazlar'daki Türk Donanmasının yarı tonajı olan 15.000 tondan fazla olmayacağı şeklinde bir öneri ileri sürmüştür. Birleşik-Krallık (İngiltere) heyeti ise, kesinlikle bir taban (minimum) saptanmasını ve, Boğazlar'da kalan Türk Donanmasının gücü ne olursa olsun, tonaj toplamı 15.000 tonu geçemeyecek gemiler için geçiş özgürlüğü olmasını istemiştir. (Meray, 1976) Ancak, burada iki ölçüt beraber kullanılmaktaydı. Bunlardan biri **“15.000 ton”** rakamı, öteki de **“Türkiye'nin hizmetteki donanması tonajının yarısı”** ifadeleriydi ve birbirleri ile karşılaştırıldığında bir sabit değerken diğeri belirli bir yüzde ile artacak bir değerdi. Görüşmelerde, komite başkanı tarafından, Türk Donanmasına oranla bir yüzdeye herhangi bir biçimde değinmek ile ilgili ifadenin metinden çıkarılması ve sadece 15.000 ton sınırının kabul edilmesi ve Md.14'ün bu şekilde düzeltilmesi yönünde bir öneri getirildi. (Meray, 1976)

Başkanı önerisine Birleşik-Krallık temsilcisinin cevabı ise,

“Bu noktada şunu söylemek zorundayım ki her ne kadar Türk temsilcisi heyetinin isteklerini olanak ölçüsünde yerine getirmek istemekteyse de bu temsilci heyetini önerisini kabul etmek bizim için çok büyük bir ödünde bulunmak olacaktır. Bu konudaki bütün tartışmalarda, Türk Hükümeti, bu hükmün amacının, Boğazlarda bulunacak yabancı donanmaların, Türk donanmasını tonajının yarısını geçmesini önlemek olduğu belirtmiştir. Hesaplar bu düşünceye dayandırılmıştır. Biz 15.000 ton rakamını, yaklaşık olarak Türk donanmasının yarısı olduğu için ve bir de rakam vermek zorunluluğu olduğu için kabul ettik. bununla birlikte, ilk görüşmeler bu temel üzerinden yapılmış ve bütün önerilerin temeli

¹⁰⁹ <http://www.regimarina.it/blacksea.htm>

olarak, göz önünde tutulan bu Türk donanmasının yarısının sınır olması alınmıştır, bize öyle görünüyor ki, belirli bir anda Türk donanmasında bir artış olursa, bunun yanında Boğazlar'a girmeleri kabul edilebilecek toplam tonaj da bir artış tanıyacak biçimde, Türk donanmasının yarısı ölçütünün de işlemesi akla yatkın olur. Böyle bir düzenleme, Türk hükümetinin en başta bize yapmış olduğu önerilerle de tam bağdaşabilecektir. Sorun çok önemli olmadığına ve sözleşmede de, beş yılda bir, tonaj rakamların gözden geçirilmesi hükmü bulunduğu göre, çok direnmek niyetinde değilim. Türk Hükümetinin isteklerine uymak isteğimizle, bu ödünü de memnurlukla vereceğiz. Ancak şunu belirtmeden de geçemeyeceğim ki, durum değişirse, sözleşmede beş yıl sonra bir gözden geçirme olanağını veren hükmün varlığını göz önünde tutarak ve anlaşmayı kolaylaştırmak için verdiğimiz bir ödün, bir ölçüde ilke üzerinden verilmiş bir ödündür". (Meray, 1976)

Birleşik-Krallık (İngiltere) temsilcisini bu sözlere üzerine, Türk heyeti başkanı tarafından "Birleşik-Krallık temsilci heyetinin bu kadar dostça vermiş bulunduğu bu ödünün değerini ben bildiğim kadar, ülkem de bilecektir. Gerçekten de beş yıl sonra, bütün rakamlar yeniden gözden geçirilebilecektir. Bu konuda, Birleşik-Krallık temsilci heyetinin görüşlerini tam anlayışla karşılıyorum. Dilediğim tek şey, önümüzdeki beş yıl içinde, dünyadaki bütün donanmaların sınırlandırılması konusunda başka olanakların ortaya çıkmasıdır. Bu yolda herhalde Türkiye bir engel yaratacak değildir. Bununla birlikte, bugünkü koşullar altında, pek de büyük olmayan olanaklarımızla, kendi savunmamızı kendi başımıza yapmağa yeterli bir donanmamız olmasına çalışacağız" şeklinde yorum yapılmıştır. Oturum bakanı tarafından, bu maddenin kabulünü kolaylaştırdığı için Birleşik-Krallık temsilci heyetine teşekkür edilmiş ve "**İki ölçütten birini ortadan kaldırmakla da, bir ilkeye ilişkin çok önemli bir değişiklik yapıldığı**" belirtilmiştir. (Meray, 1976) 1936 yılında Donanmamızın tonajı yaklaşık 30.000 ton'dur, 2006 yılında ise bu tonaj yaklaşık 220.000 ton'a ulaşmış durumdadır¹¹⁰.

4.7.6. Tuna Nehri ile Montreux İlişkisi

Tuna nehri, Almanya'nın güneyinden Kara ormanlar bölgesinde Brege ve Brigach dağ ırmaklarının 678 mt. Yükseklikteki Donaueschingen'den birleşmesiyle meydana gelmektedir. Karadeniz'e döküldüğü Sulina limanına kadar uzunluğu 2.860 km olup, 2.415 km'si üzerinde seyrüsefer yapılmaktadır. Tuna Nehri üst, orta ve alt akış bölgesi olarak üçe ayrılmaktadır. Nehir kaynağından denize döküldüğü noktaya kadar; Almanya, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Bulgaristan, Romanya, Moldova ve Ukrayna olmak üzere

¹¹⁰ Janes Fighting Ships-2005, Türk Deniz Kuvvetleri Bölümü

toplam 10 ülkenin topraklarını kat etmektedir. Uluslar arası hukuk düzenlemeleri kapsamında ilk kez 1815 Viyana Kongresinde kabul edilen bir seri kararlar, nehirlerin seyrüsefere müsait bölümlerinde ticari seyrüseferin serbest olduğu hükme bağlamıştır. 1856 Paris Antlaşmasıyla da Tuna Nehri'ne sahili bulunan Osmanlı ve Avusturya İmparatorlukları ile Bavyera ve Vürtemberg Krallıklarının, müşterek komisyon halinde Tuna nehri üzerindeki nehir trafiğini düzenlemesi kararlaştırılmış, “*Tuna Avrupa Komisyonu*” ile “*Tuna Uluslararası Komisyonu*” kurulmuştur.

Merkezini Galatz/Romanya'da açan “*Tuna Avrupa Komisyonu*”na, kıyıdaş ülkelere ilave olarak Fransa, İngiltere, Prusya (Almanya) ve Sardunya (İtalya) katılmıştır. Bu komisyon nehir trafiğiyle ilgili çeşitli teknik ve hukuki düzenlemeler yaparak, nehri uluslararası trafiğe ve deniz gemilerine açmıştır. Müteakiben nehir üzerinde mal ve yolcu nakli giderek artmış, Tuna Nehri Avrupa'da ulaştırma açısından önemli bir su yolu haline gelmiştir. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, 1921'de imzalanan Paris Sözleşmesi ile Tuna Nehri üzerinde uluslararası trafik yeniden düzenlenmiş, seyrüsefer serbestliğini garanti alınması ilkesi olduğu gibi muhafaza edilmiştir. Montreux görüşmeleri sırasında, Fransız Temsilci heyeti, “Avrupa Tuna Komisyonu”nun karakol gemileri konusunda bir talepte bulunmuş, (Karadeniz'de taraf hesaplamasına girip görmeyecekleri ile ilgili) ve sorunun Avrupa Tuna Komisyonunda temsil edilen bütün devletleri ilgilendirildiğini bildirmiştir. (Meray, 1976)

Sorun her ne kadar boğazlar sorununa yabancı gibi gözükse de Lozan Anlaşmasının “Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşmesi”sinde 5.maddenin (c) fıkrasında, “*Bugün Tuna Avrupa Komisyonunda temsil edilmekte olan Devletleri, bu nehrin ağızlarında ve Kalas'a (Galatz) kadar, karakol gemileri (Stationnaires) olarak bulundurmakta oldukları hafif savaş gemileri ikinci paragrafta öngörülen gemilere eklenecek ve gerektiği zaman bu gemiler başkaları ile değiştirilebilecektir.*” ifadesi yer almaktadır. (Meray, 1976)

Fransız temsilci heyeti, bu durumun bir anlaşma ile yaratılmış olduğunu ve ortadan kaldırılmasını kesin olmadığını, belirterek önerilen metni belirtmiştir. Buna göre önerilen yeni metin; “*Avrupa Tuna Komisyonunda temsil edilen Devletlerin bu nehrin ağızlarında ve Kalas'a (Galatz) kadar, karakol gemileri (stationnaires) olarak bulundurmakta oldukları savaş gemileri, 26 Mart 1936 tarihinde Londra'da imzalanan Deniz Kuvvetleri Adlaşmasında tanımlandığı biçimde, küçük çarpışma (muhabere) gemilerinden başkası olamaz*”. Bu gemilerin tonajı, Karadeniz'de kıyıdaş olmayan Devletlerin savaş gemilerinin tonaj sınırlandırılması hesabına sokulmayacaktır. Bu önerinin amacının Boğazlar Sözleşmesinden önce çıkan bu hükmün kapsamının ne olduğunu, açıklığa kavuşturmak ve her durumda

Londra Sözleşmesinde “küçük savaş gemileri” (*petits navires de combat*) diye adlandırılıp tanımlanmış olan basit bir gemi türünün söz konusu olduğunu saptamak olduğu belirtilmiştir. Türkiye ve Romanya heyeti bu gemilerin Avrupa Komisyonu üyesi olan yabancı Devletlerin malı olduğunu, Paris anlaşmasına göre bu gemilerin burada bulunacaklarını ancak bunların 30.000 ton toplam tonaj hesabına katılmaması gerektiği, SSCB heyeti ise bu gemilerin orada bulunmaları gerekiyorsa bunların 30.000 ton toplam rakamının içinde olması ve bu rakama eklenmemeleri gerektiğini bildirmişlerdir. (Meray, 1976)

4.7.7. Türk Boğazlarının Hukuki Statüsünde Olabilecek Değişiklikler

4.7.7.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi’ni Ulusal ve Uluslararası Kamuoyunun Gündemine Getiren Önemli Gelişmeler

Yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden günümüze kadar, değiştirilmesi hatta ortadan kaldırılmasına yönelik çeşitli uluslararası girişimlere ve gayretlere rağmen, hiçbir değişiklik yapılmadan ayakta kalabilen Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye’nin hatta 20. Yüzyılın önemli siyasal andlaşmalarından biridir. II. Dünya Savaşı ile başlayan Boğazlar üzerindeki kavganın diğer bir ifade ile politik savaşın bugün dahi sona ermediğini görmekteyiz. Zaman zaman alevlenen, zaman zaman sönümlenen bu mücadeleye, Montreux’nün değiştirilmesi hatta yürürlükten kaldırılmasını öngören şekil şartlarının çok müsait olmasına rağmen Sözleşme, Türkiye’nin gözetiminde 70 yıldır titizlikle uygulanmaktadır. Bu süre zarfında Sözleşme, barış zamanı ile Türkiye’nin tarafsız ve muharip olduğu savaş zamanları koşullarını yaşamıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi’nin barış zamanı için öngördüğü rejimin ilk periyodu, II. Dünya Savaşı’nın başladığı 1 Eylül 1939 tarihine kadar sürmüştür. Savaşın başlangıcından Türkiye’nin Almanya’ya savaş ilan ettiği 23 Şubat 1945 tarihine kadar, Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş zamanı için öngördüğü rejim (md. 4 ve 19) uygulanmıştır. 23 Şubat 1945 tarihinden savaşın fiilen sona erdiği tarihe kadar Türkiye’nin muharip olduğu savaş zamanı için öngördüğü rejim (md. 5 ve 20) uygulanmış, bundan sonra barış zamanı rejimine tekrar geçilmiştir.

II. Dünya Savaşı süresince ve savaştan hemen sonra SSCB’nin “Boğazlar rejiminin Karadeniz’e kıyıdaş devletler arasında düzenlenmesi ve Boğazların ortak savunulması” şeklinde özetlenebilecek görüşlerinden kaynaklanan Boğazlar rejiminin değiştirilmesi girişimlerine yer verilmeyecektir. (İnan, 1995) Burada, 1970’lerden itibaren Montreux Boğazlar Sözleşmesini gündeme getiren bazı önemli gelişmeler ile Sözleşmenin uygulamaları da dikkate alınarak Türkiye’nin lehine ve aleyhine olan hususlar hakkında bilgi verilecektir.

- **Dağılan SSCB Donanması'na ait "KİEV" Sınıfı Gemiler ile "AMİRAL KUZNETSOV" ve "VARYAG" Adlı Geminin Boğazlardan Geçişi**

"KİEV" sınıfı gemiler ile "AMİRAL KUZNETSOV" adlı geminin Boğazlardan geçip geçemeyeceğini incelemeyen önce cevaplandırılması gereken soru şudur:

Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin uçak gemileri, Boğazlardan geçiş özgürlüğünden yararlanabilecekler midir? Bu konuda siyasi ve teknik problemler iç içe olup çözüm yolları bu çerçevede araştırılmalıdır.

Karadeniz'e kıyıdaş devletler, Sözleşmede öngörülen tonajdan yüksek bir tonajda bulunan hattıharp gemilerini boğazlardan geçirebileceklerdir. Hattıharp gemileri Sözleşmenin II sayılı LAHİKA'sında tanımlanmış olup uçak gemileri açık ve kesin bir ifade ile bu tanım dışında tutulmuştur. Uçak gemileri, "su taşıyıcı ne olursa olsun, başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış ya da buna göre düzenlenmiş su üstü savaş gemileridir" şeklinde tanımlanmıştır. Ayrıca bir savaş gemisi başlıca uçak taşımak ve bunları denizde hareket ettirmek için yapılmamışsa ya da buna göre düzenlenmemişse, bu gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez. Sözleşme'nin 24'üncü maddesi, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişine ilişkin her hükmün yürütülmesinden Türk Hükümeti'ni nezaret etmekle yükümlü tutmuştur.

Türk Hükümeti, yabancı bir deniz kuvvetinin yakında Boğazlardan geçeceği kendisine bildirilir bildirilmez, bu kuvvetin kuruluşunu, tonajını, Boğazlara giriş için öngörülen tarihi ve gerekirse olası dönüş tarihini yüksek akit tarafların Ankara'daki temsilcilerine bildirecektir¹¹¹. Sözleşmenin II sayılı LAHİKA'sının metinleri, 25 Mart 1936 tarihli Londra Deniz Kuvvetleri Andlaşması'ndan alınmıştır. Yapılan sınıflandırma, yeni gemi türlerinin ortaya çıkması nedeniyle günün gerçeklerine uygunluğunu yitirmiş görünmektedir. Bu durum akit devletler arasında zaman zaman yorum ayrılıklarının ortaya çıkmasına yol açmıştır. Eski SSCB'ye ait "KİEV" adlı geminin 1976 yılında Boğazlardan transit geçişi bu duruma örnek teşkil eden bir olaydır. Sovyetler Birliği, geminin geçişine ilişkin olarak, Sözleşmenin 13'üncü maddesi uyarınca Türk Hükümeti'ne yaptığı ön bildirimle, bu gemiyi "denizaltısavar kruvazör" olarak nitelendirmişti. Batılı Devletler bu gemi için "uçak gemisi" tanımını yapmışlardır. NATO Asamblesi'nin Şubat 1974 tarihli bir açıklaması Batılı Devletlerin niyetlerini ortaya koymuştur. Yapılan açıklamaya göre Türkiye, "KİEV" ve "MİNSK" adlı uçak gemilerinin Boğazlardan geçmesini önlemelidir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde öngörülen önlemleri uygulamakla bunu kolayca gerçekleştirebilir. (Sirmen,

¹¹¹ Sözleşmenin 13'üncü maddesi bu bilgilerin Türk Hükümeti'ne diplomatik yol- dan bir ön bildirimde bulunulması ile verileceğini amirdir.

1976) Montreux Sözleşmesi'ne göre esas olan gemi sahibi devletin beyanı olduğu için, Türkiye bu geminin Boğazlardan geçişine rıza göstermiştir.

Bugün RF donanmasında “KİEV” sınıfı dört adet gemi mevcuttur¹¹². Bu gemilerde, geniş ve açılı bir uçuş güvertesi ile taktik hava desteği sağlayacak ve dikey iniş/kalkış yeteneğine sahip değişik tiplerden uçak/helikopterler mevcuttur¹¹³. Bu durum gemilerin “başlıca uçak taşımak ve bu uçakları denizde harekete getirmek için yapılmış” olduğunu göstermektedir. “KİEV”i denizaltısavar kruvazör sınıfına sokabilecek özellik ise DSH (Denizaltı Savunma Harbi) silahları ile diğer konvansiyonel silahların varlığıdır. Bu silahlar ile Sözleşmede “...bir gemiye bir inme ya da havalanma güvertesinin konulması, bu geminin uçak gemisi sınıfına sokulması sonucunu vermez” ifadesi, tartışmalara ve sözleşmenin farklı yorumlanmasına sebep olmuştur.

Bütün bu teknik tartışmalara uzun yıllar SSCB Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yapmış olan SG-GORSHKOV'un yaklaşımı ilginçtir; “Sovyetler KİEV’i başlangıçta büyük denizaltı savunma harbi kruvazörü olarak sınıflandırmışlardır. Çünkü:

- Temel görevi nedeni ile,
- Batı'daki uçak gemileri hakkında Sovyet askeri yazarlarındaki endişelerin azalmasını takiben, Sovyetler herhangi bir gemisini uçak gemisi olarak kabul edemezdi.
- Belki de Sovyetler bu gemiyi Batı'nın uçak gemisi konseptinin bir kopyası olarak değil kendi kruvazör programlarının yeni bir modeli olarak proje etmek istemiştir.
- Sovyetler Türk Boğazlarından uçak gemilerinin geçişini yasaklayan Montreux Sözleşmesi'ni bazı yorumlar ile tuzağa düşürmek istemişlerdir. (KURUMAHMUT, 2005)

Konu ikinci kez, eski SSCB'nin 1981 yılında Karadeniz'deki Nikolayev Tersanesi'nde yapımına başladığı uçak gemisi “AMİRAL KUZNETSOV”un, Boğazlardan geçer mi geçmez mi tartışması ile gündeme gelmiştir. “Uçak gemisi mi, ağır kruvazör mü?” münakaşaları yapılırken, Sovyetler Birliği geminin sınıfını “uçak taşıyan muharebe kruvazörü” olarak deklere ederek, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne uygun hale getirmiş ve Türkiye bu geminin de 2 Aralık 1991'de Boğazlardan geçişine müsaade etmiştir.

Sovyetler Birliği KİEV’i de “denizaltısavar kruvazör” olarak nitelendirmiş, SG-GORSHKOV'un ifadesiyle Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni bazı yorumlar ile tuzağa düşürerek Boğazlardan geçirmiştir. Ancak, her iki geminin geçiş taleplerine ilişkin olarak yapılan ön bildirimler, Sözleşmenin 24'üncü maddesi gereğince Türk Hükümeti tarafından, Sözleşmeye akit devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine bildirilmiş olmasına rağmen, anılan

¹¹² Kiev, Minsk, Novorossiysk, Bakü.

¹¹³ 12 Ad. Forger (A), 1 Ad. Forger (B), 16 Ad. Hormone (A), 3 Ad. Hormone (B).

devletlerce Sözleşmenin ihlal edildiği ve/veya geçişin engellenmesi gerektiği yolunda herhangi bir resmi girişim vaki olmamıştır.

01 Kasım 2001 tarihinde Boğazlar bölgesinden geçen Ukrayna'ya ait "VARYAG" adlı gemi, "AMİRAL KUZNETSOV" ile aynı sınıftan olan ve sadece tekne inşası tamamlanmış bir gemidir. Gemi, Ukrayna tarafından Çin'e satılmış ve Çin tarafından otel olarak kullanılacağı beyan edilmiştir. VARYAG, görüntüsü itibariyle bir uçak gemisi silüetine sahip olmasına rağmen, gerek silahlarının olmayışı, gerekse üzerinde uçak konuşlanmamış olması ve hatta makinelerinin dahi olmayışı nedeniyle, geçişi itibariyle bir uçak gemisi geçişi olarak değerlendirilmekten çok tonajı itibariyle (35.000 ton) tartışma yaratmıştır. Geçişin emniyeti konusunda çok sıkı tedbirler alınmasını müteakip VARYAG'ın Boğazlardan geçişi gerçekleşmiştir. Ancak geçiş esnasında da görülmüştür ki, bu büyüklükte bir geminin geçişi boş bir tekne şeklinde dahi olsa Boğazlar için çok büyük bir risk taşımaktadır. Nitekim VARYAG Boğazlardan geçmeyi müteakip EGE'de fırtına nedeniyle bağlı olduğu romorkörden kurtularak bir süre sürüklenmiştir. Benzer bir olayın Boğazlar bölgesinde meydana gelmesinin yaratacağı tehlike, gelecekte bu tür geçişlerin değerlendirilmesi açısından bir örnek teşkil etmiştir.

- **SSCB ve Yugoslavya'nın Dağılması**

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin akit taraflarından biri olan SSCB'nin dağılması ve Karadeniz'e kıyıdaş Ukrayna, RF ve Gürcistan devletlerinin kurulmasının anılan sözleşmeye olan etkileri ile Yugoslavya'nın dağılmasının etkilerinin "Geçiş Koşulları", "Karadeniz'deki Tonaj Durumu" ve "Halefiyet" açılardan olmak üzere üç başlık altında incelenmesi gerekir.

Sözleşmede, Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden yararlanma bakımından akit olma şartı aranmamakta, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri çerçevesinde geçiş koşulları düzenlenmektedir. Burada önemli olan, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin, bu bağlamda RF'den başka Ukrayna ve Gürcistan'ın, Sözleşme'nin kendilerine tanıdığı istisnai hüküm gereğince, 15.000 tondan yüksek tonajdaki hattiharp gemilerini Boğazlardan geçirebilme hakkı ile dışarıda yaptırdıkları veya satın aldıkları denizaltılarını üslerine katılmak ve denizaltıları bu deniz dışındaki tersanelerde onarılmak üzere Boğazlardan geçirme hakkına sahip olmalarıdır.

Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin bu denizde aynı anda bulundurabilecekleri toplam tonaj, dağılan SSCB Karadeniz donanmasının 105 000 tonluk bir tonaja sahip olduğu Ocak 1992 itibariyle, sözleşmenin öngördüğü maksimum tonaj olan 45 000 ton idi. 1 Ocak 1999 itibariyle Rusya Federasyonu (RF), Karadeniz'deki donanmasının toplam tonajını 75

000 ton olarak bildirmiştir. Bu tonaj, 45 000 ton için bir limit değeri oluşturmaktadır. Sözleşmede ayrıca düzenlenmemiş olmakla birlikte 18'inci maddenin yorumundan ve özellikle *herhangi bir anda* 10 000 tonluk limitin aşılmasının ifade edilmesi ile *aynı ölçüde ... Artırılacağı* ifadesinden ve ayrıca her yılın *1 ocak ve 1 temmuz tarihlerinde kıyıdaş devletlerce karadeniz'deki donanmalarının toplam tonajlarının bildirilmesi*; bu tonajın 75 000 tonun altına düşmesi durumunda, Karadeniz'de aynı anda bulunabilecek yabancı deniz kuvvetlerinin toplam tonajının da aynı ölçüde azalacağı ve 30 000 tona kadar inebileceği sonucu çıkmaktadır. Bahse konu 30 000 tonluk limite inmesi için ise Karadeniz'de bulunan en güçlü donanmanın tonajının, sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihteki 60 000 tonluk SSCB donanması düzeyine inmesi gerekir. (Kurumahmut, 2006)

Karadeniz'de en güçlü donanmaya sahip olan RF, Karadeniz'deki donanmasının toplam tonajını, 1 temmuz 2005 bildiriminde olduğu gibi 1 ocak 2006 itibariyle de *73 500 ton* olarak bildirmiştir. Bu bildirim esas alınarak yapılacak hesaplama neticesinde; bugün itibariyle Karadeniz'de aynı anda bulunabilecek *kıyıdaş olmayan devletlerin deniz kuvvetlerinin toplam tonajının 43 500 ton olması, tek bir devletin ise bu tonajın üçte ikisi düzeyinde, yani toplam tonajı 29 000 ton olan bir kuvvet* bulundurabileceği sonucu çıkmaktadır. (KURUMAHMUT, 2006)

SSCB'nin dağılması ile bağımsızlıklarına kavuşan devletlerden Karadeniz'e kıyıdaş olan Gürcistan, RF ve Ukrayna'nın SSCB'nin halefi olarak, bir "Halef Olma Bildirimi" ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olabilme imkanları mevcuttur. Anılan devletler, halefiyet yoluyla sözleşmeye katılmış olmaları halinde, sözleşmeye taraf devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerden yararlanabileceklerdir. Diğer akit taraflar gibi bu devletler de sözleşmede öngörüldüğü biçimde;

- Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme,
- Sözleşmeyi sona erdirme ön bildiriminde bulunma,
- Sözleşmenin sona erdirilmiş olması durumunda yeni bir sözleşme hükümlerini oluşturmak üzere toplanacak konferansa iştirak etme haklarına ve ayrıca,
- Türk Hükümeti'nin, bu devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine yapacağı bildirim ile de savaş gemilerinin geçişine ilişkin bilgilere önceden sahip olabileceklerdir.

Yeni kurulan devletlerin halef olmamaları ve Sözleşmeye akit devlet statüsü ile katılmamaları durumunda ise Sözleşme, mevcut şekliyle yürürlükte kalmaya devam edecek ve anılan devletler Boğazlardan geçiş ve ulaşım özgürlüğünden Karadeniz'e sahildevlet sıfatıyla yararlanabileceklerdir. (Kurumahmut, 2002)

RF, Ukrayna ve Gürcistan, halefiyet yoluyla Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne katılmış olup akit devlet statüsünü kazanmış durumdadırlar. Türk Hükümeti, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişi ve Karadeniz'e çıkışları ile ilgili kendisine yapılan ön bildirimlerle sahip olduğu bilgileri, anılan devletlerin Ankara'daki temsilciliklerine de vermektedir. Yugoslavya'nın dağılmasından sonra oluşan yeni devletler arasında yer alan Sırbistan ve Karadağ, "Yugoslavya" adını muhafaza etmekte olup akit devlet statüsünü sürdürmektedir. Yine Türk Hükümeti kendisine yapılan bildirimleri, Yugoslavya'nın dağılması ile oluşan devletler arasında sadece Sırbistan ve Karadağ'dan oluşan yeni Yugoslavya'ya vermektedir.

Netice olarak SSCB ve Yugoslavya'nın dağılmasından sonra Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin akit devletleri; Gürcistan, RF, Ukrayna, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya (Sırbistan-Karadağ), İtalya, Fransa ve İngiltere'dir.

- **NATO Çok Uluslu Deniz Kuvvetlerinin Karadeniz'e Geçişleri**

NATO'nun Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti STANAVFORMED (SNMG-2)'in aktive edilmesini müteakip, bu kuvvetin ve/veya Atlantik Daimi Deniz Kuvveti STANAVFORLANT (SNMG-1)'in, liman ziyareti, eğitim, tatbikat ve benzeri başka bir faaliyet için Karadeniz'e geçişlerinde;

- 15 Gün önceden bildirimde bulunulmalı mı?
- Bu bildirim kuvvette gemisi bulunan devletler tarafından ayrı ayrı mı yapılmalı?
- Birlikteki gemi adedini tonaja bağlı olarak limitleyecek miyiz?
- Geçiş zamanında mı yapmalıyız? soruları, Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ni NATO platformlarında gündeme getirmiştir.

Savaş gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçişi için yapılması öngörülen bildirim düzenleyen Sözleşmenin 13'üncü maddesine göre; bahse konu ön bildirim, gemilerin bağlı buldukları devletler tarafından yapılması gerekmektedir. Uluslararası hukukun diğer bir süjesi olan uluslararası kuruluşların, bu bağlamda NATO'nun, böyle bir bildirimde bulunması öngörülmemiştir. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletler için, bildirim, 15 gün önceden yapılması arzu edilmektedir. Ancak hiçbir halde bu süre 8 günden az olamaz. Kısaca, NATO üyesi devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişleri için yapılacak bildirim, savaş gemilerinin mensubu oldukları devletler tarafından 15 gün önceden yapılması gerekmektedir. Boğazlara girişin ilk ön bildirimde belirtilen tarihten başlayarak beş günlük bir zamanda ve gündüz yapılması zorunludur (md. 10, 13).

Boğazlardan geçecek Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin, sınıfı, adedi ve tonajı ile barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj ve kalabilecekleri süre sınırlandırılmıştır (md. 10, 14,18). Bu maddelere göre; Boğazlardan aynı anda geçiş yapan birlikteki gemi adedinin dokuz gemiden ve toplam tonajının 15.000 tondan fazla olmaması, Karadeniz'de bulunacak birlik tonajının 45.000 tonu aşmaması ve bu denizde 21 günden fazla kalmaması gerekmektedir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin açık hükümlerinin hiçbir yoruma tabi tutulmadan istisnasız olarak bir bütün halinde uygulanması ve sözleşmenin hak sahibi statüsü tanımadığı NATO gibi uluslararası kuruluşların sözleşme hükümlerine ilişkin özel uygulama taleplerine müsaade edilmemesi gerekir.

- **Ren-Tuna Su Yolunun Açılması**

Karadeniz'i Kuzey Denizi'ne bağlayan ve Avrupa'nın en büyük su yolu niteliğini taşıyan REN-MAIN-TUNA kanalı 1992 yılı sonunda tamamlanarak hizmete girmiştir. Toplam uzunluğu 3671 kilometre olan REN -TUNA su yolu, Hollanda'nın Rotterdam kentinden başlayarak Ren Nehrinin Almanya'daki kolu olan Main Nehrini de kapsayıp, Main Nehri ile Tuna nehri arasında uzanarak Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü deltada son bulmaktadır. Söz konusu kanalın hizmete girmesinin Türk Boğazları ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'ne olan etkileri şu şekildedir:

- Kuzey Denizi ve Ortadoğu ülkeleri arasındaki deniz trafiğinin Türk Boğazları üzerinden gerçekleştirilmesi zaten yoğun olan Boğaz deniz trafiğinde (2001 yılında 81.886 gemi geçiş yapmıştır) daha da büyük artışa neden olacaktır. Bu yoğun trafiğe bağlı olarak İstanbul ve Çanakkale'yi tehdit eden deniz kazalarının vuku bulma ihtimali artacak, gemi geçişi kontrolü daha da güçleşecektir.

- Boğaz trafiğindeki artışın Türk Boğazları üzerindeki bir diğer etkisi de deniz ve çevre kirliliği ile ilgilidir. Geçiş yapan gemilerin atık ve sintine suları nedeniyle gerek deniz ve gerekse çevre kirliliği artacaktır.

- REN-TUNA su yolunun Türk Boğazları ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi üzerindeki bir diğer önemli etkisi de söz konusu kanalın açılmasıyla ilgili devletlerin daha önce Türk Boğazları ve dolayısıyla Montreux Boğazlar Sözleşmesi üzerindeki dolaylı menfaatlerinin direkt menfaat haline dönüşmesidir. Boğazlar üzerindeki herhangi bir etki artık nehre kıyıdaş veya burayı kullanan tüm devletlerin de çıkarlarını ilgilendirdiğinden Boğazlar bu devletlerin de ilgili alanı içine girmiştir. Böylelikle Boğazların ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin önemi daha da artmakla beraber sözleşmenin olası bir feshinden sonra toplanacak konferansa iştirak etmek isteyebilecek devletlerinin sayısı da artabilecektir. (Hollanda, Almanya, Avusturya, Slovakya, Macaristan).

4.7.8. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Fesih ve Tadil Koşulları

4.7.8.1. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Fesh Edilmesi

Montreux Boğazlar Sözleşmesi, dağılan SSCB ve Yugoslavya, Romanya, Bulgaristan, Türkiye, Yunanistan, Fransa, İngiltere ve Japonya arasında 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış ve 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, Lozan Barış Andlaşması'nı imzalamış herhangi bir devletin katılımına açık tutulmuş (Md.27/1), bu haktan yararlanan İtalya, 2 Mayıs 1938 günü Sözleşmeye katılmıştır. Japonya ise 8 Eylül 1951 tarihinde Sözleşmeyi imzalayan devlet sıfatından doğabilecek tüm hak ve menfaatlerinden vazgeçtiğini bildirmiştir.

Sözleşmenin feshi usulü 28nci maddede düzenlenmiştir. Buna göre; Sözleşmenin süresi, yürürlüğe girdiği 9 Kasım 1936 tarihinden itibaren 20 yıl olarak belirlenmiş, bu sürenin bitiminden iki yıl önce, akit devletlerden her birinin Sözleşmeyi sona erdirme ön bildiriminde bulunabileceği öngörülmüştür. Bu hakkı kullanmak isteyen devletin fesih beyanını, depoziter devlet olan Fransız Hükümetine vermesinden sonra Sözleşmenin sona erdirilmesi mümkündür. 2nci Dünya Savaşı süresince ve hemen sonrasında, ABD, İngiltere ve SSCB arasında Sözleşmenin feshi sıkça gündeme gelmiş olmasına rağmen, 20 yıllık başlangıç yürürlük süresinin sonunda Sözleşme fesh edilmediği gibi bu süreç bugüne kadar da işletilmemiştir. Bugün bu sürecin bir akit devlet tarafından işletilmesi yani akit devletlerden herhangi birinin Sözleşmeyi sona erdirme ön bildirimini Fransız Hükümeti'ne vermesi durumunda, Sözleşme, ön bildirim gönderilmesinden başlayarak iki yıl daha yürürlükte kalacak ve bu sürenin tamamlanmasından sonra fesh edilmiş olacaktır. Fransız Hükümeti, almış olduğu feshe ilişkin ön bildirimi, akit devletlere bildirmekle yükümlüdür.

Sözleşme, yukarıdaki paragrafta açıklandığı şekilde sona erdirilmiş olursa, akit devletler yeni bir sözleşmenin hükümlerini belirlemek üzere kendilerini bir konferansta temsil ettirmek hususunda mutabık kalmışlardır. Böyle bir konferans neticesinde yeni bir sözleşme yapılabileceği gibi herhangi bir sözleşme yapılamadan konferansın tamamlanması da olasıdır.

4.7.8.2. Yeni Bir Sözleşme Yapılması /Yapılamaması Durumundaki Olasılıklar

Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini belirleyecek yeni bir sözleşme yapıldığı takdirde, "geçiş ve ulaşım serbestisi prensibi" bu rejime göre işletilecektir. Boğazlardan geçişe ilişkin yeni bir rejimin oluşturulması amacıyla toplanacak konferansta ABD'nin tutumunun belirleyici olacağı düşünülmektedir.

ABD'nin, uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlarda, su üstünden, su altından ve havadan geçiş ve ulaşıma ilişkin her türlü sınırlamanın karşısında olduğu bilinmektedir. ABD'nin böyle bir konferansta kendi teziyle çelişecek bir çözümlü benimsemesi beklenemez. (Toluner, 1994) Montreux'nün akdi sırasında, Türk Boğazları gibi uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazlarda uygulanan geçiş rejimi “zararsız geçiş”ti. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin, statüleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş bu tür boğazlar için öngördüğü rejim ise “transit geçiş” rejimidir. Bu rejim, zararsız geçiş rejimi ile karşılaştırıldığında, kıyıdaş devletlerin yetkilerini kısıtlayan, uluslararası deniz ulaştırmasının menfaatlerini, diğer bir ifade ile serbestliği ve sürekliliği ilkesini ön planda tutan, daha serbest bir geçiş rejimidir. Montreux'nün feshinden sonra yeni bir sözleşmenin yapılması aşamasında, transit geçiş rejiminden hareketle bir takım önerilerle karşılaşılması da olasıdır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin fesh edilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda; BMDHS'de yer alan “Uluslararası Ulaştırmada Kullanılan Boğazlar” için öngörülen “transit geçiş rejimi”nin Türk Boğazları Bölgesi'nde uygulanması yönünde çeşitli girişimlerle karşılaşılması olasıdır. Bununla beraber Montreux'nün feshi durumunda, örf ve adet hukukundan kaynaklanan ve Sözleşme'nin 1'inci maddesinde yer alan “denizden geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibi” uygulanmaya devam edecektir (Md. 28/2). Sözleşme'nin sona erdirilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda denizden geçiş ve ulaşım özgürlüğü ilkesi geçerliliğini koruyacaktır. Diğer bir ifade ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin fesh edilmesi halinde toplanacak konferansta bir sonuç alınamaz ve yeni bir andlaşma yapılamazsa; Sözleşmenin Türkiye'nin lehine olan hükümleri ortadan kalkacak ve Türk Boğazları Bölgesi'nde uluslararası ulaştırmada kullanılan boğazların tabi olduğu rejim uygulanacaktır.

Ayrıca; Uluslararası Adalet Divanı (UAD)'nın Korfu Boğazı davasındaki kararında da belirttiği üzere, ***boğazlardan geçiş ve ulaşım serbestliği bir teamül kuralı niteliğindedir.*** Savaş gemisi, devlet gemisi ve ticaret gemisi ayırımı yapılmaksızın bütün gemiler bu haktan yararlanırlar. Bu nedenle, Sözleşme'nin sona erdirilmesi durumunda Türkiye'nin Boğazlardaki geçişi dilediği gibi düzenleme yetkisine sahip olacağı görüşü fevkalade yanlış bir varsayım olacaktır. Yeni bir belge yapılmaksızın Sözleşme ortadan kalkarsa, iki açık denizi birbirine bağlayan boğaz söz konusu mu değil mi, şeklinde bir fikir mücadelesi ortaya çıkacaktır. Bunun neticesinde “zararsız geçiş” veya “transit geçiş” rejimlerinden hangisinin uygulanacağı da tartışılacaktır. Eğer BMDHS'de tanımlandığı şekliyle iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan bir boğaz olduğu fikri baskın çıkar ve “transit geçiş” rejimi uygulamaya girerse, Türk Boğazları'nda bugünkünden çok daha serbest

bir geçiş rejimi uygulanacaktır. Böyle bir durumda Türkiye'nin, Boğazlardan geçişin zararsız geçiş rejimi çerçevesinde olabileceği görüşüyle ortaya çıkması gerekmektedir de; günümüzde transit geçiş rejiminin örf ve adet hukuku kuralı haline gelmeye başladığı ve yaygın kabul gördüğü, bu nedenlerle de Türk Boğazları Bölgesi'nde uygulanması gerektiği şeklinde ciddi bir direnişle karşılaşabileceği dşnlmelidir.

4.7.8.3. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Bir veya Birden Fazla Hükmünün Değiştirilmesi

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin bir veya birden fazla hükmünün değiştirilmesi yöntemi Sözleşmenin 29'uncu maddesinde etraflıca düzenlenmiştir. Bu maddeye göre:

a. Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sonunda akit devletlerden her biri, bir veya birkaç hükmün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabilir.

b. Akit devletlerce yapılacak değişiklik istemlerinin kabul edilebilmesi için, bu istem;

(1) Boğazlarda aynı anda geçiş halinde bulunabilecek yabancı deniz kuvvetlerinin en yüksek toplam tonajını ve sayılarını düzenleyen 14'nc madde ile Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonaj ve bu denizde kalabilecekleri süreyi düzenleyen 18'inci maddeye ilişkin ise başka bir akit devlet tarafından,

(2) Diğer maddelerin değiştirilmesi amalanmaktaysa iki akit devlet tarafından, desteklenmesi gerekir.

c. Bir veya iki akit devlet tarafından desteklenmiş değişiklik istemi, içinde bulunan beş yıllık dönemin sona ermesinden en az üç ay önce, değişikliğin niteliği ve gerekçesi ile birlikte akit devletlerin her birine bildirilecektir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nde yapılabilecek değişiklikler için Sözleşmede ngrlen beş yıllık dönem, içinde bulunduğumuz devrede 9 Kasım 2006'de tamamlanmaktadır. Değişiklik istemlerinin bu tarihten en az üç ay önce yani 9 Ağustos 2006'den önce akit devletlere bildirilmesi gerekir.

d. Yapılan değişiklik nerileri için diplomasi yoluyla bir çözüm sağlanamazsa, akit devletler değişiklik istemini görüşmek üzere toplanacak bir konferansa katılmayı taahhüt etmişlerdir.

e. Sözleşme hükümlerinin konferansta değiştirilebilmesi için akit devletlerin oybirliği ile karar almaları zorunludur. Ancak, değişiklik istemi 14 ve 18'inci maddelere ilişkin ise, istemin kabulü için, akit devletlerin dörtte nden oluşan bir çoğunluk

yeterli olmaktadır. Bu çoğunluk özel bir çoğunluk olup, Türkiye dahil Karadeniz'e kıyıdaş akit devletlerin dörtte üçünün de bahse konu dörtte üçlük çoğunluk içinde yer alması gerekmektedir. Böylece, klasik oybirliği ilkesinden sapılmış olmakla birlikte 14 ve 18'inci maddelerin değiştirilmesinde Türkiye'ye "veto" hakkı tanınmış olmaktadır. Bahse konu oy çokluğuyla Karadeniz'e kıyıdaş devletler için de imtiyazlı bir durum oluşturulmuş görülmektedir. Sözleşme yapıldığı zaman, Türkiye hariç Karadeniz'e kıyıdaş üç akit devlet (Bulgaristan, Romanya ve SSCB) mevcuttu. Dörtte üçlük oy çokluğu için Türkiye ile birlikte diğer ikisinin olumlu oy vermesi yeterli olup, birinin olumsuz oy kullanması 14 ve 18nci maddenin değiştirilmesine engel teşkil etmemekteydi. Bugün Karadeniz'e kıyıdaş devlet sayısı altıya çıkmıştır. Bu devletler Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, RF ve Gürcistan'dır. Bu nedenle, Sözleşmede öngörülen dörtte üç oy çokluğu için Türkiye dahil beş akit devletin olumlu oyu gerekmektedir. Sadece bir akit devletin olumsuz oy kullanması bugünkü durumda da 14 ve 18nci maddelerin değiştirilmesine engel teşkil etmemektedir.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin 29'ncü maddesindeki usul uygulanmak suretiyle Sözleşmede günümüze kadar herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

4.7.8.4. Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin Değiştirilmemesinin Gerekliliği

Boğazlardaki her deniz kazası, Boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen 1936 tarihli Montreux Konvansiyonunu gündeme getirmekte; bu antlaşmanın kaderi üzerinde açılan tartışmalarda genellikle iki yanlış değerlendirmeden yola çıkılarak sonuçlara varılmaktadır. (Toluner, 1994)

Bunlardan ilki, antlaşmanın ticaret gemilerinin barış zamanında Boğazlardan geçişini düzenleyen 2. maddesindeki, "sancak ve hamule ne olursa olsun, gündüz ve gece, ... hiç bir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve ulaşım tam serbestisinden müstefit olacaklardır." hükmünün, Türkiye'nin geçen gemiler üzerinde ülkesel egemenliğinden kaynaklanan ve milletlerarası deniz hukukunun tüm kıyı devletlerine tanıdığı yetkileri ihraç edecek biçimde yorumlanmasıdır. İkincisi, Montreux Konvansiyonunun sona erdirilmesi durumunda Türkiye'nin boğazlardaki geçiş rejimini dilediği gibi düzenleme yetkisini kazanacağı varsayımı ve bundan yola çıkarak antlaşmanın feshi yoluna gidilmesi önerisidir. 1979'da vuku bulan *Independenta* kazasından beri, çeşitli çevrelerdeki açıklamalar ve yazılarda, antlaşmanın hazırlık çalışmalarına dayanarak, savunulan görüş ise şudur: Montreux Konvansiyonunun ticaret gemilerinin Boğazlardan geçiş rejimiyle ilgili hükümleri, geçiş nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki sorunlara bir düzenleme getirmemiştir.

-Antlaşmada öngörülen açık sınırlayıcı hükümlere ters düşmemek,

-Geçiş hakkının özüne dokunmamak,

-Bu konumdaki boğazlarla ilgili genel deniz hukuku kuralları çerçevesinde kalınmak koşuluyla, Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisi ve geçişin zararsız olmasını isteme yetkisi, saklı tutulmuştur.

Montreux Konvansiyonunun yukarıda bahsedilen 2. maddesi hükmüyle tarafların, Türkiye'nin Boğazlar Bölgesinde geçişi düzenleme yetkisini ortadan kaldırmak niyetinde olmadıkları, Montreux Konferansında ortaya çıkan şu gelişmeyle doğrulanmaktadır. Türk Temsilci Heyetince sunulan 22 Haziran 1936 tarihli Tasarımın 12. maddesinde, *"işbu Konvansiyonun hükümleri, bu Konvansiyonda öngörülen bölgeler üzerinde Türkiye'nin egemenliğini zedeleyecek biçimde genişletilemez ve yorumlanamaz."* hükmü yer almıştı. Bu hükmü açıklarken Türk delegasyonunun şu noktalara dikkat çektiği görülüyor: *"Bu yüzden geçişin her durumda zararsız (innocent) ve saldırgan nitelikten yoksun (inoffensif) olması gerekir. Hiç kimse, serbest geçişin Boğazlar Bölgesinde, geçen gemilerin yol açabileceği rahatsızlıklar doğurmasını ve buna kıyı devletinin herhangi bir müdahalede bulunmamasını düşünemez. Geçen gemilerin kendi içinde rahatsızlıklar veya bizzat gemilerin kıyılara karşı suç işlemesi durumu düşünülebilir. Bu gibi durumlarda geçiş yapan gemilere karşı milletlerarası düzenlemelerin uygulanması gerekir."*

Tasarımın bu hükmüne en güçlü itiraz Birleşik Krallık'tan gelmiştir: Bu hükmün, anlatıldığından farklı biçimde yorumlanabileceğini, antlaşma yürürlüğe girdikten sonra Türkiye'nin *"Sorun Türkiye'nin egemenliğini ilgilendirir ve bu nedenle egemenliğimizi korumak için konvansiyonun herhangi bir hükmünü değiştirmek hakkımız vardır."* biçiminde bazı iddialara yol açabileceğine işaret edilmiştir. Bununla ahde vefa, *pacta sunt servanda* ilkesine saygı gösterilmesi gereğinin hatırlatılmasından başka amaç güdülmeyeceği, 4 Temmuz 1936 tarihli Birleşik Krallık Tasarımının 22. maddesinde şu hükmeye yer verilmiş olmasından anlaşılır: *"Türkiye'nin serbest iradesiyle kabul ettiği işbu Konvansiyon hükümleri saklı, Türkiye'nin ülkesi ve Karasuları üzerindeki egemenliği olduğu gibi kalmaktadır."*

Konferansta 2. maddenin biçimlendirilmesi sırasında geçen tartışmalar, bir yandan antlaşmada öngörülen yükümlere saygı gösterilmesini sağlamak, öte yandan idari ve adli zabıta yetkisini, yargı yetkisini ve geçişin zararsız ve saldırsız olmasını talep etme yetkisini saklı tutmak kaygısından kaynaklandığını açıkça sergiler. Her iki görüşte, diğerini reddetmeden, ikna edilebildiği içindir ki, 16 Temmuz tarihli oturumda, 22. maddenin kaldırılmasını şu gerekçeyle önerilmiş ve bu kabul edilmiştir: *"incelenene konunun tümüyle dışında kalan ve Türkiye'nin çıkarlarını dokunmayan birtakım kaygılar, 22. maddenin kaleme alınışı konusunda tartışmalara yol açmıştır. Boğazlar Bölgesi, Türkiye'nin bütünlüğü içinde ayrılmaz bir parçası olduğuna ve bu*

bölgedeki egemenliğimiz konusunda emin olduğumuza ve burada da yalnız Boğazlardan geçiş rejiminin düzenlenmesiyle uğraştığımızı göre..."

Antlaşma metninde yer alan kelimelerin, antlaşmanın bütünü içinde, konu ve amacının ışığı altında ifade ettiği doğal ve alışılmış anlamı esas alınarak iyi niyetle yorumlanması gerekir. Konvansiyonun başlangıç hükümlerinde geçiş serbestisi ilkesini "*Türkiye'nin güvenliği*" çerçevesinde korumak amacıyla antlaşmanın akdedilmiş olduğu belirtilmişken; 1. maddede akid tarafların, varolan bir kuralı tekrarlama anlamını ifade eden, "*geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibini tanurlar ve teyit ederler*" hükmüne yer verilmişken; 28. maddede ise bu prensibin süresiz olduğundan söz açılmışken, yorumu söz konusu olan 2. maddedeki "*geçiş ve seyrisefain tam serbestisi*" deyiminin, bunun genel hukukta ifade ettiği anlamdan daha mutlak bir anlamda kullanılmış olduğu ileri sürülemez. Çünkü, Türkiye'nin güvenliğini koruma amacıyla özel bir geçiş rejimi öngören bir antlaşmada, antlaşmanın ortadan kalkması durumunda geçerli olacak hukuki rejimden daha da aleyhte olan bir düzenlemenin örtülü biçimde benimsenmiş bulunduğu iddia etmek, abesle iştigaldir. Ne antlaşma metni ve ne de antlaşmanın hazırlık çalışmaları, bu tür bir yoruma dayanak sağlar. Burada şu soru açılabilir: Montreux'de Türkiye'nin her boğaz devletinin haiz olduğu yetkilerinin saklı tutulması amaçlanmışsa, bu niçin antlaşmada açıkça belirtilmemiştir? Bunun belirtilmesine gerek olmadığı gibi belirtilmesi yoluna gidilmesi uygun da olmazdı. Çünkü, geçişin zararsızlığı gibi kıyı devletlerinin düzenleme yapma, uygulama ve yargı yetkisinin içeriği, hukuk tarafından ayrıntılı olarak düzenlenmiş bilinen kavramlardır. Montreux'de ayrıca düzenlenmemiş olması, bunlara özel bir anlam verilmeyişinden ötürüdür. Tamamen veya kısmen düzenlenmesi yoluna gidildiğinde, hem bu kavramların genel hukukta öngörülen anlamı, kaçınılmaz olarak, az veya çok değişmiş olurdu ve hem de bu kavramlar antlaşmada öngörüldüğü biçimde dondurulmuş olurdu. Bu takdirde ise hukukta ortaya çıkabilecek gelişmelerden yararlanma olanağı bulunmazdı. Esasen, Montreux ile yaratılacak bir yeni "*zararsızlık*" veya "yetki" kavramının, genel hukukta öngörülenden saptığı ölçüde, antlaşmaya taraf olmayan devletlere karşı rızaları bulunmaksızın ileri sürülmesi de hukuken olanaksızdır.

Montreux rejiminin feshi ertesinde Türkiye'nin geçişi dilediği gibi düzenleyebileceğini sananlar ile bunu antlaşmanın değiştirilmesi yoluyla gerçekleştirilmesini savunanların hep göz ardı ettikleri nokta şudur: Statüsü bir antlaşmayla düzenlenmemiş olan boğazlardan geçiş rejimini belirleyen milletlerarası deniz hukuku kuralları vardır. Kaynağından örf ve adet hukuku olan bu kurallar, bunlara yazılı biçim vermek ve hukuku geliştirmek amacıyla akdedilmiş bulunan 1958 tarihli Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu'nda ve bugün 1982 tarihli Deniz Hukukuna dair Birleşmiş Milletler

Konvansiyonu'nda yer almaktadır. Türkiye, Montreux Konferansında saklı tuttuğu zabita ve yargı yetkisini bu kurallar çerçevesinde kullanabilir; geçişin zararsızlığını bu kurallar ışığında değerlendirip hukukun kıyı devletlerine tanıdığı hakları kullanabilir. Montreux Konvansiyonunun boşluklarının doldurulmasında başvurulması gereken bu kurallar, antlaşma feshedildiğinde de uygulanması gereken aynı kurallardır: Antlaşmanın feshi usulünü düzenleyen 28. maddede, 1. maddede sözü edilen "*geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibinin*" süresiz olduğu hükme bağlanmıştır ki, bu serbestinin kapsamı ve kullanılması koşullarının belirlenmesinde başvurulması gereken kurallar, bu coğrafi konumdaki boğazlar için öngörülen genel milletlerarası deniz hukuku kurallarından başkası olmayacaktır.

Böyle ise, 2. maddenin bu yetkilerden açıkça söz eder biçimde değiştirilmesine gerek yoktur; bu yola gidilmesi antlaşmanın bütünüyle masaya yatırılmasına yol açabilir ki, bunun Türkiye'nin çıkarlarını Montreux'den daha iyi koruyacak bir yeni düzenlemenin kabulüyle sonuçlanmasına inanmak, çok iyimser olmak demektir.

4.7.8.5. Montreux Boğazlar Sözleşmesinin Bugüne Kadarki Uygulamaları Dikkate Alındığında Türkiye'nin Lehine ve Aleyhine Olan Hususlar

Türkiye Cumhuriyeti'nin, Lozan Barış Andlaşması'ndan sonra en önemli ikinci siyasal andlaşması olan Montreux Boğazlar Sözleşmesi, Türkiye'nin hayat damarlarından biri olan Boğazlar üzerinde bitmeyen mücadeleye rağmen, 68 inci yılını idrak etmek üzeredir. 20 yıllık başlangıç yürürlük süresinin dolduğu 9 Kasım 1956'dan itibaren, her zaman akit taraflarca sona erdirilebilme imkanı mevcut olmasına rağmen, akit devletlerden hiçbiri bugüne kadar bu süreci başlatmamıştır.

Türkiye'nin, Boğazlar Bölgesindeki güvenliğinin yanında, Karadeniz'e en fazla kıyısı bulunan bir kıyıdaş devlet olarak Karadeniz'deki güvenliğine de hizmet eden Sözleşmenin, savaş gemilerinin statüsünü düzenleyen II. Kısım hükümleri (Md. 8-22), Türkiye'ye önemli avantajlar sağlamaktadır.

(1) Sözleşme, Boğazlardan geçecek gemiler için sınıf ve tonaj sınırlaması getirmiş ve bu gemilerin geçişlerini ön bildirimde bulunma koşuluna bağlamıştır.

(2) Karadeniz'e açılacak gemiler için sınıf, tonaj ve süre sınırlaması getiren sözleşmeye göre Karadeniz, kıyıdaş olmayan devletlerin denizaltıları ve uçak gemilerine kapalı tutulmuştur.

(3) Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin uçak gemilerinin Boğazlardan geçmesini yasaklayan Sözleşme, anılan devletlere ait denizaltıların bazı istisnai durumlarda satıhtan geçmelerine müsaade etmiştir.

(4) Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ile Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumlarında, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini dilediği gibi belirleme inisiyatifi Türkiye'ye verilmiştir.

Türkiye, Boğazları tüm savaş gemilerine kapatabileceği gibi, bazı devletlerin savaş gemilerinin geçmesine müsaade edebilir. Boğazlardan savaş gemilerinin geçişi Türkiye'nin takdirine bırakılmıştır.

Ticaret gemilerinin, barış zamanında, gündüz ve gece, bayrakları ve yükleri ne olursa olsun, hiç bir merasime tabi olmadan Boğazlardan geçiş ve seyrisefain tam özgürlüğünden yararlanmalarını öngören, kılavuzluk ve römorkörcülüğü isteğe bağlı bırakan 2'nci madde hükmüne rağmen, sözleşmenin 5 ve 6'ncı maddeleri de Türkiye'ye önemli avantajlar sağlamaktadır.

(1) Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ile Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumlarında, ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişi gündüz ve Türk makamlarınca gösterilecek yoldan olacak yani geçiş tamamıyla Türk makamlarının kontrolünde yapılacaktır.

(2) Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumu için öngörülen düzenleme, Türkiye'nin Boğazlar üzerinde önleyici meşru müdafaa hakkına dayanarak tedbir alma hakkını saklı tutan bir düzenlemedir. Türkiye, gerginlik döneminde, uygun askeri tedbirleri Montreux'nün hukuki ve siyasi şemsiyesi altında alabilecektir. Bu bağlamda, Boğaz sularını mayınlayabilecek, Karadeniz ve Ege Denizi'ne müteveccih deniz ulaştırmasını kontrol etme imkanı bulabilecektir.

(3) Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanında, düşmana hiçbir şekilde yardım etmemek koşuluyla Boğazlardan geçmelerine müsaade edilen tarafsız devlet ticaret gemilerinin yüklerini Türk makamları kontrol edebilecek, harp kaçağı mal taşıdığı tespit edilen ticaret gemilerini zapt ve müsadereye tabi tutacak, Boğazlar muhasım devlet ticaret gemilerine kapalı olacaktır.

Ayrıca Sözleşme, sadece sivil uçakların Boğazlar üzerindeki hava sahasından geçmesine izin vermekte, askeri uçakların geçişini yasaklamaktadır.

Sözleşme'nin Türkiye'nin lehine olan bu hükümlerine mukabil; 2, 4 ve 6'ncı maddelerde yer alan kılavuzluk ve yedekçiliğin isteğe bağlı kalması, kılavuzluğun zorunlu kılınabileceği hallerde (Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması) ise ücrete tabi olmamasına ilişkin düzenlemeler;

- Ekonomik gerekçeler,

- Can ve mal emniyeti ile seyir ve çevre güvenliğine yönelik tedbirlerin yeterince alınmaması, nedenleriyle gelişen dünya koşulları çerçevesinde, Türkiye'nin aleyhinde olan maddeler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sözleşmede kılavuz alma mecburiyeti olmamasına rağmen, geçiş yapan gemilerin kayda değer bölümü kılavuz almaktadırlar. İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin yaklaşık % 42'si, Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yapan gemilerin ise yaklaşık % 28'i kılavuz kaptan almaktadırlar. Bu oran İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan tankerler için % 70'e yaklaşmaktadır¹¹⁴. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçen gemilerin kılavuz alma oranları yıllara göre ortalama % 38-39 civarındadır. Kılavuzluk hizmetlerinin kalitesinin ve sahil tesisleri ile takviye edilmiş teknik yeterliliklerinin artırılması; uluslararası girişimlerle kılavuz almanın tavsiye ve teşvik edilmesi neticesinde kılavuz alma oranlarının daha da artabileceği düşünülmektedir. En önemlisi, mücbir sebepler dışında, kılavuz kaptan bulunan gemilerin deniz kazası riskinin olmayacağını, emniyetli ve süratli bir geçişin kılavuz kaptan almakla olabileceğinin uygulamalarla gösterilmesi gerekmektedir.

Sözleşme'nin lehte ve aleyhte olan hükümlerinin mukayesesi yapıldığında; Türkiye'ye uluslararası platformlarda çok önemli ve tekrar elde edilmesi zor ve hatta imkansız gibi görülen avantajlar sağlayan lehteki hususlar yanında; can ve mal emniyeti ile seyir ve çevre güvenliğine yönelik olarak alınacak tedbirlere genel bir uygulama niteliği kazandırmak amacıyla, Montreux platformları dışında, devletler, uluslararası kuruluşlar ve acenteler nezdinde yapılacak teşvik niteliğindeki girişimlerle, Sözleşmenin Türkiye'nin aleyhinde olan hükümlerinin yarattığı dezavantajlar, kısmen ortadan kaldırılabilir.

Statüleri özel anlaşmalarla veya örf ve adet hukuku kurallarıyla belirlenmiş olan uluslararası boğazların hiçbirinde, Montreux'de Türkiye'ye verilen nitelikte bir yetkinin kıyı devletine tanınmamış olduğu dikkate alınacak olursa, Türkiye'nin Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile kazandığı avantajların önemi daha kolay anlaşılabilir ve değerlendirilebilir. (İnan, 1995)

4.7.8.6. Sözleşmenin Kısmen veya Tamamen Değiştirilmesi veya Yürürlükten Kaldırılması Konularının Değerlendirilmesi

Sözleşmenin; 28. Maddesinde öngörüldüğü şekilde sona erdirilerek yeni bir sözleşme oluşturulması veya 29. Maddede belirtildiği şekilde kısmen değiştirilmesi, akit taraflardan birince talep edilebilir. Takdir buyrulur ki böyle bir öneri, sözleşme hükümlerini lehine çevirmek isteyen akit taraflardan uluslararası kamu oyunu oluşturduktan sonra

¹¹⁴ Deniz Ticaret Odası, 2004 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2005

gelecektir ki bu durumun ise Türkiye'nin aleyhinde olabilecek gelişmelere başlangıç teşkil edebileceği değerlendirilmektedir.

Ancak 28 ve 29. Maddelere işlerlik kazandırılarak sözleşmenin kısmen veya tamamen değiştirilmesinin gündeme gelmesi durumunda ;

-Mevcut sözleşmenin amacına ve esasa ilişkin hükümlerine sadık kalınmasının ve Türkiye'nin lehine olan hükümler konusunda taviz verilmemesinin,

-Sözleşme ve eklerinde yer alan gemi tip ve özelliklerine ilişkin tanımların güncel hale getirilmesinin

-Boğazlardaki trafik düzeninin zorunlu kıldığı, kılavuz alma mecburiyeti gibi uygulamaların sözleşme kapsamına alınmasının Türkiye'nin menfaatleri açısından uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Sözleşmenin yürürlükten kaldırılması ve Boğazların statüsüne ilişkin yeni bir düzenlemenin yapılamaması halinde, Boğaz geçişleri milletlerarası hukukun "transit geçiş" kurallarına göre yapılacaktır ki;

"Açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bir kısmı arasında yer alan Boğazlardan geçiş" olarak tanımlanan bu uygulama, milletlerarası hukuka 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile girmiştir. Genel milletlerarası teamül haline gelmiş kuralların teamül haline getirilmesinden meydana gelen "transit geçiş" ile ilgili bu hükümler bütün devletler için bağlayıcılık kazanmıştır. Bu durumda ise, "transit geçiş" hakkından bütün gemiler ticaret gemileri ve harp gemileri farkı gözetilmeksizin yararlanacaklardır. Böylece, Türkiye'yi güvenliği açısından uluslar arası platformda söz sahibi kılan Boğaz geçişlerinden; arz edilen bu hususlar muvacehesinde, Montreux Sözleşmesinin değiştirilmesi veya yeniden düzenlenmesinin gündeme gelmesiyle oluşturulacak yeni metnin Türkiye'ye mevcut durumdan fazla büyük bir avantaj getirmeyeceği; yürürlükten kalkması halinde ise, Montreux Sözleşmesi'nin Türkiye'ye sağladığı tüm avantajların kaybedileceği değerlendirilmektedir.

Boğazlardan geçişi, Türkiye'nin güvenliği ile birlikte, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin güvenlikleri çerçevesinde düzenleyen Sözleşmenin; 20 yıllık yürürlük süresinin sona erdiği 9 Kasım 1956'dan itibaren, bir sona erdirmeye ön bildirim ile yürürlükten kaldırılabilme imkanı mevcut iken (Madde 28), bugüne kadar hiçbir akit taraf bu yola başvurmamıştır. Yine akit taraflardan hiçbiri; Sözleşmenin 29. Maddesinde yer alan bir yada birkaç hükmün değiştirilmesini önerme girişiminde de bulunmamıştır. Özellikle savaş gemileri için öngörülen geçiş rejimiyle, Türkiye'nin lehine olduğu değerlendirilen Montreux Sözleşmesi'ne ilişkin olarak bugüne kadar yapılan uygulamalarda, Montreux

Boğazlar Sözleşmesi'nin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişini düzenleyen hükümlerine genelde uyulduğu, özellikle eski Sovyetler Birliği'nin bu esasları titizlikle ve sürekli uygulayarak geçişlerine teamülü bir hüviyet de kazandırdığı da görülmüştür. Bahse konu uygulamanın halen Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) tarafından da devam ettirildiği gözlenmektedir. Ancak Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçişlerine zaman zaman “ön bildirim öngörülen sürede yapılmaması, ön bildirimde bulunulmadan geçiş yapılmak istenmesi” gibi aksaklıkların ortaya çıkmasına rağmen, Sözleşme hükümlerine aykırı hareket edilmesi önlenmektedir.

Belirtilen bu hususlar çerçevesinde; Sözleşmenin, mevcut haliyle muhafaza edilmesinin ve değiştirilmesi veya yeniden düzenlenmesi konularını gündeme getirecek bir ortama hiçbir şekilde fırsat verilmemesinin uygun olacağı kıymetlendirilmektedir.

4.7.8.7. Yeni Bir Sözleşme Yapılması

Türk Boğazları'ndan geçiş rejimini belirleyecek yeni bir sözleşme yapıldığı takdirde, “geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibi” bu rejime göre işletilecektir. Boğazlardan geçişe ilişkin yeni bir rejimin oluşturulması amacıyla toplanacak konferansta ABD'nin tutumunun belirleyici olacağı düşünülmektedir¹¹⁵. ABD'nin, uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarda, su üstünden, su altından ve havadan geçiş ve ulaşımına ilişkin her türlü sınırlamanın karşısında olduğu bilinmektedir. ABD'nin böyle bir konferansta kendi teziyle çelişecek bir çözümü benimsemesi beklenemez.(Toluner, 1989) Montreux'nün akdi sırasında, Türk Boğazları gibi uluslararası ulaşımda kullanılan boğazlarda uygulanan geçiş rejimi “zararsız geçiş”tir. BMDHS'nin, statüleri özel bir andlaşma ile düzenlenmemiş bu tür boğazlar için öngördüğü rejim ise “transit geçiş” rejimidir. Bu rejim, zararsız geçiş rejimi ile karşılaştırıldığında, kıyıdaş devletlerin yetkilerini kısıtlayan, uluslararası deniz ulaştırmasının menfaatlerini, diğer bir ifade ile serbestliği ve sürekliliği ilkesini ön planda tutan, daha serbest bir geçiş rejimidir. Montreux'nün feshinden sonra yeni bir sözleşmenin yapılması aşamasında, transit geçiş rejiminden hareketle bir takım önerilerle karşılaşılması da olasıdır.(Toluner, 1989)

¹¹⁵ Montreux Boğazlar Sözleşmesi imzalanmadan önce, yeni bir konferansın hazırlık çalışmalarının yapıldığı 1934 yılında, Cenevre'de bulunan ABD Büyükelçisi Robert SKINNER, yeni bir sözleşme imzalanmadan önce, ABD ile Türkiye arasında, Boğazlardan geçiş hakları ile ilgili bir anlaşma yapılmasını talep etmiştir. Bu talebe göre, “Amerikan savaş gemileri ve uçakları ile ticaret gemileri ve uçakları; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan, en çok gözetilen ulusa tanınan haklarla aynı statüde olmak üzere tam bir geçiş ve uçuş serbestisinden, yararlanırlar”. Bkz., HOWARD, H. N., Turkey, the Straits and U.S. Policy, Baltimore, 1974, s.133,134

4.7.8.8. Montreux Sözleşmesi'nin Tartışılması, Fesih/Tadil ve 1982 BMDHS Hükümlerinin Türk Boğazlarına Tatbiki Olasılığı dikkate alınarak, bu konuda uygulanabilecek seçenekler ve alınabilecek önlemler

Türkiye'nin, Montreux sözleşmesinin fesih/tadil ve 1982 BMDHS Hükümlerinin Türk Boğazlarına tatbiki olasılığı yönelik gelişmeler karşısında, öncelik sırasıyla uygulamasında fayda mütalaa edilen seçenekler şu şekilde tespit edilmiştir:

(a) Öncelikle Montreux sözleşmesinin mevcut haliyle korunması yönünde politikaların uygulanmasına devam edilmesi; bu kapsamda, Montreux'nü delinmesine neden olabilecek Karadeniz'de güvenlik boşlukları bulunduğu veya küresel ekonominin güvenliğinin tehdit altında olduğu tezlerini oluşturacak durumlara izin verilmemesi,

(b) Bu konudaki gelişmelere ve girişimlere engel olunamadığı taktirde; Montreux sözleşmesinin bazı maddelerinde ülkemizce kabul edilebilir değişiklikler yapılmasının, sözleşmenin feshine nazaran tercih edilmesi (Örneğin, Sözleşmenin Lahika II'de yer alan “gemi sınıflarının tespit edilme” kriterleri güncelliğini yitirmiştir.),

(c) Montreux'de değişiklik yapılması kaçınılmaz olduğunda; sözleşmenin ticari gemi geçişlerine ilişkin hükümlerine (Madde 2-6) ve Türkiye'nin kendisini savaş tehdidine yakın hissetmesi/savaşan taraf olması durumlarına ilişkin maddelere (Madde 20, 21) dokunulmamasına gayret edilerek, 14 ve 18 nci maddelerde yer alan savaş gemisi kısıtlamalarına ilişkin değişikliklerin görüşülmesi ve kabul edilebilir bir hal tarzının bulunması,

(d) Sözleşme feshedilirse; toplanacak konferansın konuya çözüm bulamadan dağılması yerine, Türkiye ile Karadeniz'e kıyıdaş diğer ülkelerin güvenlik ihtiyaçlarını ve aynı zamanda diğer ülkelerin taleplerini asgari müştereklerde karşılayacak yeni bir sözleşme yapılması.

Bu seçenekler dışında yer alan ve Türkiye için en kötü sonucu doğuracak durum; sözleşme feshedilirse toplanacak konferansın konuya çözüm bulamadan dağılmasıdır. Bu durumda; ABD, İngiltere ve diğer bazı devletlerin, yeni bir sözleşme hazırlamak yerine, Türk boğazlarından ticaret ve harp gemilerinin geçişi için Türkiye'nin taraf olmadığı 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini (BMDHS) gündeme getirebilecekleri ve sözleşmede yer alan “uluslararası ulaşım maksadıyla kullanılan boğazlardan “Transit geçiş rejimi”ni geçerli kılmak için baskı yapabilecekleri değerlendirilmektedir. ***Bu rejimin kabul edilmesi durumunda; Montreux sözleşmesi ile ülkemizin kazandığı bütün haklar kaybedilecek, 1998 tarihli Boğazlar Tüzüğü düzenlemeleri dışında Türk Boğazları bölgesi, halen geçişleri kısıtlanan uçak gemisi ve***

denizaltılar da dahil yabancı savaş gemilerine tamamen açılmış olacaktır. Ayrıca, Montreux'nün kıyıdaş olmayan ülke harp gemilerine koyduğu kısıtlamaları ve özellikle 19, 20 ve 21 nci maddeler uyarınca, bir savaş hali ile savaşta Türkiye'nin taraf olması/olmaması ve kendisini savaş tehdidinde yakın hissetmesi durumunda geçişe ilişkin yetkileri, tamamen ortadan kalkacaktır.

Bu olasılık dikkate alınarak, 1982 BMDHS hükümlerinin Türk Boğazlarına tatbik edilmesine yönelik baskılar ile muhtemel kayıp/kazanımlarımızın çok iyi değerlendirilmesi ve bu çerçevede boğazlarda uygulanacak yeni rejim konusunda transit geçiş yerine, ülkemiz tezlerine daha uygun ve Montreux rejimine daha yakın olan “Zararsız geçiş”in kabul edilmesi için mücadele edilmesi, gerekli görülmektedir. Aksi takdirde, zararsız geçişe nazaran daha serbest bir rejim olan transit geçişte, ticari ve askeri gemilerin yanı sıra uçaklar boğazlar üzerinde uçuş yapabilmekte, denizaltılar ise dalarak geçebilmektedirler. Bunun için Marmara Denizi iç su kabul edilip, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ayrı mütalaa edilmelidir. Bu durumda transit geçişin tarifine yönelik yorumlardan kaçınılabilecektir.

Son dönemlerde Montreux Sözleşmesi'nin tartışılmasına neden olabilecek bazı ciddi gelişmeler cereyan etmekte ve Montreux Sözleşmesi'nde mevcut uygulamalardan çıkarları etkilenen bazı devletler ile uluslararası kuruluşlar tarafından bu hususlar açık veya örtülü olarak gündeme getirilmektedir. Bu kapsamda; ABD'nin Küresel Güvenlik Politikaları çerçevesinde Karadeniz'de bulunmak isteği, Bulgaristan ve Romanya'da Üs Kurma faaliyetleri en önemli gelişme olarak dikkati çekmektedir. Buna ilaveten, NATO'nun Karadeniz'e yönelik ihtimalat planlaması yönünde, 2003-2004 yıllarında AFSOUTH, NAVSOUTH ve IMS nezdinde başlatılan çalışmalarda Montreux sözleşmesinin hükümleri sürekli olarak tahdit edici faktörler olarak vurgulanmakta ve kısa dönemde değiştirilmesi beklenmemekle birlikte, orta vadede değişim ihtiyacının gerekçeleri de hazırlanmaya çalışılmaktadır. Ayrıca, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerden bazıları ile kıyıdaş olmayan diğer devletlerin Montreux Sözleşmesi hükümlerine/uygulamalarına yönelik bazı talepleri/şikayetleri zaman zaman uluslararası platformlarda gündeme gelmektedir.

Montreux Sözleşmesi, esas itibarı ile kendine has özellikler taşıyan Türk Boğazlarında uygulanacak geçiş rejimi için ayrıntılı kuralların belirlendiği bir belge olarak, Türkiye'nin imzalamadığı 1982 tarihli BMDHS'nin 35nci maddesi (c) fıkrasında yer alan hükümlere de uyması nedeniyle de uluslararası tescil edilmiş bir anlaşma niteliğini taşımaktadır. Bu nedenle Türkiye, 1982 BMDHS'ne taraf olsa dahi Montreux Boğazlar Sözleşmesi geçerliliğini koruyacaktır. Dolayısıyla, Türk Boğazlarının hukuki statüsünde herhangi bir değişiklik söz konusu olmayacaktır.

Diğer taraftan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin fesh edilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda; BMDHS'de yer alan "Uluslararası Ulaştırımda Kullanılan Boğazlar" için öngörülen "transit geçiş rejimi"nin Türk Boğazları Bölgesi'nde uygulanması yönünde çeşitli girişimlerle karşılaşılması olasıdır. Bununla beraber Montreux'nün feshi durumunda, örf ve adet hukukundan kaynaklanan ve Sözleşme'nin 1'inci maddesinde yer alan "denizden geçiş ve seyrisefain serbestisi prensibi" uygulanmaya devam edecektir (md. 28/2)¹¹⁶. Ayrıca; Uluslararası Adalet Divanı (UAD)'nın Korfu Boğazı davasındaki kararında da belirttiği gibi, boğazlardan geçiş ve ulaşım serbestliği bir teamül kuralı niteliğindedir. Savaş gemisi, devlet gemisi ve ticaret gemisi ayırımı yapılmaksızın bütün gemiler bu haktan yararlanırlar. Bu nedenle, ***Sözleşme'nin sona erdirilmesi durumunda Türkiye'nin Boğazlardaki geçişi dilediği gibi düzenleme yetkisine sahip olacağı görüşü fevkalade yanlış bir varsayım olacaktır.*** Yeni bir belge yapılmaksızın Sözleşme ortadan kalkarsa, iki açık denizi birbirine bağlayan boğaz söz konusu mu değil mi, şeklinde bir fikir mücadelesi ortaya çıkacaktır. Bunun neticesinde "zararsız geçiş" veya "transit geçiş" rejimlerinden hangisinin uygulanacağı da tartışılacaktır. ***Eğer, BMDHS'de tanımlandığı şekliyle iki açık deniz kesimini birbirine bağlayan bir boğaz olduğu fikri baskın çıkar ve "transit geçiş" rejimi uygulamaya girerse, Türk Boğazları'nda bugünkünden çok daha serbest bir geçiş rejimi uygulanacaktır. Ayrıca, yine aynı davaya ilişkin olarak, uluslararası su yollarından geçişte savaş gemilerinin zararsız geçişten faydalanma hakkı olduğunun tescil edilmesi, Montreux Sözleşmesi'nin yerine başka bir özel sözleşmenin konamaması durumunda aynı hakkın Türk Boğazlarından geçişte de talep edileceğini göstermektedir.*** Böyle bir durumda İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının ***ulusal boğaz*** statüsünde olduğu ve Marmara Denizi'nin de iç sular statüsünde olduğu vurgulanarak¹¹⁷ Montreux Boğazlar Sözleşmesi hükümleri Teamül Hukuk olarak uygulanması sağlanacak ve dolayısıyla Transit Geçişten söz edilemeyecektir.

1982 BMDHS'nin boğaza kıyısı olan devletlerin "Transit Geçiş" rejimine ilişkin kanun ve kurallar koyma ve trafik ayırım şemalarını belirleme yetkisini düzenleyen 41 ve 42 nci maddelerin Türk Boğazlarına uygulanması halinde dahi, kendine has özellikler taşıyan

¹¹⁶ Sözleşme'nin sona erdirilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda denizden geçiş ve ulaşım özgürlüğü ilkesi geçerliliğini koruyacaktır. Diğer bir ifade ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin fes edilmesi halinde toplanacak konferansta bir sonuç alınamaz ve yeni bir andlaşma yapılamazsa; Sözleşmenin Türkiye'nin lehine olan hükümleri ortadan kalkacak ve Türk Boğazları Bölgesi'nde uluslararası ulaşımda kullanılan boğazların tabi olduğu rejim uygulanacaktır.

¹¹⁷ Marmara Denizi bir iç deniz statüsünde olmasına rağmen, su altında korunması gerekli kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili olarak Kültür Bakanlığınca tespit edilen ve karnamede koordinatları verilen dalış yasağının olduğu bölgeler ile ilgili 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kanunu'nun 35'nci maddesine göre 5 Haziran 1989 tarihli 89/14235 sayılı Bakanlar Kurulu kararındaki haritalarda açık deniz olarak belirtilmiştir.

Türk Boğazlarında uygulanacak geçiş rejimi için ayrıntılı kuralların yer aldığı Montreux Sözleşmesinin yerini alamayacağı düşünülmektedir. Böyle bir durumda Türkiye'nin, Boğazlardan geçişin zararsız geçiş rejimi çerçevesinde olabileceği görüşüyle ortaya çıkması gerekmektedir; günümüzde transit geçiş rejiminin örf ve adet hukuku kuralı haline gelmeye başladığı ve yaygın kabul gördüğü, bu nedenlerle de Türk Boğazları Bölgesi'nde uygulanması gerektiği şeklinde ciddi bir direnişle karşılaşabileceği değerlendirilmektedir.

4.7.9. Montreux Sözleşmesi'nin Karadeniz Deniz Güvenliğine Etkisi

Montreux sözleşmesi, Türkiye'nin stratejik öneme sahip Boğazlar üzerindeki egemenliğinin uluslararası camia¹¹⁸ tarafından resmen tanındığı Lozan andlaşmasından sonraki en önemli ikinci belgedir. 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanan Montreux Sözleşmesi ile Türk Boğazlarından geçiş konusunda ticaret gemileri için serbest geçiş prensibi kabul edilmiş, savaş gemileri ise bazı sınırlamalara tabi tutulmuştur.

Sözleşme, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan ülkelerin donanmalarının Karadeniz'e girişini nitelik ve nicelik olarak sınırlayarak, Türkiye'nin yanı sıra aynı zamanda diğer kıyıdaş ülkelerin güvenliklerini de sağlamaktadır. Bu nedenle, RF ve Karadeniz'e kıyıdaş diğer ülkeler, Montreux rejiminin yabancı savaş gemilerine koyduğu sınırlamaları, kendileri için önemli bir güvenlik unsuru olarak kabul etmişlerdir. İmzalanmasından bu yana 70 yıl geçmesine rağmen geçerliliğini koruması, Montreux sözleşmesinin önemini ve bölgemizde sağladığı hassas dengenin bir göstergesidir. Montreux Sözleşmesi, artık bir deniz güvenlik rejimine dönüşmüştür.

Türkiye, imzalandığından bu yana Montreux Sözleşmesinin getirdiği rejimi güvenliğinin bir parçası olarak görmüş ve 2 nci Dünya Savaşı, Soğuk Savaş ve sonrasında sözleşmenin değiştirilmeden titizlikle uygulanması yönünde dikkatli bir politika izlemiştir. Bu çerçevede dengeleri bozmamak için Karadeniz'de NATO Tatbikatı dahi yapmamıştır. Son dönemlerde Türk Boğazlarında artan deniz trafiğinin neden olduğu güvenlik sorunlarını azaltmak üzere yürürlüğe koyduğu ulusal düzenlemeler (1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü) ve uygulamaların dünya kamuoyunda da Montreux Sözleşmesinin Türkiye'ye verdiği yetkiler olarak genel kabul görmesi, bu politikanın devamını gerektirmektedir. Montreux Sözleşmesi, esas itibarı ile kendine has özellikler taşıyan Türk Boğazlarında uygulanacak geçiş rejimi için ayrıntılı kuralların belirlendiği bir belge olarak,

¹¹⁸ 1936 Montreux Sözleşmesine bugünkü duruma göre taraf olan ülkeler; Fransa, İngiltere, Yunanistan, İtalya, Bulgaristan, Romanya, Rusya Federasyonu (RF), Ukrayna, Gürcistan, Sırbistan-Karadağ ve Türkiye'dir.

Türkiye'nin imzalamadığı 1982 tarihli BMDHS'nin 35 (c) maddesinde yer alan hükümlere de uyması nedeniyle de uluslararası tescil edilmiş bir anlaşma niteliğini taşımaktadır.

Başta ABD olmak üzere bazı batılı ülkeler, Montreux rejimini 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin temel prensibi olan denizlerin serbestliği ilkesine aykırı görmekte, donanmalarını Karadeniz'e Sözleşmenin getirdiği sınırlamalarla sokmanın sıkıntısını yaşamaktadırlar. Bir kısım Batılı ülkeler Montreux'nün feshi veya tadili görüşünde olmalarına rağmen, bölgedeki hassas dengenin bozulması riskini göz önüne alamadıklarından, bu güne kadar bu yönde aktif bir gayret içerisine girmemişlerdir. Ancak, son dönemlerde Montreux Sözleşmesi'nin tartışılmasına neden olabilecek bazı ciddi gelişmeler cereyan etmekte ve Montreux Sözleşmesi'nde mevcut uygulamalardan çıkarları etkilenen bazı devletler ve uluslararası kuruluşlar tarafından bu konu açık veya örtülü olarak gündeme getirilmektedir. ABD Büyükelçisi Wilson, Mart 2006'da *ABD'nin Karadeniz'de askeri güç bulundurma isteği* konusunda bir beyanatta bulunmuştur.¹¹⁹

Diğer taraftan, Karadeniz'de en uzun kıyı şeridine sahip olan, Türk Boğazlarının stratejik konumu ve Montreux Sözleşmesinden kaynaklanan hükümranlık hakları nedeniyle Türkiye, Karadeniz'in güvenliği, ekonomik ve siyasi istikrarına yönelik girişimlere öncülük etmiştir ve bu alanlardaki faaliyetlere destek olmaya devam etmektedir.

Son dönemlerdeki gelişmeler dikkate alındığında; Montreux sözleşmesinin feshi ve tadili konusunda girişimde bulunabilecek olan, sözleşmeye taraf devletlerin şunlar olabileceği değerlendirilmektedir;

(1) İngiltere'nin; ABD ile müşterek yürüttüğü küresel siyasetin doğal sonucu ve Karadeniz ile Kafkaslar'daki menfaatleri gereği,

(2) Bulgaristan ve/veya Romanya'nın; ABD'nin Karadeniz politikası ve Karadeniz'deki üs talepleri sonucu, ABD'nin baskısı ile,

(3) İtalya'nın; bölgede daha serbestçe hareket etmek ve ekonomik çıkarlarını korumak maksadıyla,

(4) Yunanistan'ın; Türkiye'ye karşı bilinen geleneksel hasmane tutumu ve boğazları yoğun olarak kullanan ticari gemilerinin daha serbest bir rejime tabi olması ve ayrıca Türkiye'nin Karadeniz'de kuzeyden çevrilmesi yolunun açılabilmesi maksadıyla, Montreux Sözleşmesinin feshi veya tadili konusunda girişimde bulunabilme potansiyellerinin var olduğu değerlendirilmektedir.

¹¹⁹ 4 Mart 2006 tarihli Cumhuriyet Gazetesi. "Biz Karadeniz'in uluslararası sulara bulunmasından kaynaklanan haklarımızdan yararlanmak istiyoruz"

Diğer taraf devletlerden, RF'nun süper güç ABD'nin Karadeniz'de etkin olmasını çıkarına aykırı bulacağı için, Fransa'nın ABD'nin bölgesel stratejik üstünlük kazanmasına karşı olması nedeniyle fesih veya tadil girişiminde bulunmayacağı/sıcak bakmayacağı değerlendirilmekte, Yugoslavya ardılı Sırbistan ve Karadağ'ın konu ile direkt çıkarları olmaması bakımından mevcut uygulamaya karşı çıkmayacağı, kıymetlendirilmektedir. Ukrayna ve Gürcistan'ın ise, ABD ve Türkiye ile ilişkilerindeki seyre göre her iki yönde de hareket etme eğilimi gösterebilecekleri, ancak bu konuda ABD baskısına maruz kalmaları olasılığının yüksek olacağı değerlendirilmektedir.

4.7.10. Değerlendirme

- Montreux sözleşmesinin değiştirilmesine yönelik taleplerin önümüzdeki dönemlerde gündeme getirilmesi ihtimalinin yüksek olduğu ve bu konudaki taleplerin özellikle 14 ve 18 nci maddelerde yer alan savaş gemisi kısıtlamalarına ilişkin olarak, Karadeniz'de kuvvet bulundurma süresi ve toplam tonajın artırılması/kısıtlamaların kaldırılması üzerinde yoğunluk kazanabileceği,

- Öncelikle Montreux sözleşmesinin mevcut haliyle korunması yönünde politikaların uygulanmasına devam edilmesi, uluslararası platformlarda Montreux sözleşmesinin 70 yıldır bölgemizde oluşturduğu güven ortamının sürekli olarak vurgulanması, fesih veya tadilinin kesinlikle tartışılmaması gerektiği, Sözleşmenin, değiştirilmesi veya yeniden düzenlenmesi konularını gündeme getirecek bir ortama hiçbir şekilde fırsat verilmemesinin uygun olacağı,

- Her ne kadar Montreux Sözleşmesi ile 1994-1998 Türk Boğazları Tüzüğü boğazlar bölgesine bir bütün olarak ele alsa da, yeni dönemde her iki boğazı ayrı olarak ele almak ve Marmara Denizi'ni iç sular olarak kabul edip tek başına değerlendirmek ve uygulamalarımızı bu doğrultuda yapmak, uluslararası platformlarda Türkiye'yi hukuki ve stratejik anlamda daha güçlü kılınacağı,

- Türkiye'nin, Montreux Sözleşmesine ilişkin her türlü değişiklik önerisine veto hakkını kullanmak suretiyle engel olma yetkisi ve önemli pazarlık marjları bulunduğu,

- Karadeniz'in kalesi niteliğini taşıyan Montreux Boğazlar Sözleşmesinin mevcut halinin korunması için gayret gösterilmesinin ve uluslararası platformda ülke olarak kararlığımızın ortaya konulmasının sağlanması,

- Montreux sözleşmesinin feshi veya tadiline yönelik gelişmelere ve girişimlere engel olunamadığı takdirde; Montreux sözleşmesinin bazı maddelerinde ülkemizce kabul edilebilir değişiklikler yapılmasının, sözleşmenin feshine nazaran tercih edilmesi; politik baskılar neticesinde Türkiye'nin yalnız kalması halinde, Türkiye'nin veto gücünü kullanarak pazarlık

yapması ve ülkemize azami fayda sağlayacak düzenlemeleri kabul etmesi, bu kapsamda; sözleşmenin ticari gemi geçişlerine ilişkin hükümlerine (Madde 2-6) ve Türkiye'nin kendisini savaş tehdidine yakın hissetmesi/savaşan taraf olması durumlarına ilişkin maddelere (Madde 20, 21) dokunulmamasına gayret edilerek, 14 ve 18 nci maddelerde yer alan yabancı savaş gemisi kısıtlamalarına ilişkin bazı değişikliklerin görüşülmesi ve kabul edilebilir bir hal tarzının bulunması,

- Sözleşme feshedilirse; toplanacak konferansın konuya çözüm bulamadan dağılması yerine, Türkiye ile Karadeniz'e kıyıdaş diğer ülkelerin güvenlik ihtiyaçlarını ve aynı zamanda diğer ülkelerin taleplerini asgari müştereklerde karşılayacak yeni bir sözleşme yapılması için gayret sarf edilmesi,

- **Sözleşmenin feshedilmesi durumunda toplanacak olan konferansın konuya çözüm bulamadan dağılması halinde, Boğazlarda uygulanacak yeni rejim konusunda ABD ve diğer Batılı ülkeler tarafından gündeme getirilme olasılığı yüksek “transit geçiş”¹²⁰ (Türkiye'nin BMDHS'ni imzalamamış olması ve Türk Boğazlarının dünyadaki diğer boğazlara benzemeyen kendine has özellikleri nedeniyle, transit geçiş rejiminin Türk Boğazları için kabul edilemez) yerine, Teamül Hukuk niteliği kazanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin hükümlerinin uygulamaya devam edilmesi, Boğazlardan geçişe ilişkin yeni bir rejime ilişkin sözleşme yapılması halinde, ABD'nin aktif ve belirleyici bir rol oynayacağı değerlendirilmektedir.**

¹²⁰ Transit geçiş kavramı; uluslar arası hukuka BMDHS ile girmiştir. Sözleşmenin 38'inci maddesinin 2'nci fıkrası ile diğer ilgili maddelerine göre şu şekilde tanımlanabilir.

“Transit geçiş, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında yer alan, hukuki statüleri özel bir sözleşme ile düzenlenmemiş ve tümüyle kıyı/kıyıdaş devletlerin karasularına dahil bulunan bir boğazdan, kesintisiz ve hızlı geçmek amacıyla, denizde ulaşım ve havada uçuş hakkının bu kısım hükümleri uyarınca kullanılmalıdır.” Transit geçiş esnasında **denizaltıların satıhtan seyretme mecburiyeti yoktur.**

Zararsız geçi işeş; iki ayrı kavramı kapsamaktadır. Birincisi **“geçiş”**, ikincisi **“geçişin zararsız olması”**. Geçiş hakkı; deniz ulaştırmasının serbestliğine ve sürekliliğine, geçişin zararsız olması ise; kıyı devletlerinin çıkarlarının korunmasına hizmet etmektedir.

BMDHS' nin 18'inci maddesinin birinci fıkrası geçişi şöyle tanımlamaktadır.

“Geçiş; İç sulara girmeksizin veya iç sular dışında bulunan bir demirleme yerine veya liman tesisine uğramaksızın veya iç sulara ulaşmak veya ayrılmak, iç sular dışında bulunan bir demirleme yerinde veya liman tesisinde durmak veya bunlardan ayrılmak amacıyla karasularında seyretmektir.”

Tablo 4.13 : Montreux Sözleşmesinde 2007 yılına kadar ortaya çıkan sorunlar (özet)

TARİH		SÖZLEŞMEDE ORTAYA ÇIKAN SORUNLAR/PROBLEMLER
20 Temmuz 1936		Montreux Sözleşmesi Madde 28. gereğince yürürlüğü girdiği günden başlamak üzere 20 yıllık bir süre için geçerli olacaktır.
20 YILLIK GEÇERLİLİK SÜRESİ	1941	1. 9 Temmuz 1941 tarihinde Almanya Boğazlardan Karadeniz'e " Seafalke " adlı Alman sahil muhafaza gemisini geçirmiş ve Boğazlar'a dair sözleşmenin ağır bir şekilde ihlali olarak değerlendirilen bu durum Sovyet Hükümetinin Türk Hükümetine protestolarına sebep olmuştur.
	1946	2. Haziran 1941 de İtalyan " Tarvisio " adlı yardımcı savaş gemisi boğazları geçmiş ve bu durum Sovyetler tarafından protesto edilmiştir. Aynı gemi 9 Ağustos 1941 de tekrar geçmek istemiş, ancak Türk Hükümeti tarafından müsaade verilmemiştir.
	1951	3. Sovyetler Birliği 24 Eylül 1946 tarihinde verdiği notalarda II. Dünya savaşı sırasında Türk hükümetince kimi Alman ve İtalyan savaş gemilerinin " Ticaret gemisi " sayılıp, Boğazlardan geçirildiğini öne sürerek, bu gibi olayların Sovyetlerin güvenliğini tehlikeye soktuğunu belirtmiş, güvenliği sağlamak üzere de, Boğazlar Rejiminin değiştirilmesini ve Boğazların güvenliğinin Türkiye ile kendisinin birlikte sağlanmasının (üs kurma) istenmiştir. Türkiye bu istekleri İngiltere ve ABD'nin desteğinden yararlanarak kabul etmemiştir.
	1956	4. İtalyan savaş gemilerinin Sovyet Karadeniz Filosuna transferi: İtalya'nın, 1948 yılında Giulio Cesare (23622 ton) gemisi ve 2 denizaltının (M41-971 ton, M42-643 ton) Sovyetlere transferi sırasında Monterux Sözleşmesinin 14.maddesine göre 15000 ton limiti aşılmış ve bu nedenle gemiler Rus personeli ve Rus bayrağı çekilerek Karadeniz'e geçmişlerdir. <i>NOT:Japonya 6 Eylül 1951 de Montreux Andlaşmasındaki haklarından vazgeçtiğini bildirdi.</i>
1961		
1966		1962 yılına kadar Montreux Andlaşmasının 18.maddesi çalışmamıştır.
1971		
1976		18 Temmuz 1976, Sovyetler Birliğinin Karadeniz Tezgahlarında yaptığını uçak-gemilerinden birincisi " KİEV "si (54000 ton) Boğazlardan geçişi Gemi Sovyetler Birliği tarafından " denizaltısavar kruvazör " olarak nitelendirilmiştir.
1981		
1986		
1991		02 Aralık 1991, 45900 tonluk " Amiral Kuznetsov " gemisi Sovyetler Birliği tarafından " uçak taşıyan muhabere kruvazörü " olarak deklere edilerek Boğazlardan geçmiştir.
1996		
2001		01 Kasım 2001, Sovyetler Birliğini inşa ederek tamamlayamadığı ve Çin şirketine sattığı 35000 tonluk " VARYAG "ın Boğazlardan geçişi Gemi boğazlardan " Ticaret Gemisi " olarak deklere edilerek geçmiştir.
2006		

BÖLÜM-5

KARADENİZ DENİZ GÜVENLİĞİ POLİTİKASININ İNCELENMESİ

5.1. Güvenlik Kavramı

Güvenlik dünya düzeni açısından çok önemli bir kavramdır. Kişinin ya da toplumun kendini güven içerisinde hissetmesi durumuna güvenlik adı verilmektedir. Kişiler, toplumlar için olduğu gibi devletler ve ülkeler için de güvenlik durumu söz konusu olabilir çünkü ayrı bir varlık olarak bunların varlıklarını devam ettirebilmeleri ancak güvenli bir ortam ile mümkün olabilir. Her devlet için varlığını korumak ve sürdürmek önde gelen yükümlülük olduğu için, devletler için de en az insanlar için olduğu gibi güvenlik arayışı söz konusudur.(Çeçen, 2005) *Güvenliği en basit tanımıyla her türlü risk ve tehditten uzak bulunma durumu* olarak açıklayabiliriz. Güvenlik kavramına Soğuk Savaş yıllarında “gelenekselci” adını verdiğimiz, realist ve neorealist duruşa sahip bir bakış hakim iken, Soğuk Savaş’ın ardından eski güvenlik anlayışını oldukça genişleten ve farklı alanlara dikkatleri çeken bir anlayışa bırakmıştır.(Gürsoy, 2005)

Güvenliğin karşılıklı bağımlılığı kaçınılmaz ise, uluslararası sistem içerisinde ilişkilerin seviyelerini hiyerarşik bir yapıya kavuşturmak gerekmektedir. Bu seviyelerin en alt kısmı devletin iç güvenliğini, orta kısmı bölgesel dengeleri, en üst kısmı ise büyük güçleri ifade etmektedir. Bu sistemi anlamadan yerel devletlerin kendi aralarındaki ve yerel devletlerin büyük devletlerle aralarındaki ilişkilerin anlaşılması çok zor olacaktır.(Alkan, 2006)

Buzan, bölgesel güvenliği tanımlarken temel elemanlar olarak bölge devletleri arasındaki dostluk ve düşmanlıkları ele almaktadır. Dostlukla ifade edilen, taraf devletler arasında koruma ve destekleme beklentisine dayanan gerçek ilişkidir. Düşmanlıkla kastedilen ise şüphe ve korku üzerine inşa edilen ilişkilere dir. Düşmanlık ve dostluk , sınır anlaşmazlıkları, etnik nüfus üzerindeki çıkarlar, ideolojik bağlantılar ve uzun süreli tarihi ilişkiler gibi olgulara bağlanıp pozitif veya negatif etki yaparlar. Bu ilişkiler zincirine Buzan “güvenlik kompleksi (security complex)” demektedir.(Söderblom, 2004) Bir devletler grubunun güvenlik kompleksi¹, güvenliklerinin birbirinden ayrı düşünülemez kadar girift ve birbirini etkileyecek kadar yakın bir durumunu ifade eder. Bir başka ifadeyle güvenlik kompleksi paylaşılan çıkarlar kadar karşılıklı rekabeti vurgulamaktadır.(Alkan, 2006)

¹ “Buzan’ın güvenlik kompleksleri (security complex) beş ana esasa dayanmaktadır. Bunlardan birincisi toplumsal faktörler (etnik, dil, tarih), ikincisi ekonomik faktörler, üçüncüsü askeri faktörler, dördüncüsü politik faktörler, beşincisi çevre faktörleridir.”, <http://world-ice.com/Articles/Security%20Complex2.pdf>, s.3

Aşağıdan bakıldığı zaman bölgesel kompleksler devletlerin birbirleriyle etkileşiminin bir sonucudur. Yakın coğrafyalarda tehlikelerin boyutları daha büyüktür ve askeri ve politik olarak etkisini daha fazla hissettirir. Bu yüzden güvenlik etkileşiminde komşular birinci önceliklidir. Yukarıdan bakıldığında ise bölgesel kompleksler kaosun ve coğrafyanın bir sonucu olarak oluşur. Kaosun politik yapısı devletleri güvenlik ikilemi ile karşı karşıya getirir ve coğrafya bu etkileşime arabuluculuk eder. Güvenlik komplekslerini zorlaştıran iki ana unsur vardır. Birinci unsur, yerel devletlerin güçsüzlüğüdür. Bazı bölgelerde yerel devletler çok güçsüzdür ve bu devletler sınırlarının ötesinde etkili olamazlar. Aynı zamanda bu devletlerle yerel bir kompleks oluşturmak için yeterli güvenlik etkileşimi olmaz. İkinci unsur ise bölge dışı bir güç tarafından bölgede direk bir varlık bulundurulmasıdır. Bu durum yerel devletler arasındaki güvenlik dinamiklerinin normal işleyişini bastırır. İkinci unsurun bulunduğu yerde yerel güvenlik dinamikleri çok belirsizdir ve güvenlik kompleksini tanımlamak neredeyse imkansızdır.(Alkan, 2006)

Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte Karadeniz Bölgesi, Buzan'ın bölgesel güvenlik kompleksler teorisinin en çarpıcı şekilde görüldüğü bir alan olmuştur.(Söderblom, 2004) Varşova Paktı'nın dağılması ve Sovyetler Birliği'nin çökmesi ile birçok zayıf devletin² ortaya çıkması³, ardından NATO ve AB'nin çifte genişlemesi ile birlikte sınırlarının Karadeniz coğrafyasına ulaşması, Rusya'nın bölge ülkelerinin bazılarında askeri varlığını buldurması ve bölgeye atfedilen jeopolitik önemin artması bölgesel düzen eksikliğinin daha çok hissedilmesine sebep olmuştur. Bu düzen eksikliğine en etkin çözümü/çözümleri bulabilmek için hem bölge dışı güçlerin⁴ Karadeniz politikalarına yön veren hususları, hem de bölge devletlerinin güvenliğini ilgilendiren hususlar ile Karadeniz'deki çıkarlarını iyi anlamak gerekmektedir.(Alkan, 2006)

² “Zayıf devletlerde toplum içinde güç kullanmanın tekelleşmesi noksan ve dayanıksızdır.Devletin halkının ve bölgenin bölümleri devletin etkili kontrolü altında değildir ve daha doğrusu mevcut yönetim düzeni ve organları rekabet halindeki üst düzey tarafından korkunç şekilde tehdit edilirler. Güçlü devletlerde ise, dış politik kararlar az veya çok organize toplumsal güçler ve bürokratik organların olumlu veya olumsuz tutumlarına göre verilir.”, Bkz., KAISER Karl & SCHWARZ Peter, Yeni Yüzyılda Yeni Dünya Politikası (Çev. Müjdat KAYAYERLİ), ISBN 975-8759 26 4, Ankara, 2005, s.310

³ “1990'lı yılların başında Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle başlayan Sovyetler Birliğinin çöküş süreci 1991 yılında hızını arttırmış ve 15 yeni devletin doğmasına neden olmuştur. Bu devletler, Estonya, Latviya, Litvanya, Belarus, Ukrayna, Moldova, Gürcistan, Ukrayna, Ermenistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan, Tacikistan, Kırgızistan, Kazakistan'dır”, Bkz., AMSTUTZ, Mark, International Conflict and Cooperation an Introduction to World Politics, McGraw-Hill College, ISBN 0-697-37014-3, 1999, s.117

⁴ “Buzan tarafından, Avrasya'yı da içine alan bölgede Rusya Federasyonu, İran, Çin, ABD, Türkiye, Pakistan, Hindistan ve İsrail yüksek seviye güvenlik kompleksine sahip olan ülkeler, Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan ise düşük güvenlik kompleksine sahip olan ülkeler olarak tanımlanmaktadır.”, <http://world-ice.com/Articles/Security%20Complex2.pdf>, s.4

5.2. Politika Kavramı

Politika bir hareket tarzıdır. Milli politika, milli hedeflere dönük bir hareket tarzıdır. Milli hedeflerin elde edilmesi için milli güçlerin nasıl geliştirileceği, nasıl kullanılacağını ifade eder. Diğer bir ifadeyle politika, milli hedeflerin ve ara hedeflerin elde edilmesi için belirlenmiş hareket tarzlarıdır. Politika aynı zamanda stratejiye yön veren bir üst hareket tarzıdır. Nasılki strateji taktiğin bir unsuru değilse, politika da stratejinin bir unsuru değildir. Taktik, strateji ve politika birer hareket tarzı olarak müstakil değil, birbirlerine bağlıdır. Politikanın hedefi olan milli hedef genel olarak stratejiye hedef olarak verilemeyeceği gibi, taktiğin hedefi olan taktik hedefte stratejiye hedef olarak verilemez.(İlhan, 1971)

Karadeniz’de Türkiye’nin politikası, bölgede barış ve istikrarın korunması üzerine yoğunlaşmıştır. Bu gerçeğe baktığımız taktirde Deniz Güvenlik Politikamız da bu hedefi elde etmeye yardımcı olacak hareket tarzlarımız tespiti yönünde olmalıdır. Burada yardımcı olacak ifadesini kullanmamızın en büyük nedeni milli hedeflerin (Milli Hedef-Bir ülkenin hak ve menfaate dayanan ideallerini ifade eder) elde edilmesinde milli güç unsurlarının tamamının veya bir kısmının kullanılacak olmasıdır.

Tezin bu bölümünde Karadeniz Deniz Güvenlik Politikasını şekillendirecek ana hususlardan olan Karadeniz’de tehdit analizi, sahil devletlerinin imkan kabiliyetleri ve bölgede deniz güvenliğine yönelik oluşumlar incelenecektir.

5.3. Denizde Terörizm ve Karadeniz’de Tehdit Analizi

5.3.1. Asimetrik Tehdit Kavramı

Terörizmin asimetrik harbin bütün niteliklerini taşıyan yeni bir küresel savaş aracına dönüşümü, 11 Eylül 2001 terörist saldırıları ABD’nin Afganistan ve Irak harekatı sonrasında yaşadığımız terör olayları ile kendini göstermeye başlamıştır. ABD, 11 Eylül 2001 tarihinde tüm dünyayı şaşkına çeviren ve terörizm tarihinde bir dönüm noktası olarak kabul edilebilecek terörist saldırılar dizisi ile karşı karşıya kaldı. Bu saldırıların yarattığı korkunç gerçekler ve panik havası tüm dünyada ve öncelikle ABD’de hem devlet kurumlarının hem de bilim çevreleri tarafından birtakım kavramların gözden geçirilmesine sebep oldu. Çünkü, yaşanan saldırıların boyutu, etkisi, yöntemi ve sonuçları daha önceki benzerlerinden bazı noktalarda ayrılmaktaydı. Söz konusu olan basit ve klasik anlamda ne bir konvansiyonel savaş ne de sıradan bir terörist faaliyet değildi. 1990’lı yılların ortalarından itibaren bazı önemli ABD ulusal güvenlik belgelerinde yer alan ve birkaç bilimsel çalışmada rastlanan bir kavram

söz konusu saldırıların ardından oldukça popüler bir terim haline geldi. Bu “*asimetrik tehdit*” kavramı ve bu tehditle yapılacak mücadelenin adı “*asimetrik savaş*” idi. (Gürsoy, 2005)

Asimetri tehdit ile ilgili çeşitli tanımlar yapılabilir. Ancak tehdidin tanımından ziyade özellikleri onu anlatmaya yardımcı olmaktadır. Bir dökümanda asimetrik tehdit “Hasmın kuvvetli tarafından kaçınarak, zayıf taraflarına umulmadık bir tarzda ve örneği olmayan yöntemlerle, farklılık yaratacak uygulamalar meydana getirmektir.” (Gürsoy, 2005), diğer bir tanımda ise “Hasmın üzerinde konvansiyonel veya farklı araçları kullanarak beklenilmeyen zaman ve mekanda beklenilmeyen etki yaratmaktır.”⁵ olarak, tanımlanmaktadır. Bu tanım asimetrik bir tehdidin gerçekleşmesi halinde meydana gelebilecek bir durumun anlatımıdır. Peki bu takdirde asimetrik tehdit nedir? Yapılan analizlerden ortaya çıkan sonuç, bilinmeyen ve tahmin edilemeyen, kim tarafından, ne şekilde, ne zaman yönelebileceği belli olmayan bir tehdit türünden bahsetmekteyiz. Bu belirsizlikler yüzünden asimetrik tehdit kimliği ve adresi olmayan bir tehdit olarak değerlendirilebilir. (Gürsoy, 2005)

Asimetrik tehdidin genel özelliklerini şu şekilde sıralayabiliriz,

- Görülmedik ve alışılmamış,
- Savaşın genel özellikleri ile uyumsuz,
- Yeteneklerin ve planların karşılamadığı,
- Askeri ve daha ziyade sivil varlıklara karşı düzenlenmesi beklenen,
- Karşı koymanın zor olduğu,
- Bilinmeyen korkusuna sahip olması.

Asimetrik tehditlerin önlenmesi ve arzu edilen başarının elde edilebilmesi 3 unsura bağlıdır. Bunlardan birincisi istihbarat, ikincisi bu istihbarata dayalı hareket etme yeteneği, üçüncüsü ise eyleme geçme konusundaki siyasi iradedir.

Asimetrik tehditlerin özelliklerinden birisi olağan ve mevcut stratejik vizyonu alt etmeye çalışmasıdır. Her devletin temel stratejik hedefleri, beklenen saldırılara karşı geliştirdiği savunma planları ve tanımlanan tehditlere göre uygun tedbirleri vardır. Bildiğiniz ya da tahmin ettiğiniz tehditlere karşı neler yapılması gerektiğini bilirsiniz. Tarihsel deneyimler, kültür, jeopolitik ortam, bilgi, zaman, para ve esneklik gibi faktörler ışığında strateji biliminin genel prensipleri ile çeşitli ihtimallere göre hazırlık yapılabilir. Ancak kimliği ve adresi belli olmayan bir odaktan yönelen bir tehdide karşı planlar hazırlamak son derece güç bir iştir.

⁵ Centro De Instrucao De Tactica Naval, Force Anti-Asymmetric Warfare Operations, Ministerio Da Defesa Nacional, Temmuz 2006, s.2

Asimetrik tehdidin başlıca niteliklerinden olan belirsizlik ve tahmin edilememe gibi nedenler tehdidin ciddiyetini ortaya koymaktadır. (Gürsoy, 2005)

11 Eylül 2001 sonrası global güvenlik anlayışında yeni bir dönem başlamıştır. Bu yeni dönemde dünyanın değişik gerilim alanlarında ve etki bölgelerinde karşı karşıya kalan güç odakları birbirlerine karşı asimetrik etki yaratacak strateji ve taktiklere yönelmişlerdir. Sadece ateş gücü kullanılarak değil, aynı zamanda bilgi harbi ve psikolojik hareket yöntemleri kullanılarak da icra edilen bu yeni harpte terör gruplarının, İkiz Kuleler ve USS COLE⁶ örneklerinde olduğu gibi klasik askeri strateji mantığının çok dışında yaratıcı seçeneklere başvurdukları görülmektedir. Asimetrik harp, teknik ve yöntemlerini uygulayan terör gruplarının taktik hedefleri yoktur. Karmaşa ve düzen bozukluğu ile politik iradenin küçük düşürülmesi; hukuk ve kanun düzeninin bozulması ile devletin zayıflatılmasını hedef alırlar. Askeri birimlere karşı terör eylemlerinin arkasında yatan ana hedef de budur. Teröristler devletin en güvenilir ve organize kurumunu küçük düşürmek ve savunmada belirsizlik ve moral bozukluğu yaratmak istemektedirler.

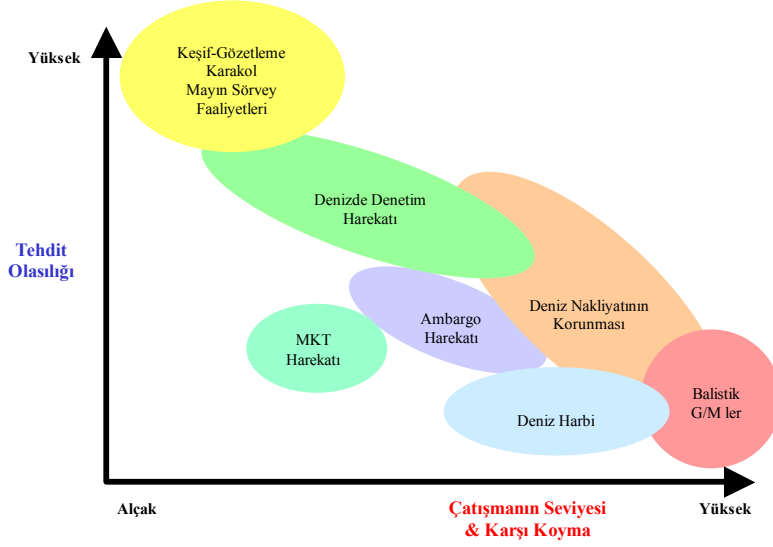
Terörizmle savaş klasik olarak sivil otoritelerin faaliyet alanına girmekle beraber, 11 Eylül sonrasında durum farklı bir boyut kazanmıştır. Artık sivil otoriteler ve polis güçlerinin yanısıra ulusal ve müttefik silahlı kuvvetleri de eylemlerin oluşumunu engelleme ve istihbarat toplama faaliyetlerine ağırlık vermektedirler. 11 Eylül sonrası başta ABD ve NATO olmak üzere anti-terör faaliyetleri en yüksek askeri öncelikli hareket haline dönüşmüştür. Bunun en önemli göstergesi, 11 Eylül sonrası dönemde alanlarında NATO güçlerinin, Güney Bölge Müttefik Komutanlığı (AFSOUTH) sorumluluk sahasındaki müttefik deniz kuvvetleri ve deniz ticaret unsurlarına yönelebilecek terör eylemlerine karşı tedbir almak maksadıyla ACTIVE ENDEAVOUR (Etkin Çaba) hareketini başlatmasıdır⁷.

⁶ “USS COLE (DDG-67) Aegis (Geliştirilmiş hava savunma sensör ve silah imkan kabiliyetleri) sistemleri ile donatılmış, Arleigh Burke sınıfı bir destroyerdir. Gemi 9200 ton olup, 143.6 mt boyunda, 20.4 mt enindedir. Geminin üzerinde 56 adet 1300 km (700 nm) menzilli satıhtan karaya atılan Tomahawk güdümlü mermisi (harp başlığı 454 kg), 8 adet 130 km (70nm) menzile sahip satıhtan satıha Harpoon güdümlü mermisi, 90 adet 167 km (90 nm) menzilli satıhtan havaya SM-2 (Standart) güdümlü mermisi ve 23 km (12.6 nm) menzile sahip bir top bulunmaktadır. Gemi ABD Deniz Kuvvetlerine 8 Haziran 1996 tarihinde katılmıştır. Ana makinaları 4 adet LM 2500 gaz türbünüdür ve toplam 105.000 beygir güce sahiptir. Gemide 22 subay olmak üzere toplam 346 personel görev yapmaktadır.”, Bkz., Jane’s Fighting Ships 2005-2006, s.868, “Gemini maliyeti 924 milyon dolardır. Gemi 12 Ekim 2000 tarihinde Yemen’in Aden limanında içi patlayıcı yüklü terörist bot saldırısına maruz kalmış ve 17 personel yaşamını yitirmiş, gemi hareketten sakıt duruma gelmiştir”, CRS Report for Congress (Terrorist Attack on USS Cole), <http://f11.findlaw.com/news.findlaw.com/cnn/docs/crs/coleterattck13001.pdf>, Konuyla ilgili ABD Kongre soruşturmaları ve araştırmaları bahse konu web sitesinde yer almaktadır.

⁷ http://www.afsouth.nato.int/JFCN_Operations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm, <http://www.nato.int/issues/>

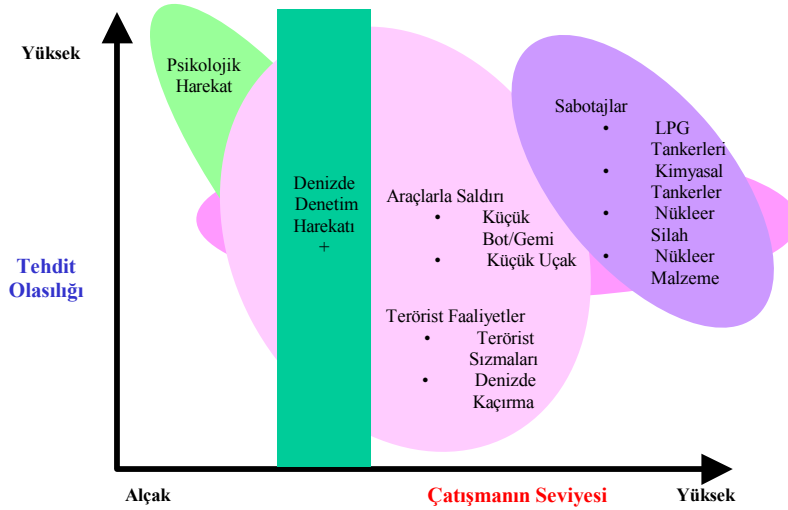
Denizde Tehdit, NATO'da Klasik Deniz Tehditleri (Classical Maritime Threat (CMT)) (Grafik 5.1); klasik deniz/hava, balistik güdümlü mermiler ve deniz mayınları olarak, Asimetrik Tehditler (Asymmetric Threats (AT)) ise (Grafik 5.2) , terörist saldırılar, organize suçlar ve yasadışı göç olarak iki farklı başlık altında tanımlanmıştır. (Monteforte, 2005)

Grafik 5.1: Klasik Deniz Tehdidine karşı icra edilen faaliyetler



Kaynak: NATO'nun BSNC Toplantısında ki brifinginden alınmıştır. (Monteforte, 2005)

Grafik 5.2: Denizde Asimetrik Tehdit ve buna karşı icra edilen faaliyetler



Kaynak: NATO'nun BSNC Toplantısında ki brifinginden alınmıştır. (Monteforte, 2005)

5.3.2. 11 Eylül Öncesi Terörün Deniz Boyutu

1960'lardan beri gemicilik sektörü ve deniz petrol faaliyetlerine yönelik olarak önemli miktarda sabotaj ve terörist eylemler gerçekleşmiştir. Aynı zamanda gemicilik ve petrol

şirketlerine yönelik ekonomik olarak motive edilmiş birçok bombalı ve ölümlü tehditler kaydedilmiştir. Buna rağmen, bahse konu olayların büyük bir çoğunluğu, karada gerçekleştirilen daha genel terörizm faaliyetlerinden artan eylemlerdir. Her yıl bir çok terörist saldırılar gerçekleştirildiği için bunların bir çoğunun gemileri ve denizdeki petrol faaliyetlerini etkilemeyeceğini ifade etmek zor olacaktır. Gemicilik ve özellikle petrol tesislerine karşı sadece 1960-1990 yılları arasında 145 adet olmak üzere önemli sayıda terörist saldırısı ve sabotaj eylemi gerçekleştirilmiştir. Ancak, bu saldırıların çoğu daha çok genel, karadan yapılan ve asilik, başkaldırı ve sadece nadiren deniz hedeflerine yönelik saldırılardır⁸.

1990 yılına kadar tespit edilen istatistiki verilere göre, denizde meydana gelen saldırıların yüzde 44'ü gemilere, limanlara ve gemicilik bürolarına yapılan bombalı saldırılar, yüzde 22'si silahlı saldırılar, yüzde 10'u yangın çıkartmadır. Sadece üç saldırı gemi kaçırma şeklinde yapılmış ve hiçbir deniz petrol tesisine (petrol platformu vb.) eylem icra edilmemiştir. Ancak sahillerdeki petrol tesislerine yapılan 22 saldırının 14'ü bombalı saldırı olup, bunların çoğu limanlardaki petrol terminal ve depolama tesislerine yönelik olmuştur⁹. Açık denizlerde bulunan petrol tesislerine yönelik olarak düzenlenen (Özellikle Norveç ve İngiltere'yi ilgilendirmektedir) saldırılarda 'silahlı ele geçirme' veya bir çeşit 'kaçırma' olmamasının nedeni teröristlerin imkan ve kabiliyet eksikliği ile muhtemelen bu konuda niyetlerinin olmamasıdır. Kabiliyetleri olsa bile terörist gruplar, kısıtlı olan kaynaklarını muhtemelen daha az riskli olan diğer hedeflere yönelik harcamayı tercih etmişlerdir. Terör uzmanlarına göre, terör örgütleri zayıflıklarını ortaya çıkaracak ve varlıklarını tehlikeye düşürecek eylemlere girişmemeye özen göstermektedirler. Bu nedenle özellikle hedef olarak seçtikleri sistemin güçlü yanlarına değil, zayıf ve zafiyeti olan noktalara eylem düzenlemeyi arzu ederler. Karada konuşlu olan petrol tesisleri, açık denizlerde bulunanlara göre terörist

⁸ 1960'lar ve 1970'lerde sürgünde olan Kübalı terör gruplarının Kastro'nun Kübası'na gelen ve giden gemilere ve 1970'lerin sonlarında Batı Sahara sahilleri açıklarında yabancı balıkçı teknelerine karşı Polisario gerillalarının düzenlediği saldırılar belli özellikte istisnai durumlardır. Filistin Kurtuluş Cephesi (PLF) ve Ebu Nidal grupları da denizde bir takım faaliyetler icra etmişlerdir. Ancak bu gruplar için öncelikli olan husus, İsrail içlerindeki eylemlerine yönelik olarak botlar/küçük deniz vasıtaları ile ulaşım imkanının sağlanmasıydı. Fakat bu grupların hedef listelerindeki gemilerin, politik bir hedef olup olmadıkları açık olmayan husustur. Kaydedilen olaylara göre, Filistinli grupların gemileri saldırı için hedef olarak seçmeleri istisnai durumlardır.

⁹ "24 Nisan 2004'de Basra Körfezindeki Basra Oil Terminal (ABOT) ve Khor Al Amaya Oil Terminal (KAAOT) isimli Irak'a ait iki petrol terminaline teröristler tarafından süratli botlar ile saldırı düzenlenmiştir. Saldırı sırasında terminalerde yüklemeyi tamamlamış 280.000 tonluk süper tanker Takasuz (VLCC- Very Large Crude Carriers) ve boş Apollo bulunmaktaydı. Terörist saldırıları sonrasında her iki terminalde geçici olarak 24 saat süreyle kapatıldı ve bu olay 28 milyon dolara mal oldu. Her iki terminalde Irak ekonomisi için çok önemliydi. Ancak terminallere yapılan bu saldırılar sadece Irak ekonomisini değil aynı zamanda küresel petrol fiyatlarını da vurdu. Bu saldırıları müteakip her iki terminal etrafında ABD tarafından güvenlik zonları oluşturuldu.", Bkz., "Countering Maritime Terror, U.S. Thwarts Attacks, Builds Up Foreign Navies" konulu makale, <http://www.jinsa.org/articles/articles.html/function/view/categoryid/>

saldırlara karşı eylem gerçekleştirebilme imkanı ve zafiyeti daha fazla ve dolayısıyla teröristler için riski daha azdır.

Deniz terörü “Achille Lauro” adlı İtalyan Yolcu gemisinin 7 Ekim1985 yılında¹⁰ Filistinli militanlar tarafından plansız olarak kaçırılmasıyla ilk defa kamuoyunda gündeme gelmiştir¹¹. Esasen planlı bir gemi kaçırma eylemi olmamasına rağmen, “Achille Lauro” olayı deniz terörü tehdidi kapsamında bir ilk olarak değerlendirilmektedir¹². Bu olayda 4-5 ağır silahlı filistinli terörist 400 yolcusuyla birlikte gemiyi Mısır’da kaçırmış ve İsrail makamlarından tutuklu bulunan 50 filistinlinin serbest bırakılmasını talep etmişlerdir.İki gün süren pazarlıklar sonucunda rehinelere serbest bırakılmış¹³ ve filistinli teröristlerde mısır uçağı ile ülkeden ayrılmışlardır.ABD Donanma unsurları¹⁴ uçağı izleyerek Sicilya’ya inmeye zorlanmış daha sonra da teröristleri İtalyan makamlarına teslim etmişlerdir¹⁵.

IMO’nun deniz güvenliğine yönelik yeni güvenlik tedbirleri 1970’lerin ilk yıllarındaki yoğun uçak kaçırma eylemleri döneminde havaalanlarında uygulanan güvenlik tedbirleri ile paralel olarak belirlenmiştir. Uluslar arası “Denizciliğe Karşı İşlenen Kanunsuz Eylemlerin Bastırılması İçin Konvansiyon”¹⁶, Achille Lauro olayından etkilenilerek düzenlenmiş ve imzalanmıştır. Ancak, Achille Lauro olayından sonraki yıllarda endişe edilen olmamış ve deniz terörü eylemlerinde bazı bombalı eylemler ve sabotaj faaliyetleri dışında ciddi bir artış gerçekleşmemiştir. Bunun en önemli nedeni olarak teröristlerin genelde yukarıda ifade edildiği gibi özellikle deniz hedeflerine yönelik eylemleri icra etmek konusunda fazla ilgilenmemeleri söylenebilir. İngiltere ve Norveç tarafından 1970’lerin sonlarına doğru, Kuzey Deniz’indeki petrol tesislerinin korunması maksadıyla hazırlanarak uygulamaya konulan tedbirler, özellikle açık denizlerdeki sabit platformlara düzenlenebilecek, muhtemel “silahlı eylem veya kaçırma” tehdidine yönelik olarak geliştirilmiştir.

Silahlı eylem veya kaçırma faaliyetleri haricinde, gemilere yönelik olarak icra edilebilecek diğer terör eylemlerinin kapsamlı olarak değerlendirilmesi, Norveç Uluslar Arası İlişkiler Enstitüsü’nde bir antropolog olarak çalışan Tore Bjorge tarafından 1990 yılında

¹⁰ <http://www.ssmaritime.com/achillelauro.htm>

¹¹ HESSE, H, “New Security Measures for the İnternational Shipping Community” konulu makale, <http://www.imo.org>

¹² “Achille Lauro” gemisinin kaçırılması olayı bile, İsrail’in Ashdod Limanında bir hedefe yönelik yapmayı planladıkları eylem için yolcu olarak gemiye binen Filistinli teröristlerin, bir kamorot tarafından, kamaralarında silahlarını temizlerken fark edilmeleri üzerine gemiyi zaruri olarak kaçırmalarını müteakip meydana gelmiştir.

¹³ “Teröristler bu olayda tekerlekli sandalyeye mahkum bir ABD vatandaşını öldürmüş ve gemiden atmışlardır.”, <http://www.ssmaritime.com/achillelauro.htm>

¹⁴ ABD Başkanı Ronald Reagan’ın emriyle teröristleri taşıyan uçak ABD’nin Sicilya’daki üssüne indirilmiştir., Bkz. <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/Terrorism/achille.html>

¹⁵ http://specialoperations.com/Images_Folder/library2/achille.html

¹⁶ Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)

yapılmıştır. Henüz deniz teröründen en az etkilenen ülkelerden olan Norveç, özellikle Kuzey Deniz’inde sabit petrol platformları inşa ederek zengin petrol kaynaklarını çıkarmaya başlamasıyla¹⁷, ticari denizcilik faaliyetlerinde dünyada lider ülkelerden biri olmuş ve gelişen potansiyel asimetric tehdit karşısında dünyadaki genel hassasiyeti paylaşmaya başlamıştır. Bu nedenle, diğer denizci lider ülkelerden olan ve denizde petrol platformu bulunan İngiltere ile beraber Norveç, muhtemel terörist tehditler için koordineli güvenlik stratejileri ve tedbirleri geliştirilmesinde de öncü devletten biri olmuştur.

Achille Lauro olayından sonra Akdeniz’deki deniz endüstrisi oldukça etkilenmiştir. Özellikle Amerikalı turistler, bahse konu olay ve diğer terörist eylemlerden dolayı tüm rezervasyonlarını iptal etmiş, bir çok denizcilik firması gemilerini Akdeniz’den uzak tutmaya çalışmış ve sonuç olarak kısa bir süre içinde sektör yüz milyonlarca doları bulan zararlara uğramış ve hatta bu nedenle birkaç şirket batmıştır. Bu durum denizdeki terörist eylemlerin, can ve mal kaybının yanında, ekonomik sonuçlar olarak genelde denizcilik sektörünü ve özelde deniz turizmini nasıl etkilediğini gözler önüne getirmektedir. Bunun yanında, yıllar içinde bu tür tehditlere karşı gelişmiş güvenlik tedbirleri bulunarak uygulamaya konmuştur. Bu kapsamda, kıta sahanlıklarındaki petrol arama/bulma ve işletme faaliyetleri artıka, petrol şirketleri ve devlet otoriteleri, uluslar arası terörizmin sonuçlarına paralel olarak, güvenlik konusundaki gelişmeleri yakından takibe başlamışlardır¹⁸. 60’lı ve 70’li yıllarda, özellikle Filistinli teröristlerin alışkanlık haline getirdiği uçak kaçırma olaylarının sayısı¹⁹, uluslar arası güvenlik bilincinin ve ülkelerin havaalanlarında aldıkları tedbirlerin artması paralelinde azalmış, buna karşın teröristler de, nadir de olsa uçak kaçırmaktan daha kolay görünen gemi kaçırma eylemlerine girişmişlerdir. Ancak 90’lar ve 2000’li yıllara gelindiğinde petrol

¹⁷ “Norveç,sahilleri boyunca 90 petrol platformuna sahiptir. Bu platformların denizden teröre karşı güvenliklerinin sağlanması öncelikle Norveç Sahil Güvenlik Komutanlığı (2.2.milyon kilometrekare-yaklaşık Norveç’in 7 katı büyüklük) görevleri arasındadır ve bu görev yaklaşık 800 personel, 21 gemi, 6 helikopter ve 2 deniz karakol uçağı ile icra edilmektedir.”, Bkz., NAVAL FORCES, International Forum for Maritime Power, ISSN 0722-8880, No.V/2005, s.60-63

¹⁸ Bu devletlerden İngiltere ve Norveç, açık denizlerdeki platformlarına terörist eylemler vukuunda kullanmak üzere özel eğitilmiş komando birlikleri teşkil eden ve ihtimaliyat planları hazırlayan ilk ülkeler olmuşlardır. Yıllar içinde alınan tedbirlerde oldukça gelişmeler kaydedilmiştir. Bu kapsamda, denizcilik tesislerine, petrol platformlarına ve gemilere yönelik icra edilebilecek terörist saldırılara karşı özel olarak yetiştirilen “Silahlı Kuvvetler Özel Komando Birimi (The Special Commando Unit of The Armed Forces (FSK))” 1982 yılında kurulmuştur. Bu alanda Norveç ile İngiltere arasında ortak eğitimler ve tatbikatlar icra edilmiştir. Ayrıca Kuzey Denizi’nde platformu olan petrol şirketleri terörist eylemlere karşı güvenlik tedbirleri geliştirmek için kayda değer ödenek tahsisleri ve yatırımlar yapmışlar, bunun yanında rutin olan geçiş kontrolü de geliştirmişlerdir.

¹⁹ “Filistin Kurtuluş Ordusu 6 yıl savaşları sonrasında 1967 yılında kurulmuştur. İlk uçak kaçırması 1968 yılında El-Al havayollarına ait uçağın Roma’dan Tel-Aviv’e yolculuğu sırasında kaçırılarak Cezayir’e indirilmesidir. Bu olaydan bir ay sonra bir İsrail uçağına Atina havaalanında saldırılmıştır. Bunun karşılığı olarak İsrail Beyrut Havaalanına saldırmış ve alandaki 13 uçağı tahrip etmiştir. Filistinli hava korsanları ilk defa olarak 1970’lerin başından itibaren batı ülkelerine ait yolcu uçaklarına saldırmaya başlamışlardır.”, Bkz. http://www.ict.org.il/organizations/org_frame.cfm?orgid=31

platformlarına yapılanlar dahil, denizde icra edilen terörist faaliyetlerinin sayısının fazla olmamasının nedenleri yukarıda bahse konu olduğu gibi, teröristlerin bu tür eylemlere girişmek konusunda çok ilgilenmemeleri ve aynı zamanda, daha az riskli ve daha az gayret gerektiren karadaki eylemlere göre, denizdeki eylemlerin çok riskli, daha fazla gayret ve deneyim gerektiren komplike bir faaliyet olması ile gerekli özel hareket yeteneğinin (sualtı intikali, sualtından patlayıcı düzenek yerleştirilmesi tespit edilmeyecek şekilde sinsi taarruz ve sabotaj teknikleri ve taktikleri vb.) yeterli olarak bulunmaması veya bu yeteneğin kazanılmasının uzun süreli ve zorlu bir eğitim gerektiriyor olmasıdır.

Deniz teröründe en yaygın terör eyleminin patlayıcı madde kullanımı olduğu, 1990 yılı itibariyle yapılan araştırmada, o zaman kadar kayda değer yaklaşık 100 adet olan terörist faaliyetlerin 38 adedinin patlayıcı madde kullanımıyla gerçekleştirildiği, bunlardan 14 adet eylemin petrol platformlarına/tesislerine, geri kalanların ise terminal ve depo tesislerine olduğu tespit edilmiştir.

Sualtı yüzücüleri tarafından, gemi karinalarına yerleştirilen LİMPET mayını²⁰ tarzındaki patlayıcıların kullanılması, patlayıcının karinada yerleştirildiği bölgeye göre gemi için büyük tehlikeler oluşturabilir. Bu tarz eylemler donanma sualtı komandolarının planlı hareket faaliyetlerinde uyguladıkları bir yöntemdir. Fransa'nın Pasifik Okyanusu'ndaki nükleer test programını protesto etmek üzere Moruroa Adası'na giden Greenpeace gemisini (Rainbow Warrior²¹) engellemek amacıyla, 10 Temmuz 1985'de Yeni Zelanda'nın Aucland Limanında bulunan gemiye Fransız Sualtı Komandoları tarafından sualtından karinaya patlayıcı²² yerleştirilerek batırılmasında aynı yöntem izlenmiştir²³. Bu metot, o zaman en azından gemilerin güvertesine patlayıcı madde yerleştirilmesi kadar yaygın görünmektedir. Teröristlerin gemiye zarar vermek eylemi için, gerekli patlayıcı maddeyi gemiye yerleştirmelerine/gizlice sokmalarına gerek olmadığı, 2000 yılındaki USS Cole olayında görülmektedir.

5.3.3. 11 Eylül Sonrası Terörün Deniz Boyutu

11 Eylül 2001 olayı göstermiştir ki, dünyadaki hiçbir ülke, terörizmden bağışık değildir ve gemicilik faaliyetleri de bu tehlikeden hariç tutulamaz. Herhangi bir geminin kendisi silah olarak kullanılabileceği gibi, kitle imha silahlarının taşınmasında bir vasıta olarak da

²⁰ LİMPET Mayını üzerinde bulunan magnet sayesinde gemi güvertesine yüzücü veya dalgıçlar tarafından yerleştirilen, zaman ayarlı bir tapa gecikmesi bulunan, sinsi taarruz amaçlı mayınlardır.

²¹ <http://www.greenpeace.org.nz/about/rainbow-warrior.asp>

²² "Patlayıcılar Fransa Gizli Servisine bağlı 2 personel tarafından gerçekleştirilmiş, patlamadan sonra gemi gövdesinde çok büyük bir yara açılarak gemi batmıştır. Gizli servis elemanları bu eylemleri nedeniyle yeni Zelanda mahkemesi tarafından 10 yıl hapis cezasına çarptırılmışlardır.", <http://www.greenpeace.org/international>

²³ <http://www.greenpeace.org/international/about/history/the-bombing-of-the-rainbow-war> about/history

kullanılabilir. Bu olay, deniz güvenliği meselesini ön plana getirmiş olsa da, aslında bu konuyla ilgilenilmesi yeni bir mevzu değildir. Deniz güvenliği, pek çok yoldan tehdit edilebilir. Bu tehditler, yalnızca *terörist hareketleri* ve *bunların mali kaynaklarını*, *kitle imha silahları* ve *konvansiyonel silahların gemilerle naklini* değil, *uyuşturucu* ve *göçmen kaçakçılığı*, *korsanlık* ve *silahlı soygunu* da kapsar. Milletlerarası toplum, bu çeşitli tehditlere şimdiye kadar farklı yollardan karşılık vermiştir. Bunların örgütlü suçlar ve terörizmle bağlantısı ise, sadece yakın zamanlarda aşikar hale gelmiştir. Ancak, hukukî dayanak itibarıyla, mücadele açısından yukarıda belirtilen denizdeki diğer tehditlerle çok da büyük farklar göstermez. (Tütüncü, 2004)

Afganistan'a müdahale sonucunda, Taliban ve El Kaide'nin kurtulan kuvvetlerinden dağılan bazı kişiler, deniz yoluyla kaçmıştır. El Kaide'nin, terörist faaliyetlerde kullanabileceği para, mal veya bomba taşıyabileceği şileplerinin mevcut olduğu gözükmemektedir. Bazı ülkelerin, deniz vasıtalarını, teröristlere tahsis edilebilecek konvansiyonel silahları taşımak için kullandığı da aşikar olmuştur. Ülkeler ve devlet olmayan aktörler, kitle imha silahlarını ve bunların esaslı parçalarını, kitle imha silahları yapımında kullanılan tehlike maddeleri nakletmek üzere aynı vasıtaları kullanabilmektedir. Milletlerarası terörist örgütlerin karmaşık yapıları, denizde yaşanan terörizmin farklı biçimlerinin tanınması ve sınıflandırılması da devletlerce yüzyüze gelinen tartışmaları birleştirir. Mesela, raporlarda El Kaide'nin Malaka Boğazları'nda radyoaktif madde taşıyan gemilere karşı deniz haydutluğuna karıştığına dair artan bir kaygı vardır. Bu çeşit haydutluğu bir terörist eylemden ayıran, kitle imha silahı yapımında kullanılacak tehlikeli maddelerin varlığıdır. Bu konuda mevcut milletlerarası düzenleme, yalnızca yetki ve yargılama meselelerine ilişkindir. Yoksa kaçırılan yükün, muhtemel kullanım şekilleri veya nakline dair göndermede bulunmamaktadır. Bu gelişmelerin odağında, yük konteynerlerinin taşınması sisteminde sergilenen tehdit unsuru vardır. Yakın zamanlarda transit geçen veya limanlardaki gemilere karşı artan sayıda ve ciddi saldırıların yaşanmış olması da, deniz güvenliğine dair kaygıları arttırmıştır. Mesela, *USS Cole*'a yapılan intihar saldırısı gibi. Bu olay, 12 Ekim 2000'de Aden Limanı'nda yakıt ikmali için duran gemiye karşı düzenlenen yapılmış ve 17 ölü ve 39 yaralı ile sonuçlanmıştır. Yine, benzer bir durum, Şubat 2000'de bir Filipin feribotunun bombalanması, Ekim 2002'de patlayıcı paketleriyle doldurulan küçük bir balıkçı teknisinin, bir Fransız süper tankeri olan *Limburg*'a, Yemen kıyılarından 12 mil uzaklıkta vurmasıyla yaşanmıştır. İlk olayda, bombalama 45 kişinin ölümüne neden olmuş; ikinci olayda, patlama, tanker içinde bir delik oluşturarak, yangın çıkarmış ve mürettebatın bazısı ölmüş, bazıları da yaralanmıştır. Bu olayların, sadece yarattıkları can kaybı ve maddi hasar bakımından değil,

ekonomik, siyasi ve stratejik sonuçları itibarıyla da göz önüne alınması ve incelenmesi gereklidir. Yine bu olaylar, çatma riskini ve deniz ticaretinin barışçıl bir şekilde yürütülmesini tehdit ederek, önemli çevre zararını da arttırmaktadır. Suçlular bir gemiyi ele geçirdiklerinde orijinal bayrağını çıkartmakta ve başka bir devletin bayrağını çekmektedir. Dolayısıyla bu durum, sadece bayrak devleti için değil, yasal mürettebat, koruma ve tazminat kulüpleri, gemi sahibi ve kıyı devletleri için de bir sorun oluşturmaktadır. (Tütüncü, 2004)

Fransız Süper Tankeri Limburg, 6 Ekim 2002'de, ham petrol yüklemek maksadıyla, Yemen Petrol Terminaline girerken saldırıya uğradı²⁴. Limburg Pilot Kaptanı almak için limana yaklaşmak için yavaşladığında, patlayıcı taşıyan küçük bir bot gemiye çarptı. Çarpmanın etkisiyle, bir mürettebat öldü, yaklaşık 90.000 varil petrol Aden körfezine döküldü²⁵. Bu durum, kısmi çevre felaketine neden olarak balıkçılığı etkiledi ve sahil kıyısının kirlenmesine²⁶ neden oldu. Sonuç olarak;

- Yemen Limanına giriş yapacak gemiler için sigorta primi üç kat fazlaştı²⁷.
- Yemen Limanlarından geçiş yapacak gemiler için primler 150.000 dolar kadar arttı²⁸.
- Bölgeye konteynır akışı % 50 üzerinde azalma gösterdi²⁹.
- Ekonomik ve çevresel etkilerin neden olduğu zorlamalardan dolayı, 3000 kişi işini kaybetti.
- Yemen Hükümeti, ayda ortalama 3.8 milyon dolar kaybetti³⁰.

Teröristlerin, faaliyetleri için, denizleri de kullandıkları bilinmektedir. Denizler, global ekonomiyi desteklemek için kullanılıyorken, aynı zamanda;

- Silah, uyuşturucu ve insan kaçakçılığı için,
- Terörist faaliyetlere kaynak sağlamak için, denizcilikten gelir elde etmek için,
- Gemileri, silah ve fırlatma platformu olarak kullanmak için,

²⁴ http://www.guardian.co.uk/yemen/Story/0,,809825,00.html#article_continue

²⁵ http://www.guardian.co.uk/yemen/Story/0,,809825,00.html#article_continue

²⁶“ Fransız Süper Tankeri Limburg vurulduktan sonra çevreye yaklaşık 90.000 varil petrol yayılmıştır.”, Bkz. Jane’s Navy International, Volume 109, 7 Eylül 2004, s.20

²⁷ <http://www.usinfo.state.gov/is/Archive/2006/Apr/01-745388.html>, “Yemen’s Economy Suffering Due to October Terrorist Attack” konulu makale

²⁸ Bu olaydan sonra sigortalara Savaş Riski Sigortası (War Risk Surcharge) eklenmiş, 20 feet’lik konteynerler için 250 dolar, 40 feetlik konteynerler için 500 dolar ilave sigorta parası alınmıştır. Bkz. <http://www.usinfo.state.gov/is/>

²⁹ Liman kayıtlarına göre Yemen’ ayda ortalama 7000 konteyner, Aden Konteyner terminaline ise ayda ortalama 3400 konteyner giriş yapmaktadır. 6 Ekim 2002 tarihinden sonra bu miktarlarda % 50 azalma olduğu liman otoriteleri tarafından rapor edilmiştir.

³⁰ <http://www.usinfo.state.gov/is/Archive/2006/Apr/01-745388.html>

- Kayıp verdirmek veya ticaretini alt üst etmek için, gemi üzerinden direkt taarruzlar icra etmek için kullanılıyor/kullanılabilecektir.

Deniz sahalarımızın birine yapılacak bir saldırı, başta saldırının gerçekleştiği bölge olmak üzere hepimizi etkileyebilir. Zira, Dünya nüfusunun %70'i, üzerinde bulunduğu ticaret gemileriyle dolu su yollarının bulunduğu yerlerdir. Limburg olayı buna en güzel örnektir.

Küresel ekonominin denizlere bağımlılığı her geçen gün artmaktadır. 2002 yılında yaklaşık 5.4 milyar ton yük denizler üzerinden taşınmıştır. Bunun 2 milyar tonu petrol ve yan ürünlerine aittir³¹. 2002 yılında dünya ticaret hacmi 10 trilyon dolar olmuştur bu hacmin %90'dan fazlası denizler üzerinden ulaştırılmıştır. (Grammenos, 2003) Dünya deniz ticaret hacmi her sene yüzde 4 oranında artmaktadır. Dünya ticareti deniz ulaştırmasına, deniz ulaştırması da limanlar ve deniz ticaret yollarının emniyetine bağlı olarak günümüzün dünyasında ekonomik güvenliğin fay hatlarını oluşturmaktadır. Denizler üzerinde ticaretin kesintiye uğramasının küresel ekonomi üzerindeki olası etkisi, 11 Eylül sonrası durgunluğa giren Amerikan ekonomisinin durumuna benzetilmektedir.

5.3.4. Denizde Terör

Denizde /denizden terör önemli bir asimetrik etki aracıdır. Zayıf tarafa, güçlünün en zayıf olduğu noktayı, azami zarar ve prestij kaybı yaratacak ve güçlünün seçilmiş ağırlık merkezleri üzerinde etki üstünlüğü sağlayacak şekilde sömürme imkanını sağlayan bir araçtır. Taktik bir manevrayla stratejik sonuç sağlayabilecek bir yöntemdir. Türkiye denizde terörü 1972 yılında Marmara feribotunun Haliç'te yakılması, 1996 yılında da Avrasya feribotunun kaçırılma vakasıyla bizzat yaşamış bir ülkedir.

Türkiye soğuk savaş sonrası yaşanan dönemde Avrasya'nın önemli gerilim ve etki alanlarının ortasında yer almaktadır. Bu konjonktürde çevrelendiği deniz alanlarında ve sahip olduğu stratejik Türk Boğazlarında ve ayrıca yabancı limanlar, iç sular ve karasuları ile açık denizlerde denizde/denizden terör faaliyetlerine maruz kalma riski yüksek bir ülkedir. Deniz ticaretinin duraksamaya uğraması veya deniz ticaretine duyulan güvenin yok olması, dünya ekonomisi üzerinde tahmini güç bir spektrumda olağanüstü derecede menfi etki yaratacaktır. Örneğin Türkiye'ye yönelik ham petrol nakliyatının kesintiye uğraması günlük hayatı son derece menfi yönde etkileyebilecektir.

Ticaret gemileri gerek direkt hedef ve gerekse tesadüfi hedefler olarak deniz teröristlerinin taarruzlarına karşı savunmasız ve zayıftırlar. Bu tip gemilerin kaçırılması da zor

³¹ “ 2002 yılında Dünya ticaretinin % 65.43'ü deniz yoluyla yapılmış olup, bunu % 29.1'ini tanker taşımacılığı, % 25.21'ini kuru yük, % kargo, % 6.61'ini konteyner taşımacılığı kapsamıştır.”, Bkz., GRAMMENOS, Costas, The Handbook of Maritime Economics and Business, Great Britain, ISBN 1-84311-195-0, 2003, s.38

bir yöntem değildir. Ticaret gemilerinde terörizmi destekleyen ülkelerden terör örgütlerine sempati duyan ve kış uykusunda (sleepers) olan personelin bulunacağı bir gerçektir. Bu nedenle ticaret gemileri tekli veya çoklu olarak gemideki sleeper statüdeki terörist kendi personeli tarafından; terörist yolcuları tarafından ya da korsan/deniz haydutluğu yöntemleri tarzında bording yapılarak ele geçirilebilir.

Özellikle Türk ve dost ve müttefik ülke yolcularının bulunduğu yolcu gemilerinin kaçırılması bir olasılıktır. Geçmişte Achille Lauro kruvazör gemisi ve Avrasya feribotları ile bu yöntem denenmiş ve yaşanmıştır. Günümüzde Akdeniz ve Ege'de faaliyet gösteren süper lüks transatlantiklerin ve kruvazörlerin kaçırılması bu tip örgütlere büyük prestij sağlayabilecektir. Her ticaret gemisi bir silaha dönüşebilir. Teröristler ticaret gemisini bu şekilde de kullanabilirler. Diğer gemileri, köprüleri veya sahil tesislerini mahmuzlayarak zarar vermek için de kullanılabilirler. Eğer gemiler patlayıcı, yüksek yanıcı, kimyasal madde ya da nükleer atıklar taşıyorlarsa geniş nüfusa ve ekonomik öneme sahip liman şehirlerinde son derece büyük ve yıkıcı etki yaratabilirler.

Süper tankerler kullanılarak turizmi baltalamak üzere kritik deniz alanlarında deniz kirliliği yaratabilirler. Konteynırlar silah kaçakçılığı için ideal ortam sağlayabilirler. Patlayıcı yüklü konteynırlar TIR'lar üzerinde RO RO tipi gemilerde ya da konteynır gemilerinde konuşlandırıldığı takdirde infilak ettirildiklerinde önemli zarara sebep verebilirler. Bir yolcu gemisine yakınen infilak ettirilebilirler ve sonuç trajik olabilir. Türk Boğazları gibi deniz ulaştırmasının düğüm noktalarında³², önemli limanların girişlerinde ve kritik ulaştırma rotaları üzerinde blokaj yaratacak şekilde batırıldıkları takdirde deniz ticaretinin aksamasına sebep olurlar. Bu blokaj sadece ticaret gemileri için değil aynı zamanda savaş gemilerinin de hareket serbestisini engelleyebilir. Örneğin Süveyş kanalında gerçekleştirilecek bu tip bir eylem Körfez'deki faaliyetleri önemli derecede etkileyebilir. Radikal terör örgütlerinin kaynakları ve yetenekleri göz önüne alındığında, uluslararası deniz ticaretinin düğüm noktalarının ve kritik boğazların gelişigüzel mayınlanması olasılık dahilindedir.

Küresel ekonominin 11 Eylül saldırıları sonrasında geçirdiği kırılganlık terör örgütlerinin ekonomik hedeflere yönelmesini ve küresel ekonomiyi ağır bir durgunluğa çekme sürecini hızlandırmayı hedefleyebilecekleri göz ardı edilmemelidir. Bu nedenle belli başlı

³² “The Turkish Straits-the Bosphorus and Dardanelles, anchoring either end of the Sea of Marmara-are historically among the strategically most important straits in the world. Connecting the Black Sea with Mediterranean, they provide Russia and many of the former Soviet republics with the only warm-water Access to the rest of the world. The Turkish Straits are currently operating at capacity. By some estimates, it is three times busier than Suez Canal and four times busier than the Panama Canal.”, Bkz., TANGREDİ, Sam, Globalization and Maritime Power, “Chokeypoints as Scarce Resources” konulu makale, s.153

ekonomik merkez ve terminaller ile deniz ticaretine darbe vuracak hedefleri seçmeleri yüksek olasılıklıdır.

Yerkürenin dörtte üçünün denizlerle (%71) çevrili olduğu dikkate alındığında denizler, terör örgütleri için denetimsiz ve eylem yapılabilecek bir coğrafya olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu coğrafya, korsanlar tarafından çok iyi kullanılarak denizde şiddet eylemlerine başvurmalarına neden olmuştur. Başlangıçta denizlerdeki bütün şiddet hareketleri *korsanlık*³³ terimiyle eşdeğer sayılmış, kendi kıyılarında kontrolü sağlayamayan güçsüz ve fakir ülkelerle bağdaştırılmıştır. Korsanlık ve soygun maddi kazanç elde etmeyi amaçlarken, denizdeki terör devletin ve müttefiklerinin otoritesini sarsmak, küçük düşürmek, denge ve düzene karşı savaşmayı amaçlamaktadır. Ekim 2000'de Aden Limanı'nda ABD destroyeri USS COLE³⁴'a yapılan intihar saldırısı ve uluslar arası güvenlik açısından büyük bir deprem olan 11 Eylül terör olayları, bu olaylar sonrası oluşan yeni güvenlik ortamı, denizleri asimetrik tehdit alanı olarak karşımıza çıkarmıştır.

Bu tablo karşısında analitik merkezler küresel deniz sorunu bilmecesinin dağılmış parçalarını bir araya getirerek gemilere yapılan saldırıların, Tamil ayrılıkçılarının denizdeki faaliyetleri ve Filistinli grupların başlattığı saldırılarla bağlantılarını araştırmışlar, güney Amerikalı uyuşturucu kartellerinin uzaktan kumandalı tekneleri kullanması ve suç örgütlerinin cep denizaltıları inşa etmesini bir bütün olarak değerlendirerek açık denizlerde güvenliğin yeniden sorgulanmasına karar vermişlerdir. Son 50 yılda ticari deniz nakliyatını hedef alan terörist saldırılar incelendiğinde birçok eylemin birbirine benzer olduğu görülmektedir.

Yakın tarihimizde gerçekleştirilen en önemli denizde/denizden terör eylemleri aşağıda sıralanmış olup detayları Tablo 6.1'dedir.

- 1985 yılında Amerikan yolcuları taşıyan Achille Lauro isimli İtalyan yolcu gemisinin kaçırılması,
- 1996 yılında Avrasya feribotunun Çeçen teröristler tarafından kaçırılması,
- 2000 yılında Aden'de ABD muhribi USS COLE'a Al Kaida teröristlerinin saldırısı³⁵,

³³ Korsan İtalyanca 'corsaro', düşman veya kendi ulusunun gemilerine saldıran deniz haydudu/deniz hırsız, mecaz olarak ise, başkalarının hakkını zor kullanarak alan, bir hakkı izinsiz olarak kullanan kimsedir.

³⁴ USS Cole gemisine Ekim 2000'de Yemen'de yapılan saldırının öncesinde, Ocak 2000'de Yemen'de USS Sullivans gemisine de benzer bir saldırı gerçekleştirilmiştir. Saldırı botu, aşırı patlayıcı yüklenmesi nedeniyle batmış ve saldırı başarısızlıkla sonuçlanmıştır.", LUFT, Gal, KORIN, Anne, "Terrorizm Goes to Sea" komulu makale, Foreign Affairs, Kasım/Aralık 2004

³⁵ <http://www.jinsa.org/articles/articles.html/function/view/categoryid/164/documentid/1047/history/>

- 2000 yılında Sri Lanka Deniz Kuvvetlerine ait bir karakol botunun Tamil gerillaları tarafından imha edilmesi, bir diğerine hasar verilmesi,
- 2000 yılında İkinci İntifada döneminde Hamas örgütü tarafından İsrail karakol botuna geliştirilen ve hafif hasarla sonuçlanan terör saldırısı,
- 2001 yılında Tamil Kaplanları tarafından Sri Lanka sahili açıklarında Silk Pride isimli akaryakıt tankerine süratli bot ile intihar saldırısı³⁶,
- 2002 yılında Filistinli gerillalar tarafından İsrail karakol botuna yapılan intihar saldırısı,
- 2002 yılında Fransız Süper Tankeri Limburg, ham petrol yüklemek maksadıyla, Yemen Petrol Terminaline girerken patlayıcı taşıyan küçük bir botun gemiye çarpmasıyla saldırıya uğradı. 100.000 varil petrol Aden körfezine döküldü.

Yöntemleri, gerektirdiği teknik detaylar ve koordinasyon ihtiyaçları nedeniyle denizde/denizden terör, kara ortamındaki teröre nazaran daha karmaşık bir eylem ve hazırlık zincirini gerekli kılmaktadır. Hedefin ve arzu edilen asimetrik etkinin çapı büyüdükçe, bu gereksinim ve planlama detayları da aynı ölçüde artmaktadır. Ulusal ve uluslar arası kamuoyunda ses getirecek ve dikkat çekici sonuçlar yaratacak bu tip eylemlerde ulusal sembollerin ve devlet otoritesinin küçük düşürülmesi, azami sayıda can kaybı oluşturulması ve büyük ekonomik zarar verdirilmesi hedeflenmektedir.

5.3.5. Denizde/Denizden Terör Senaryoları

Savaş gemileri, özellikle liman/iskelede aborda durumdayken veya demirli iken ya da aborda olmak/ayrılmak üzere manevra yaparken yüksek süratli intihar botlarına veya USS COLE hadisesinde olduğu gibi palamar botu maskesi altında yaklaşan küçük teknelere karşı çok hassastırlar. Ticaret gemilerine taarruz geliştirmek ve ayrıca ele geçirip terör aracı olarak kullanmak da mümkündür.

Teröristler gerilla harbinin ve asimetrik harbin klasik metotlarını kullanmaktadırlar. Bu tip faaliyetlerde taarruzun başarısız olacağı değerlendirildiğinde, teröristlerin görevden vazgeçmeleri ve böylece yakalanmadan bir sonraki eylem için hazırlık yapmaları büyük olasılıklıdır. 2001 yılında Kızıldeniz’de 4 adet Alman hücumbotunu Basra Körfezi’ne götüren bir havuz gemisine, hücumbotları ele geçirmek maksadıyla kimliği bilinmeyen bir grup tarafından saldırı düzenlenmiş, ancak gemide bulunan güvenlik timinin karşı koymasından dolayı eylemden vazgeçerek gemiyi terk etmişlerdir.

³⁶ http://www.msecurity.ru/eng/isps_terr_eng.htm

Denize yönelik faaliyet gösterecek yabancı teröristlerin, Türkiye'nin doğu sınırlarından kara yolu ile veya denizler üzerinden kaçak bir şekilde giriş yapmaları ve Türkiye'de mevcut terör örgütlerinin bu alanda eğitilmiş teröristleri kullanmaları olasıdır. Deniz teröristlerinin eylemlerini geliştirme araçları da şu şekilde ortaya çıkabilir:

- İntihar deniz aracı/uçak/uzaktan kumandalı yüzer/dalar araç ve vasıtalar,
- İntihar elemanı canlı bomba/intihar dalgıcı,
- Uzaktan kumandalı hava araçları,
- Patlayıcı/akaryakıt yüklü ticaret gemileri,
- Çanta/Konteynır tipi nükleer patlayıcılar,
- Helikopterle intikal ettirilebilen intihar elemanları,
- Gizli silahlarla donatılmış ticaret gemileri.

Bahse konu araç/vasıtalarla icra edilebilecek eylem türleri ise, karşımıza 7 ayrı senaryo çıkarmaktadır.

- Navlunla bir gemiye getirilen patlayıcıların kullanılmasıyla yapılan limanlardaki veya denizlerdeki saldırılar,
- Bir gemiye getirilen patlayıcıların kullanılmasıyla yapılan limanlardaki veya açık denizlerdeki saldırılar,
- Gemideki şahıslar tarafından veya diğer gemilerin yardımıyla ticari gemilerin kaçırılması,
- Kıyıda uzakta veya iç sularda manevra yapan bir ticaret gemisine ateş etmek,
- Uzaktan kumandalı veya intihar bombacıları tarafından kullanılan patlayıcı yüklü teknelerle yapılan saldırılar,
- Silahlı dalgıçlar tarafından yapılan saldırılar,
- Mayınlarla yapılan saldırılar.

Savaş gemilerine karşı terör eylemleri genelde sembolik çapta olup, terör örgütünün yeteneğinin gösterilmesi hedefine hizmet edebilir. Bir uçak gemisinin veya fırkateynin batırılması hedefi arzu edilmesine rağmen, bu düşük olasılıklı bir durumdur. Bir savaş gemisinin kaçırılması, bordalama marifetiyle ele geçirilmesi ya da limanda personelinin rehin alınması teröristlere prestij sağlayacaktır. Personeli hafif silahlarla donatılmamışken, özellikle gemi içi faaliyetlerinin çok azaldığı liman ve gece periyotları esnasında bir savaş gemisini ele

geçirmek teröristler için cazip bir hal tarzı olabilir. Bu faaliyetler için uygulanacak en uygun yöntem Malacca (Richardson, 2004) Boğazındaki korsanların gemilere çıkma taktikleri benzeri usuller olabileceği gibi, denizden limana dönen ve personeli tehidsiz deniz ortamından, tehditli liman ortamına veya aksine geçiş sağlayan bir zamanda olabilir. Bu safha bir geminin en zayıf olduğu andır.

5.3.6. Terörist Saldırlara Karşı Alınan/Alınacak Tedbirler

Denizde ve denizden teröre karşı savunmada, eğitim, güvenlik ve istihbarat faaliyetlerinin artırılması, bu kapsamda birimler arasında işbirliği ve koordinasyon sağlanması, periyodik toplantılar ile alınan tedbirlerin değerlendirilmesi, çevre ülkeler başta olmak üzere, diğer ülkelerle istihbarat işbirliğine gidilmesi, liman savunma tedbirlerinin artırılması büyük önem taşımaktadır

Dünyada denizde/denizden terörle mücadele konusunda büyük bir hareketlenme yaşanmaktadır. 11 Eylül sonrası ortaya çıkan yeni güvenlik mimarisinde denizde seyir güvenliği (*navigational safety*) kavramı artık yerini denizde güvenlik (*maritime security*) kavramına terk etmiştir. Başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün başlattığı çalışmalar bu trendi açıkça ortaya koymaktadır. Şubat 2002'de ABD'nin isteği üzerine toplanan Uluslararası Denizcilik Örgütü Denizde Emniyet Komitesi'nin olağanüstü oturumunda Denizde Güvenlik konusunda ABD tarafından 14 maddelik radikal önlemler paketi teklif edilmiştir. Bu teklifler denizde/denizden terör eylemlerinin istihbar edilmesi, önlenmesi ve eylem oluştuğu takdirde mücadele edilmesi ile ilgili malzemeye, doktrine ve eğitime yönelik tedbirleri içermektedir.

NATO ve Avrupa Birliği'nde de bu konuda ciddi çalışmalar yapılmakta, yeni yapısal düzenlemelere gidilmektedir. Burada önemli olan nokta, uluslararası terör gerçeğinin artık tüm dünya kamuoyu tarafından doğru algılanması ve küresel güvenliği son derece ciddi olarak tehdit eden böyle bir düşmanla sadece polisiye tedbirlerle başa çıkılamayacağını anlaşılmış olmasıdır. 11 Eylül saldırılarından sonra çok kısa bir süre içinde Doğu Akdeniz'de muhtemel ve potansiyel deniz terörizmine karşı başlatılan Active Endeavour (Etkin Çaba) hareketi da, dünya çapında yürütülen bu mücadelenin önemli bir ayağını oluşturmaktadır. Türk Boğazları, son olarak BALTIC SKY ve DELFIN-1 isimli patlayıcı yüklü gemilerin taşıdığı büyük risklere maruz kalmıştır. BALTIC SKY'a karasularına girmeden önce "tehlikeli madde bildirimini yapmadığı gerekçesiyle" Yunan makamlarınca el koyulmuştur³⁷.

³⁷ BALTIC SKY gemisi COMOROS bandıralıdır. Gemi 20 Mayıs 2003 tarihinde Çanakkale Boğazı'na gelerek giriş talebinde bulunmuş, 700 ton civarında TNT yüküyle Gabes/Tunus limanı'ndan geldiğini ve Köstence/Romanya Limanı'na gitmekte olduğunu deklare etmiştir. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü gereğince Türk Boğazlarına gelmeden önce

Benzer bir olayda Siros Adası'nda bulunan BALKAN STAR-1 isimli gemide yaşanmış ve manifestoda beyan edilmeyen üç adet güdümlü anti-tank roketine rastlanması üzerine, gemi kaptanı suçlu bulunmuştur. Bir diğer olay, İtalya'nın Gioia Taura Limanı'nda, 19 Nisan 2004 tarihinde gerçekleşmiş ve Köstence'den New York'a giden Adnan Bayraktar isimli bir Türk gemisinde 8 bin adet kalaşnikof 11 adet ağır makineli tüfek ele geçirilmiştir. ABD de uygulanan Port State Control'larda 10.000 kontrolün 179 unda suç unsuru bulunarak tutuklamaların gerçekleştiği, bunların içerisinde 117 Türk gemisinin araştırıldığı ve bunlardan 5'inin tutuklandığı ve bu oranın ülkemiz açısından oldukça yüksek olduğunu değerlendirilmiştir. (Gürdeniz, 2004)

Denizlerden gelebilecek terör saldırılarına karşı alınan/alınacak tedbirlerin uluslar arası hukuk açısından irdelenmesi de ayrıca incelenecektir. Uluslar arası deniz hukukunun kaynağı, diğer tüm uluslar arası hukuk kuralları gibi antlaşmalar, teamül kuralları ve hukuk genel ilkeleridir.(Pazarıcı, 1990) Deniz hukukunda özellikle teamül kuralları ile antlaşmaların büyük önemi vardır. Denizlerde yüzyıllardır uygulanan örf ve adetler, kesintisiz olarak sürdürülen hak iddiaları ve genel kabul gören birtakım kurallar zaman içerisinde antlaşmalarla da desteklenerek birer hukuk kuralı haline gelmiştir. Bu kurallara son halini veren antlaşma 1982 tarihli Uluslararası Deniz Hukuku Konferansı'dır.

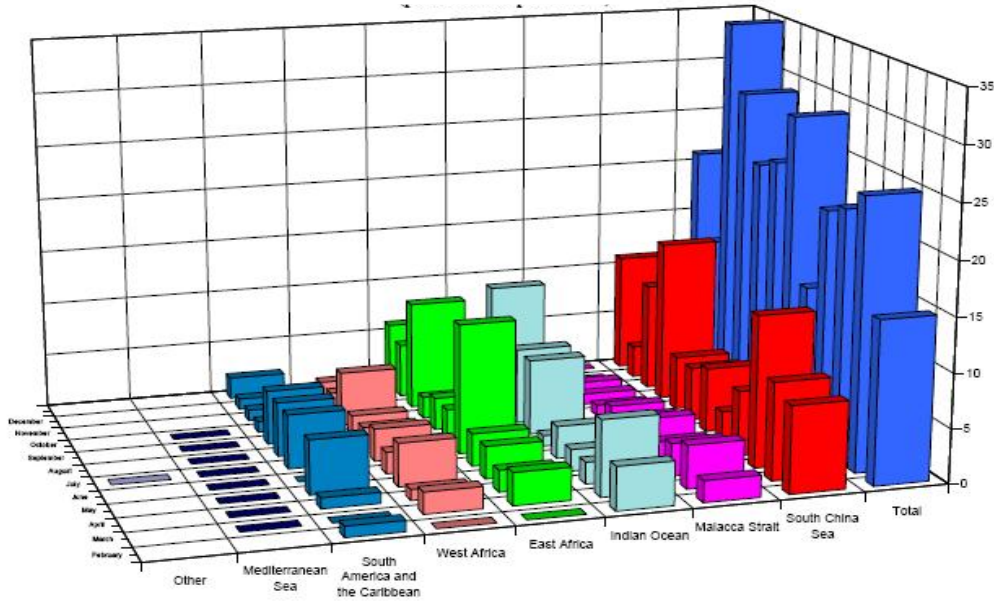
5.3.7. Denizlerde Korsanlık

Uluslar arası Deniz Örgütü-IMO'nun yayınladığı son "Denizlerde Korsanlık ve Silahlı Soygun Faaliyetleri" raporunda, dünyada ticaret gemilerine yönelik korsan saldırılarında büyük artış olduğu belirtilmekte ve acil olarak önlem alınması gerektiği ifade edilmektedir. Güvenliğin ve devlet otoritesinin zayıf olduğu bölgelerdeki deniz ulaşım yolları üzerinde ortaya çıkan korsanlar, dünya ticari deniz taşımacılığını tehdit etmektedir. (Churchill, 1999)

SP-1 raporu ile Trafik Düzen Başkanlıklarına yapılması gereken bildirim yapılmamış olması nedeni ile anılan gemiye geçiş izni verilmemiştir. Anılan gemi SP-1 raporunu vermesi üzerine 21 Mayıs 2003 tarihinde boğaz girişi yapmıştır. İstanbul boğazı güney girişine intikal eden gemi, kendi talebi üzerine deniz trafik düzen başkanlığı tarafından Ahırkapı bölgesinde 22 Mayıs 2003 günü demirletilmiştir. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 10 ncu maddesinde; uğraksız geçen gemilerin 48 saati aşmayacak şekilde idarenin müsaadesi ile demirleyebileceği hükmü yer almaktadır. Söz konusu geminin uğraksız geçişinin bozulmaması da dikkate alınarak, 24 Mayıs 2003 tarihinde demir aldırılmış ve İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e geçişine izin verilmiştir. Ancak daha sonra geminin 29 Mayıs-1 Haziran 2003 tarihleri arasında Türkeli açıklarında demirlediğinin anlaşılmıştır. 1 Haziran 2003 tarihinde gönderilen SP-1 raporunda, geminin Türkeli-Gabes/Tunus seferini yapacağını deklare edilmiştir. Bahse konu gemi 48 saat süre dolmadan önce tekrar Karadeniz'e istinaden geçiş talebinde bulunmuştur. Yapılan talebin şüphe uyandırması üzerine gemiye kalkış izni verilmemiş, ve geminin hareketleri "şüpheli" olarak değerlendirilerek, durum ilgili kurumlara iletilmiştir. İstanbul Deniz Trafik Düzen Başkanlığı, anılan geminin demirletilmesinden itibaren 48 saat geçmiş olmasına rağmen, hukuki sorumluluğu üzerine alarak gemiye kalkış izni vermemiştir. Müteakiben 5 Haziran günü geminin Ahırkapı'dan kalkışına izin vermiş ve anılan gemi sahil güvenlik botu eskortunda Çanakkale Boğazı'ndan Ege'ye çıkmıştır. Geminin durumu ilgili makamlar tarafından, NATO makamlarına ve NATO ülkelerine bildirilmiştir. COMNAVSOUTH (Yeni adı ile JFC NAPLES, NATO Müşterek Akdeniz Deniz Kuvvet Komutanlığı) tarafından anılan gemi şüpheli gemi statüsüne alınmış BALTIC SKY'ı tespit etmek üzere NATO ülkeleri arasında görevlendirme yapılmıştır. BALTIC SKY isimli gemiye 22 Haziran 2003 tarihinde Yunanistan tarafından Astakos (Estekos) limanında el konulmuştur. Geminin sahibi olan Norveç vatandaşı, gemideki TNT yükünün Sudan'a götürülmesinden navlun problemi nedeni ile vazgeçtiğini, İstanbul'da ABD İstanbul Konsoloslugu yetkilileri ile gemide mevcut TNT yükünden kurtulmanın yolları konusunda bir görüşme yaptığını ifade etmiştir.

2003 yılında 455 (Arman, 2004), 2004 yılında 325³⁸, 2005 yılında gemilere karşı 266 korsan saldırısı olmuş, bu saldırılarda 152 denizci yaralanmış/öldürülmüş, 652 denizci rehin alınmış/kaçırılmış, 16 gemi korsanlarca ele geçirilerek kaçırılmıştır³⁹. Dünyada ticaret gemilerine yönelik korsan saldırılarında büyük artış olduğu belirtilen raporda, korsanların en fazla saldırı düzenlediği alanlar olarak Güney Çin Denizi, Hint Okyanusu, Batı Afrika, Malacca Boğazı, Güney Amerika, Doğu Afrika ve Akdeniz gösterilmektedir.⁴⁰

Grafik 5.3: 2005 yılı Dünya Denizlerindeki Korsanlık ve Silahlı Soygun Faaliyetleri



Kaynak: IMO'nun 2005 yılı Gemilere Karşı Yapılan Korsanlık ve Silahlı Soygun Raporu

Genel olarak korsan saldırılarının % 65-70'i Güneydoğu Asya sularında yapılmaktadır⁴¹. Dünya ticaretinin % 90'nının denizlerle yapıldığı ve gemilerin % 33'ünün bu suları kullandığı (Brandon, 2000) göz önüne alındığında korsanlık faaliyetlerinin dünya deniz ticaretine verebileceği zarar kargo ve gemi zararları ile sigorta pirimleri dahil 16-25 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir. (Arman, 2004) 2005 yılı raporuna göre, toplam 266 olayın % 7.5'i Malacca Boğazında, % 36.4'ü Güney Çin Denizi'nde, % 19'u Hint Okyanusunda, % 18'i Doğu Afrika, % 8.6'sı Batı Afrika, % 1.1' i Atlantik, % 5.2'i Karayip Denizi'nde, % 3.4'ü Pasifik Okyanusu'ndadır. IMO'ya göre en riskli bölgeler; Güneydoğu Asya denizyolları,

³⁸ BRUYNEEL, Mark, Piracy Reports 2004, <http://www.iccwbo.org>

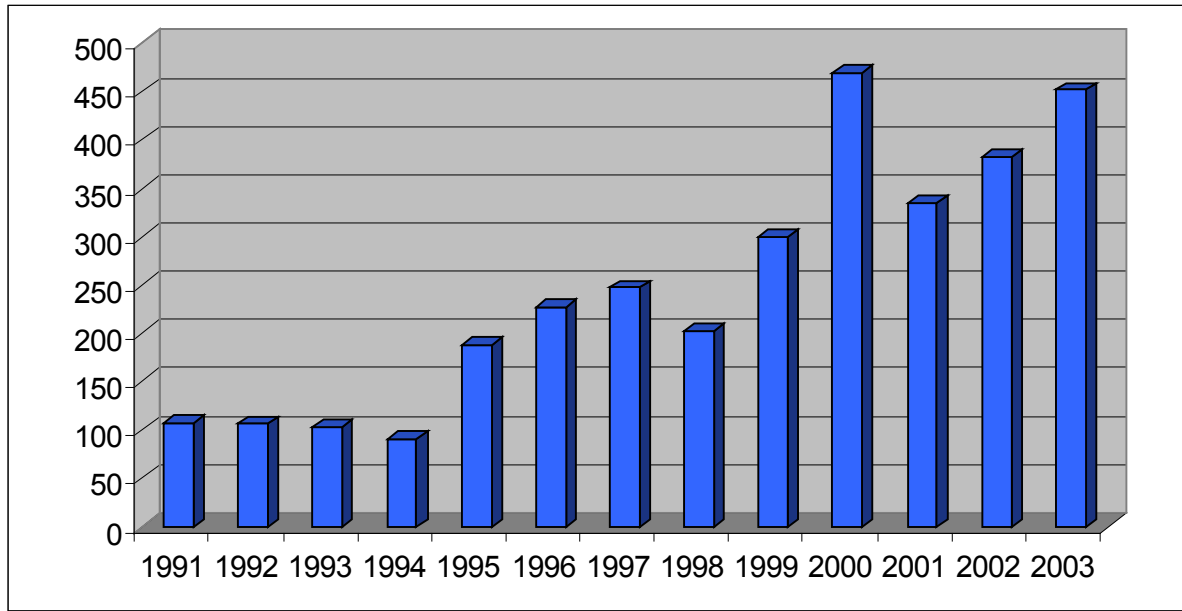
³⁹ IMO-International Maritime Organization, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report-2005, MSC.4/Circ.81, 22 Mart 2006

⁴⁰ <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2003/08/03/gundem/gundem9.html>

⁴¹ BRANDON, John, "High-seas piracy is booming.It's time to fight harder" başlıklı makale, <http://csmonitor.com/cgi-bin/durableRedirect.pl?durable/2000/12/27/p11s1.htm>

Hindistan/Bangladeş deniz alanı, Afrika kıtasında Angola, Nijerya ve Somali⁴² kıyı suları ve Güney Amerika'da Ekvator bölgesidir⁴³. Grafik'te görüldüğü gibi 2005 yılı içerisinde gerek Karadeniz gerekse Akdeniz'de herhangi bir olay olmamıştır. Bunun en büyük nedenlerinden biri 11 Eylül 2001 tarihinden sonra NATO'un Akdeniz'de başlattığı Active Endeavour (Etkin Çaba) Harekatı ve Türkiye'nin Karadeniz'de başlattığı Karadeniz Uyumu Harekatı (KUH)'nın ortaya koyduğu *caydırıcılık* etkisidir⁴⁴. 1991'den itibaren denizlerde korsanlık ve saldırı olaylarının senelere ve bölgelere göre artış grafiği (Grafik 5.4) aşağıdadır.

Grafik 5.4: 1991-2003 yılları arasında meydana gelen korsanlık ve silahlı saldırı olayları



Kaynak: IMO yıllık raporlarından derlenmiştir , (<http://www.imo.org.tr>)

2006 yılının ilk 6 ayı incelendiğinde ise, gemilere karşı 127 saldırı gerçekleştiği, korsanların 74 gemiye çıktığı, 11 geminin kaçırıldığı, 156 gemi personelinin rehin alındığı, 13 personelin kaçırıldığı ve 6 personelin öldürüldüğü IMB (International Maritime Bureau) kayıtlarında yer almaktadır⁴⁵.

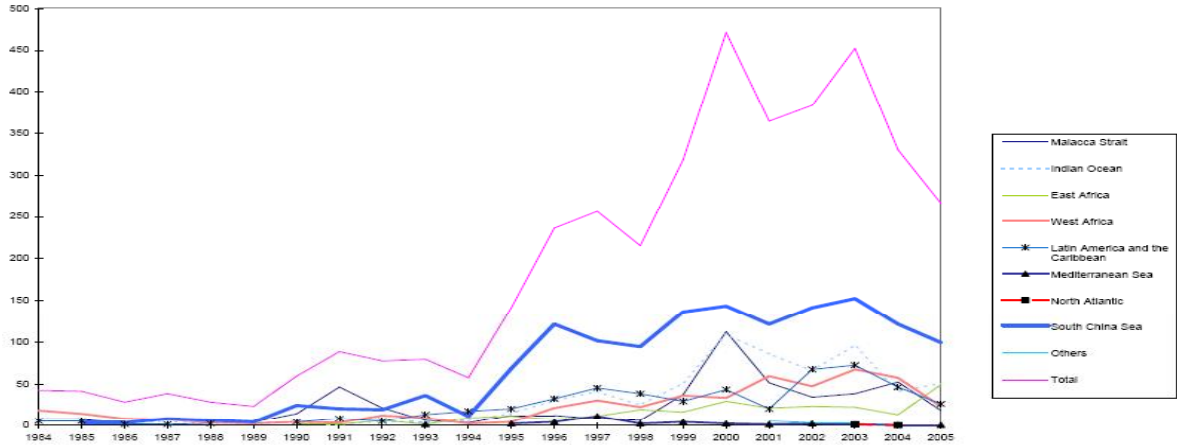
⁴² International Maritime Bureau-IMB Somali sahilleri kuzeydoğusunun yüksek riskli bölgeler içerisinde olduğunu ve ticaret gemilerinin bu sahillerden asgari 200 deniz mili uzaklıktan geçilmesini tavsiye etmektedir., Bkz. <http://iccwbo.org>

⁴³ <http://www.marisec.org/piracy>

⁴⁴ NOTARİ, Alberto, Supreme Allied Command Transformation DCOS (Directive Chef of Staff), "Security Risks and Transformation Euroatlantic and Regional Perspectives" konulu uluslar arası konferans , Center for the Study of Democracy, Sofya, 19-20 Kasım 2005, s.57

⁴⁵ <http://www.iccwbo.org/iccicj/index.html>

Grafik 5.5: Son 20 yılda denizde meydana gelen korsanlık olaylarının bölgelere göre artışı



Kaynak : IMO 2005 Piracy Report, <http://www.imo.gov.tr>

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) ne göre deniz haydutluğu (korsanlık) hiçbir ülkenin egemenliğinde olmayan açık denizlerde meydana gelmesi durumuna göre tanımlanmıştır. Ancak, günümüzde korsanlık faaliyetlerinin çoğu devletlerin egemenliği altında bulunan karasularında, hatta limanlarında bulunan gemilere karşı gerçekleştirilmektedir.

Deniz haydutluğunun BMDHS'ye göre⁴⁶;

“ a. Özel bir geminin veya özel bir uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından özel amaçlarla işlenen ve:

- Açık denizde, başka bir gemi veya uçağa karşı veya böyle bir gemi veya uçakta bulunan kişilere yöneltilmiş,

- Herhangi bir devletin yargı yetkisi dışında bulunan, bir gemiye, uçağa, şahıslara veya mala karşı yöneltilmiş, herhangi bir gayri hukuki şiddet ve tutuklama veya herhangi bir yağmacılık hareketi.

b. Bir gemi veya uçağı onu haydut bir gemi veya uçak yapan olayları bilerek onun işletilmesine ihtiyari herhangi bir şekilde katılma hareketi;

c. (a) veya (b) bentlerinde tarifi yapılan bir hareketi teşvik eden veya kasden kolaylaştıran herhangi bir hareket.” olarak tanımlanmaktadır. (Toluner, 1989)

Bu madde uyarınca, şiddet, tevkif ve yağma fiillerinin, milletlerarası hukuk açısından, deniz haydutluğu fiili olarak tanımlanabilmesi için,

⁴⁶ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), 10 Aralık 1982, Madde 101

- Açık denizde veya herhangi bir devletin yetkisi dışında kalan yerde, işlenmiş olması gerekir,
- Özel bir gemi veya uçağın personeli veya yolcuları tarafından, belirtilen yerlerde bulunan diğer bir gemi veya uçağa karşı işlenmiş olması gerekir,
- Şahsi çıkar sağlamak amacıyla işlenmiş olması gerekir,
- Özel bir gemi veya uçak tarafından işlenmesi gerekir. (Toluner, 1989)

Diğer taraftan, Uluslararası Ticaret Odası (ICC) bağlısı Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB), korsanlık hakkında şu tanımı yapmaktadır; *Hırsızlık veya diğer çeşit suç eylemlerini gerçekleştirmek amacıyla, açık bir şekilde zorla kuvvet kullanarak gemiye çıkma (boarding) eylemini yapmak veya buna teşebbüs etmektir.*⁴⁷

BMDHS sözleşmesi Md.110 ve uluslararası teamüli hukuk gereği; açık denizlerde deniz haydutluğu yaptığı tespit edilen bir gemiye, harp gemileri tarafından boarding yapılabilmektedir⁴⁸.

5.3.8. Denizde Korsanlık Faaliyetlerinin Küresel Ekonomiye Etkileri

Limanda, demir yerinde ve açık denizlerde icra edilen korsanlı faaliyetlerinin Dünya denizlerinde en fazla görüldüğü yerler, Somali sahilleri, Nijerya, Endonezya, Malezya ve Filipin'dir. Korsanlık olayları, gerek gemi/acentası sahiplerine gerekse kargo'ya büyük zararlar vermektedir. Eğer bu olaylar dünya deniz ticaret hacmi ile mukayese edilirse düşük bir oranda gibi görülebilir. Fakat korsanlık faaliyetleri sürekli olarak devam etmektedir, Deniz Ticaret Yolları (Sea Lines of Communication) üzerindeki dar bir kanal ya da geçitte yapılacak bir saldırı başlangıçta bölgesel daha sonra küresel olarak deniz ticaretini önemli ölçüde etkileyecektir ve küresel lojistik zinciri (global supply chains⁴⁹) kilitlenebilecektir. (Stehr, 2005)

⁴⁷ <http://www.iccwbo.org/iccicj/index.html>

⁴⁸ "Savaş gemilerinin, barış zamanında, yabancı ticaret gemilerini açık denizde durdurma ve ziyaret yetkisi, BMDHS'nin belirttiği sınırlar çerçevesinde tanınan bir yetkidir ve genişletilemez. Örneğin, devletin güvenliğine karşı ani bir tehlikenin bulunması durumunda, düşmanca davranışlarda bulunmak şüphesini uyandıran yabancı ticaret gemileri üzerinde bu yetkinin kullanılması olanağı Milletlerarası hukuk komisyonu tarafından 1956 tarihi tasarıda açıkça reddedilmiştir. Durdurma ve arama sonucunda, bu konudaki şüphelerin yersiz olduğu anlaşılırsa ve durdurulan geminin bu şüphenin uyanmasını haklı kılan davranışlar da olmamışsa, bu işlemler nedeniyle uğranan zararların tazmin edilmesi istenebilir. Bununla beraber, durdurma ve arama işlemlerinin hukuka uygun olması için, şüphenin doğrulanması gerekli değildir, şüphe edilmesi için makul sebeplerin bulunması yeterlidir." Bkz. TOLUNER, Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1989, s.301

⁴⁹ "Dünya deniz ticareti 46.000 gemi ile 2800 liman arasında yapılmakta ve bu limanlar arasında yaklaşık 15 milyon konteynır ile yıllık yaklaşık 230 milyon konteynır bu ticaret zinciri halkasında yer değiştirmektedir.", Bkz., RICHARDSON, Michael, "a Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction" konulu makale, Institute of South East Asian Studies, 2004, <http://www.iseas.edu.sg>

Dünya üzerinde deniz ticaret yollarının geçtiği 95 ila 121 arasında boğaz ve geçit bulunmaktadır⁵⁰. Korsanlık faaliyetlerinin yoğun olarak icra edildiği bölgeler içerisinde en kritik olan Malacca geçitidir. Dünya deniz ticaret hacminin yaklaşık üçte biri Malacca geçitlerinden geçmektedir. Kötümser bir senaryo ile Malacca veya Philip geçitlerinin büyük bir çarpışma/tanker yangını gibi nedenlerle kapanması deniz yolunun Sunda geçitleri ile Lombok geçitlerine kaymasına neden olacaktır. Bu durumda, gemilerin kalkış ve varış limanları arasındaki intikallerinin 1 ile 3 gün arasında uzamasına (gemilerin süratine bağlı olarak) sebep verecek, buna paralel olarak da navlun ücretleri artacak, küresel ekonomi bölgesel bir felaketin etkinde kalacaktır. (Stehr, 2005)

Bulduğumuz bölgede korsanlık faaliyetleri görülmesi bile İstanbul ve Çanakkale Boğazları denizden terör faaliyetlerine karşı hassastır. Tehdit yok gibi gözükse bile sürekli olarak risk mevcuttur. Boğazlarda olabilecek bir felaketin sebebi ister denizde terörizm ister deniz kazası sonucunda olsun, sonuçtan hem Türkiye, hem Karadeniz sahildar ülkeleri hem de Karadeniz ülkeleri ile deniz ticareti yapan ülkeler etkilenecektir. Boğazlardan geçen petrol tankerlerinden birine yapılacak terörist bir saldırı çevre ve ekonomik felaketlerinin başlangıcı olacak ve dalga etkisiyle etki ve ilgi sahasındaki diğer ülkeleri de etkileyecektir.

5.3.9. Denizde Korsanlık ve Terörizm arasındaki ilişki

Korsanlar ve teröristler müttefik olabilir mi? Son zamanlarda olan olayların analizinde, korsanlık faaliyetlerinin, terörist grupların taktiklerini geliştirmelerinde anahtar rolü oynadığı yönünde tespitler mevcuttur. (Luft, 2004) Dünya’da bu korkunun sürekli arttığı tek bir deniz alanı Malacca geçitleridir. 11 Eylül olaylarını müteakip Singapur başbakanı Tony Tan “*Korsanlık yeni bir safhaya giriyor, son korsanlık saldırıları hemen hemen askeri bir planlamaya benzer şekilde icra edilmiştir.*” açıklamasını yapmıştır. Son korsanlık faaliyetlerine karışanlar iyi eğitilmiş, iyi bir plana sahip ve sofistike silahlara sahiptirler. Singapur Başbakanı diğer bir açıklamasında ise, “ *Terörizm tehdidinin deniz hedeflerine özellikle ticaret gemilerine yöneldiğini*” belirtmiştir. Teröristlerin muhtemel hedeflerinden birisi ticaret gemilerinden birinin kontrolünü ele geçirip bu gemiyi komuta gemisi gibi kullanmaktır. Ancak en büyük amaçlarının LPG (Liquified Petroleum Gaz) veya LNG

⁵⁰ “ Bu boğaz ve geçitlerden 22’si Kuzey Atlantik ve Akdeniz’de, 13’ü Karayip Denizi ve Meksika Körfezi’nde, 2’si Hint Okyanusunda, 40’ı Kuzey-Batı Pasifik’te ve 28’i Güney-Batı Pasifikte’dir. Deniz yollarının kesiştiği en önemli kıyı ülkeleri de yaklaşık 15 civarında olup bunlar; İngiltere, Fransa, İspanya, Fas, İtalya, Yunanistan, Türkiye, Malezya, Endonezya, Singapur, Etiyopya, Güney Afrika Cumhuriyeti, Japonya, Avustralya gibi ülkelerdir.”, YAVUZ, Celalettin, “Türk Boğazlarının Karadeniz’in Tarihine ve Güvenlik Boyutuna Etkileri” konulu makale, PANAROMA Aylık Uluslar arası İlişkiler, Ekonomi, Politika dergisi, Sayı 07, ISSN:1304-6438, Aralık 2006, s.1

(Liquified Natural Gaz) tipi bir gemiyi ele geçirmek ve onu yüzen bombaya (floating bomb) çevirmek ve başka bir gemiye çarparak veya dar bir geçit/boğazda patlatarak büyük bir felaket yaratmaktır. (Stehr, 2005) Teröristler Dünya ekonomisine darbe vurmak için fırsat kollamaktadırlar. (Luft, 2004)

Son yıllarda bu husus ile ilgili IMO tarafından yayınlanmış çeşitli olaylar mevcuttur. Bunlardan en göze çarpıcı olanı 2003 yılındaki Dewi Madrim gemisine yapılan saldırıdır. On korsan ağır silahlarla donatılmış olarak seyir halindeki gemiye süratli botlarla saldırmış, köprüüstünde kontrolü ele geçirmiş, geminin muhabere sisteminin devre dışı bırakmış, kendi getirdikleri VHF telsizleri kullanarak rota ve sürat değişiklikleri uygulayarak yaklaşık bir saat süre ile gemiye kumanda etmiş, müteakiben personel ve gemiye ait para ve değerli eşyaları alarak gemiden ayrılmışlardır. Bu hareket korsanların seyir eğitimi yapmak amacıyla yaptıkları en önemli olaylardan biridir. (Stehr, 2005)

Korsanlık ile Denizde Terörizm arasındaki ilişki günümüzde giderek artmaktadır. Amacı sadece ticari kazanç elde etmek olan eski korsanlardan farklı olarak, günümüz korsanlarının bir kısmı deniz teröristi olarak politik amaçlar uğruna saldırı yapmaktadırlar. Korsanlık ile Denizde Terörizm arasındaki artan bu ilişki özellikle Dünya Enerji Piyasası için büyük bir tehlike arz etmektedir. (Luft, 2004)

5.3.10. Türkiye ve Deniz Terörü

Dünya güvenlik ve politik konjonktüründe gerilim ve çatışma alanları ortadan kalkmadıkça terör, insanlığın en büyük sorun sahalarından biri olmaya devam edecektir. Avrasya coğrafyasında yaşayıp terör sorunu ile karşılaşmamış ülke hemen hemen yok denecek kadar azdır. Türkiye gerek yaşadığı coğrafyanın ve gerekse içinde bulunduğu dinamik politik ve güvenlik konjonktürünün sarmalında terör ile yıllarca iç içe yaşamış ve yaşamaya devam potansiyeli çok yüksek bir ülkedir.

Türkiye denizde terörünü, 1972 yılında Marmara feribotunun Haliç'te yakılması ve 1996 yılında Avrasya feribotunun kaçırılması⁵¹ vakasıyla bizzat yaşamış bir ülkedir. Teröre karşı savaş devam ettiği ve bu kapsamda ABD önderliğinde yeni cepheler açıldığı süreç⁵²,

⁵¹ “16 Ocak 1996’da Trabzon’dan Rusya’nın Soçi limanına hareket etmekte olan Avrasya feribotuna baskın düzenleyen 9 çeçen eylemci, gemideki 33’ü Türk 177 yolcu ve 55 mürettebatı rehin aldı. Gemide bulunan Liman Emniyet Amiri’ni ayağından vuran eylemciler, daha sonra gemiyi İstanbul’a doğru hareket ettirdiler. Grubun Lideri Muhammed Tokcan, Rus kuşatması altındaki 250 çeçen savaşçıyı kurtarmak için bu eylemi yaptıklarını açıkladı. Tokcan, kuşatma altındaki Çeçenlerin sağ olarak Çeçenistan’a dönmeleri halinde gemiyi İstanbul Boğazı’nda havaya uçuracakları tehdidinde bulundu. Eylemciler 19 Ocak 1996 günü Avrasya feribotunu İstanbul Boğazı’nın Karadeniz çıkışına getirdiler. Burada güvenlik güçleriyle yaptıkları pazarlık sonucunda 4 eylemci teslim oldu. Yolcuların arasına karışan ve gemide saklanan 5 eylemci ise güvenlik güçlerince yakalandı”, <http://www.belgenet.com/1996/160196.html>

⁵² BOWDISH, Randall, “Global Terrorism, Strategy and Naval Forces” konulu makalesine ABD Başkanı G.Bush’un 15 Eylül 2001 tarihinde söylediği “*We’re at war. There has been an act of war declared upon*

denizde/denizden terör seçenekleri ve bu teröre maruz kalma riski ABD'nin bir müttefiki olan ülkemiz üzerinde de artacaktır.

Türkiye soğuk savaş sonrası yaşanan soğuk barış döneminde en önemli gerilim ve etki alanlarının ortasında yer almaktadır. Türkiye ayrıca dünyanın en önemli su yollarından biri olan ve alternatifi bulunmayan Türk Boğazlarına sahip olup diğer çok önemli su yolu olan Süveyş Kanalı⁵³ da kontrol eder durumdadır. Böyle bir coğrafyada, Türkiye'yi hedef alan ya da almayan her türlü terörist tehdit, Türkiye'nin güvenliğini ve ekonomisini doğrudan etkileyecektir.

Bugün tüm dünyada deniz ticari taşımacılığı, kara ve hava taşımacılığına oranla çok daha ucuza serbestçe ve güvenle yapılmaktadır. Deniz taşımacılığı herhangi bir nedenle sekteye uğradığı ya da güvenliği sağlanamadığında bunun global ekonomiye büyük zararları dokunabilmektedir⁵⁴. Nitekim İran–Irak savaşı sırasında her iki tarafın da körfezde seyreden petrol tankerlerine saldırması sonucu petrol fiyatları normalin neredeyse iki katına çıkmıştır⁵⁵.

Dünyadaki 18 önemli su yolundan hayati derecede olan 9 adedinin 8'i Akdeniz'den geçmektedir.⁵⁶ Bu sekiz su yolunun bir şekilde bloke edilmesi, dünya deniz ticareti ve petrol taşımacılığını ciddi şekilde engelleyebilecektir. Türkiye'nin dış alım-satımının %87'sinden fazlasının deniz ulaştırması yolu⁵⁷ ile yapıldığı dikkate alındığında, deniz ulaştırmasının

America by terrorists, and we will respond accordingly." İfadesi ile başlamıştır. 11 Eylül 2001, Dünyada teröristlere karşı savaşın başlatıldığı yeni bir çağın başlangıcı olmuştur., Bkz., TANGREDİ, Sam, Globalization and Maritime Power,2002, s.79

⁵³ Süveyş Kanalı Kızıldeniz ile Akdeniz'i birbirine bağlayan dünyanın en önemli su yollarından birisidir. Kanaldan Günde ortalama 1.3 milyon varil petrol geçişi yapılmaktadır., Bkz. <http://www.foreignpolicy.com>

⁵⁴ "Uluslar arası denizyolu ticaret hacmi; 2003 yılındaki%5.4'lük büyümeden sonra, 2006 yılında % 6.7'lik bir artışla, yaklaşık 6.540 milyon tona ulaşmıştır. Ton-mil cinsinden ölçülen taşımacılık faaliyetleri, bir önceki yılda % 7'lik artışının ardından, 2006 yılında % 6.6'luk büyüme ile 27.640 milyon ton-mile çıkmıştır.", Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul, s.21

⁵⁵ "1981'de Körfez'de tanker savaşlarını başlata gerçekte Irak'tı ve İran benzer boyutlarda bir karşılık vermemesine rağmen Irak 1984'e kadar saldırılarına devam etti. Mart 1984'de , Irak'ın saldırılarının temposunu ve kapsamını iyice arttırmasından iki ay sonra, İran sonunda cevap vermeye başladı. Fakat ABD'nin Kuveyt gemilerine ABD bayrağı çekme kararını açıklamasına kadar Irak saldırıları, İran'inkinden sayıca çok fazlaydı. 1981 ve 1987 arasında İran toplam 90 gemiye saldırmıştı. ABD'nin bayrak çekme kararından sonra İran bir yıldan daha kısa bir süre içinde 126 gemiye saldırdı. ABD Kongre araştırmasının da belirttiği gibi "ABD deniz gücünün Körfez'de varlık göstermesinden sonra burada sevkiyat yapmak daha güvensiz hale geldi." Savaşı başladığı yıllarda dünyada bir petrol bolluğu yaşanıyordu. Petrol fiyatları tanker savaşları sırasında artmasına rağmen savaş boyunca gerçekte % 50 düşmüştü.1987'in sonunda Körfez'de üretilen petrolün üçte ikisi boru hatlarıyla taşınıyordu.", Bkz., <http://www.bgst.org/keab/ss200551222.asp>

⁵⁶ "Bu dokuz boğazın sekizi, İstanbul, Çanakkale, Süveyş, Hürmüz, Malacca, Sunda ve Lombok Geçitleri, Babül Mandep Boğazı ve Cebel-i Tarık'tır. Dokuzuncusu ise Panama Geçidi'dir.", DAVUTOĞLU, Ahmet, Küresel Bunalım, Küre Yayınları, 2002, S.84., "The Five Top Global Choke Points" konulu makalede Hürmüz, Malacca Boğazları ve Süveyş Kanalı dünyanın en önemli ilk üç "Choke Points"i olarak belirtilmektedir., Bkz., <http://www.foreignpolicy.com/>

⁵⁷ "2004 yılında Türkiye'nin dış ticaret hacmi yaklaşık 173.6 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. 173.6 milyon tonluk hacmin 151.7 milyon tonu denizyoluyla, 2 milyon tonu demiryoluyla, 17.9 milyon tonu karayoluyla, 241 bin tonu havayoluyla ve 1.6 milyon tonu ise diğer yollarla taşınmıştır. 2006 yılı 60 milyon tonluk ihracatın % 78 'i (47 milyon ton), 113.4 milyon tonluk ithalatın % 92.3'ü (104.6 milyon ton) denizyoluyla taşınmıştır.", Deniz Ticaret Odası, 2006 Deniz Sektörü Raporu, s.72

sekteye uğraması durumunda ortaya çıkacak açığın başka yollarla doldurulması mümkün gözükmemektedir. Liman kapasiteleri açısından duruma bakıldığında yaklaşık 44 milyon tonluk yükleme boşaltma kapasitesinin %32'sinin Akdeniz limanlarında bulunduğu görülmektedir. Ancak, Marmara ve Karadeniz liman kapasiteleri de Ege ve Akdeniz'deki trafik yoğunluğunu artırmaktadır. Böylece, Akdeniz'de Türkiye limanlarına müteveccih her gün ortalama 50-60 gemi geçiş yapmakta, ve ithal edilen petrolün yaklaşık %85'i Akdeniz'i geçerek İzmir, İskenderun ve İzmit rafinerilerine ulaşmaktadır.

Bu verilere göre, özellikle Akdeniz'de Türkiye'ye yönelik deniz trafiğinin terör nedeniyle sekteye uğraması, dış alım/satımı ve akaryakıt üretimini önemli ölçüde sekteye uğratabilecektir. Türkiye'nin gerek izlediği dış politika ve gerekse iç politik mülahazalarla bölücü ve aşırı dinci örgütlerin devlete, NATO ittifakına ve Türkiye'nin dost ve müttefiklerine karşı iç sularımızda, karasularımızda, açık denizlerde, yabancı devlet iç suyu ve karasularında savaş gemilerine, devlet gemilerine, ticaret gemilerine ve sahil tesislerine karşı denizde/denizden teröre başvurmaları beklenmelidir.

5.3.11. Kitle İmha Silahlarının (KİS) Yayılması Sorunu

Kitle imha silahları hakkında birçok tanım bulunmasına rağmen⁵⁸, genel olarak tanımlanmış "Kullanımı veya kullanma tehdidi sonunda, kitleleri yok edebilecek, büyük miktarda insan kaybına neden olabilecek nükleer, biyolojik ve kimyasal silahlardır." (Carus, 2006) Kitle imha silahları kapsamına üç farklı tür silah girmektedir. Bunlar; nükleer silahlar, biyolojik silahlar ve kimyasal silahlardır. Bu silahların tehdit ettikleri potansiyel hedefler ise şöyle sıralanabilir (Gürsoy, 2005):

- Stratejik askeri hedefler,
- Kritik politik ve askeri komuta, kontrol, irtibat ve istihbarat merkezleri,
- Büyük kıta ve zırhlı birlik toplulukları,
- Lojistik merkezler,
- Hava üsleri ve limanlar,
- Kritik altyapı tesisleri, akaryakıt ve enerji merkezleri,
- Su ve su elde etme, arıtma tesisleri,

Büyük nüfus yoğunluğunun bulunduğu merkezler, terör yaratmak ve ülkenin ekonomik ve politik altyapısını tahrip maksadıyla seçilen hedeflerdir. Kitle imha silahlarının yayılması

⁵⁸ "Kitle İmha Silahları (Weapons of Mass Destruction) ABD Başkanlarından Bill Clinton (1994,1998) ve Geroge E.Bush (2002) tarafından 'Nuclear, chemical and biological weapons' (Nükleer, kimyasal ve Biyolojik silahlar) olarak tanımlanmıştır.", Bkz., CARUS, Seth, "Defining Weapons of Mass Destruction" konulu çalışma, National Defense University, Washington, Şubat 2006, s.34

sorunu, Soğuk Savaş sonrası dönemin en önde gelen uluslar arası barış ve güvenliğe yönelik tehditlerdendir. Yayılma, öncelikle Sovyetler Birliği'nin dağılmasının ardından ortaya çıkan yeni bağımsız devletlerin eline eski Kızıl Ordu'dan kalma silahların durumudur. Aynı zamanda çeşitli ülkelerin elinde bulundurdukları ya da sahip olmak üzere oldukları nükleer silahlanma programını durdurma çabaları hakkında Michael Mazzarr şunları dile getirmektedir. “ Kitle imha silahlarının yayılmasının durdurulması birçok ABD yetkili ve analizcilerinin zihninde Soğuk Savaş sonrası hakim ABD milli çıkarı haline gelmiştir.” (Gürsoy, 2005)

Kitle imha silahlarının (ya da bir diğer ifade ile, konvansiyonel olmayan silahların) yayılması sorunu kapsamında nükleer silahların yayılması konusu iki ana çizgi üzerinde değerlendirilmektedir. Bunlardan ilki “nükleer silahların dikey yayılması” sorunudur. Bu sorun özellikle Soğuk Savaş yıllarında iki süper gücün elinde bulundurdukları nükleer başlık ve gönderme araçlarının niceliksel artışını ifade etmektedir. Bir diğeri ise “nükleer silahların yatay yayılması” sorunudur ki, bu konu nükleer silahların özellikle geliştirmekte olan ülkelerin nükleer silaha sahip olma tutkularının neden olduğu yayılma olarak açıklanabilir. (Gürsoy, 2005)

Dünya'nın karşılaştığı KİS'ler (Biyolojik, Kimyasal ve Nükleer malzeme/silahlar) ile ilgili olaylar analiz edildiğinde, toplam 196 olay olduğu, bunların % 40'nın Biyolojik, % 50'sinin Kimyasal ve % 20'sinin ise Nükleer konularını içerdiği tespit edilmiştir. Bahse konu olaylar ile ilgili Tablo aşağıdadır. (Cole, 2000)

Tablo 5.2: 1910-2006 yılları arasında Biyolojik, Kimyasal ve Nükleer terör olayları

	Toplam Olay (1910-2006)	Olaylar 1990-2006	Olaylar 1990 Öncesi	Toplamda Yüzde (%)
Biyolojik	78	39	39	% 40
Kimyasal	98	42	56	% 50
Nükleer	20	16	4	% 10
Toplam	196	97	99	

Kaynak: COLE, Benjamin, GURR, Nadine, The New Face of Terrorism

Üçüncü dünya ülkelerinin silahlanması, buldukları bölgelerin ve genel olarak dünya istikrarını ve barışı tehdit ettiği açık bir gerçek olarak önümüzde durmaktadır. Hareketleri ve politikaları önceden tahmin edilmesi zor liderler ya da istikrarsızlık içinde olan bir ülkenin elinde bu tür silahların bulunması durumunda, silahların nasıl, ne zaman ve kime karşı

kullanılacağı öngörmek oldukça güçleşecektir. Nükleer, kimyasal ya da biyolojik bir silaha sahip olan sorumsuz ve güç delisi bir lider başta kendi halkı ve komşu halklar olmak üzere uluslar arası sistem için bir endişe kaynağıdır. Bu kaygıların en çok yaşandığı bölge Ortadoğu'dur. Ortadoğu ülkeleri ve diğer gelişmekte olan ülkeler için kitle imha silahlarına sahip olmak kadar önemli bir husus da söz konusu silahların gönderme araçlarıdır. Bu ülkeler maliyeti ve geliştirilmeleri daha uygun olan balistik füze sistemlerini tercih etmektedirler. Ayrıca, özellikle Ortadoğu ülkeleri için konvansiyonel kuvvetlerini modernize etmek ve yeniden yapılandırmak ekonomik kapasiteleri açısından altından kalkılması güç bir yükür ve bu yüzden tehdit edebilecek yeteneklere kavuşabilmek için -ilkel bir teknolojiye de sahip olsa- balistik füzeleri ve kimyasal ve biyolojik silahlara sahip olmayı tercih etmektedirler. Kitle imha silahı tiplerinin hepsi (nükleer, kimyasal ve biyolojik) barındıran ya da sahip olmaya çalışan bölge ülkeleri birbirleri için ve küresel güvenlik için tehdit oluşturmakta ve dünyanın dikkatini bu bölge üzerine çekmektedir. (Gürsoy, 2005)

Kimyasal ve biyolojik silahların dışında, nükleer maddelerin kullanımının da terörist örgütlerin gelecekteki eylem stratejilerinin içerisinde yer alması ihtimali, uygar yaşam için gelecekteki en ciddi tehditlerden birisi olarak gözükmektedir. Çünkü, kimyasal ve biyolojik silahların tedariki son derece basittir. Herhangi bir kimyager veya biyolog kendi evi ve garajında bir şehri hatta ülkeyi tehdit edebilecek derecede tesirli bir silah üretebilir. Son dönemlerde “micro-proliferation (mikro yayılma)” kavramı gündeme gelmekte ve teröristlerin nükleer bir silah üretmesi, çalması ya da bir nükleer reaktöre saldırıda bulunması yoluyla çevrenin tahribi, kentleri tehdit altına alması ve şantaj yapmasını engelleyecek bir silah kontrol ve sınırlandırma sistemi tartışılmaktadır. Ter bir terörist saldırı eğer kitle imha silahları kullanılırsa, binlerce kişinin ölümüne neden olabilir, panik yaratabilir ve hükümetlerin rahatça üstesinden gelemeyeceği bir politik reaksiyonun ortaya çıkmasına neden olabilir. Ayrıca, gönderme araçlarında yeterli teknolojiye ulaşıldıktan sonra son derece pahalı olan nükleer silaha sahip olmaktansa üretimi daha kolay ve ucuz biyolojik ve kimyasal silahlar hem zayıf devletlerin hem de terörist grupların kullanabileceği türden silahlardır.

Kitle imha silahlarının ve bunları gönderme araçlarında görülen-özellikle Ortadoğu bölgesi merkezli olmak üzere-artışı, NATO'nun da gözünden kaçmamış ve 1994 yılında düzenlenen Brüksel Zirvesi'nde söz konusu artış ve yayılma eğilimi bir tehdit olarak ilan edilmiştir. Çünkü, örneğin, tarihsel deneyim ve jeopolitik göstermiştir ki, Keşmir sorunu dolayısıyla , Güney Asya'daki nükleer denge ve caydırıcılık Soğuk Savaş yıllarında Washington ve Moskova arasında dengeden ve caydırıcılık etkisinden çok daha istikrarsızdır.

Kitle imha silahlarının sınırlandırılmasına yönelik uluslar arası çalışmalar çeşitli antlaşmalar ve konvansiyonlar çerçevesinde sürdürülmektedir. Bunlar arasında Nükleer Silahların Yayılmasını Önleme Anlaşması (1970, NPT, Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons), Kapsamlı Nükleer Test Yasaklama Anlaşması (1996, CTBT, the Comprehensive Test Ban Treaty), Kimyasal Silahlar Konvansiyonu (1997, CWC, Chemical Weapons Convention) ve Biyolojik Silahlar Konvansiyonu (1975, BWC, Biological ve Toxin Weapons Convention) en önemlileridir. (Carus, 2006)

Bugün, modern toplumların en önde gelen hassasiyetlerinden birisi, herhangi bir kitle imha silahı saldırısı nedeniyle yaşanabilecek korkunç boyutlardaki insan kaybıdır. Bu korku Soğuk Savaş yılları boyunca karşılıklı yıkım garantisi doktrini ile sağlanan caydırıcılık teorisi temelli denge ile kazasız atlatılmıştır. Ancak, çağımızın uluslar arası sisteminde iki bloklu dengenin ve caydırıcılığın ortadan kalkması sebebiyle saldırı olasılığının Soğuk Savaş yıllarına oranla azaldığı anlamına gelmemektedir.

5.3.12. Denizlerde terörist saldırılara hassas riskler

• Yüksek riskler

Yolcu Gemileri

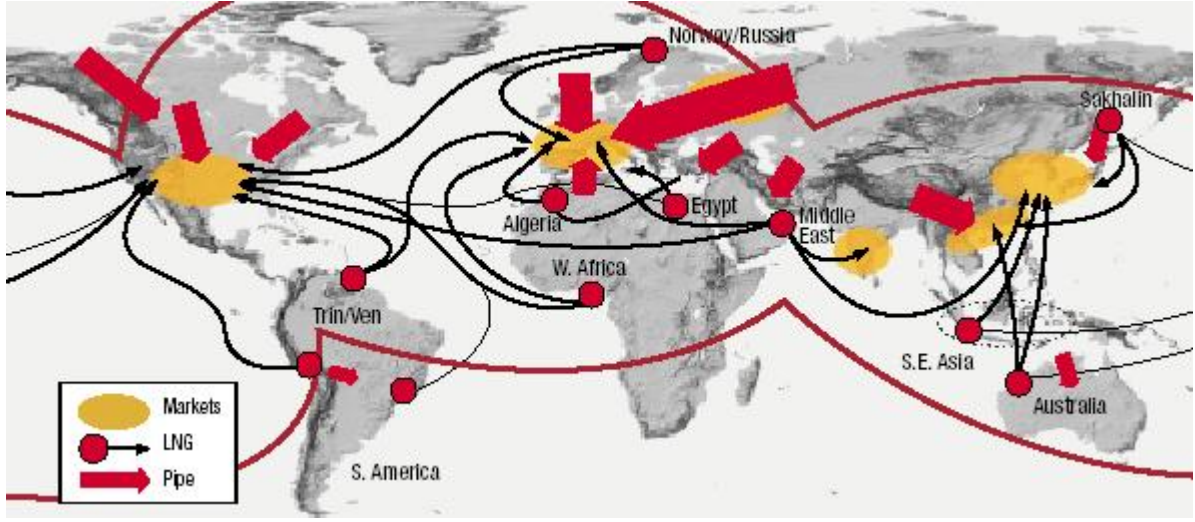
Bir yolcu gemisine yapılacak saldırı birçok yolcunun veya hepsinin ölümüne neden olacağı, bunun da tüm dünyada birinci haber olacağı, ancak başarılmasının biraz zor olduğu değerlendirilmektedir. Gemiye çıkmak/girmek kolay olabilir; fakat başarılı bir saldırının planlanması ve icrası, sayıca geniş bir terörist grubuna ihtiyaç gerektirir. İyi yetiştirilmiş bir mürettebat böyle bir saldırıyı engelleyebilir ve seyahat gemileri için, gemi içi güvenliği yüksek seviyede uygulamaktadır. Daha muhtemel bir saldırı senaryosu USS Cole'a yapılan saldırı tipinde olabilir.

Sıvı Gaz Tankerleri

Bunlar yüklerinin patlayıcı özelliğinden dolayı en tehlikeli gemiler olarak değerlendirilmektedir. Bu gemilerden birinin infilakı ile meydana gelen etki tonlarca TNT infilakıyla oluşacak etkiyle aynı olacaktır. Bununla birlikte bu gemiler, infilakı ile genelde sivil halka ciddi zarar vermeyecek terminal noktalar arasında çalışmaktadır. Gemiler zaten yüksek güvenlik seviyesine sahiptir ve bazı hassas limanlara yakın çalışıyorlarsa römorkör ile eskortlanırlar. Bahse konu gemilerin yüksek yoğunluklu yerleşim alanlarına yakın çalıştıkları durumlar da vardır .

Dünyada LNG tanker trafiğini gösteren harita aşağıdadır. Buna göre gerek petrol gerekse LNG trafiği ABD, Avrupa ve Güneydoğu Asya merkezlerinde yoğunlaşmaktadır.

Şekil 5.1 : Dünyada petrol boru hatları ve LNG tanker trafiği akışını gösteren harita



Kaynak : “The Geopolitical Risk of LNG (Michael T.Burr)” dökümanından alınmıştır.

Kimyasal Tankerler ve Bazı Kargo/Yük Gemileri

Bunlar, amonyum nitrat, rafine mamuller ve çeşitli karışım kimyasal maddeler gibi yüksek derecede zehirli ve patlayıcı yükler taşımaktadır. Eğer saldırı gerçekleşirse büyük bir çevre kirliliği ve infilaka neden olabilir. Gerçek tehlike, bahse konu gemilerin nüfus yoğunluğu yüksek olan yerlere yakın veya ciddi olarak kirlenecek nehirlerden geçmeleridir.

Nükleer Atık Gemileri

Nükleer atık gemilerine USS COLE gibi bir saldırı tüm dünyanın dikkatini çekecektir. Fakat böyle bir saldırının gerçek etkinliği sınırlı olacaktır. Böyle geminin etrafında veya içindeki infilakın nükleer atığın tutulduğu konteynıra geçmesi şüphelidir. Bu olsa bile radyoaktif materyalin küçük bir alana dağılması üstesinden gelinebilir bir temizlik operasyonu ile sonuçlanacaktır. Böyle bir saldırının topluma daha çok zarar verebilecek bir radyoaktif bulut oluşturması zayıf ihtimaldir.

• Orta Riskler

Stratejik Deniz Yolları ve Limanlar

St.Lawrence Denizyolu ve Rotherdam Limanı gibi büyük bir stratejik düğüm noktasındaki gemiciliğin engellenmesi, dünya/kamuoyu etkisini çekecek ve büyük global ekonomik etki yaratacaktır.

Süveyş ve Panama Kanalları

Eğer Süveyş ve Panama Kanalları terörist faaliyetler nedeniyle bloke edilirse, ticari deniz trafiği için Ümit Burnu veya Horn Burnu dolaşmak zorunda kalacak ve bu durum “malların“ fiyatlarına artış olarak yansiyacaktır.

İstanbul Boğazı ve Montrö Antlaşması

Bu boğaz yüksek risk kategorisinde listelenen ve tehlikeli kargo taşıyan birçok gemilerin geçiş yapması gereken ve yüksek yoğunlukta gemicilik faaliyetlerinin yapıldığı sınırlı sulardır. Boğaza mücavir kıyılardaki yoğun yerleşim bölgeleri ve denizciliğin engellenmesi ile ekonomik etki açısından artan bir risk vardır.

Hürmüz Boğazı

Bu boğaz stratejik öneme haiz boğazlardır biridir. Tankerlerin saldırıya uğraması durumunda boğazlardan taşınan petrolün bir kısmı diğer limana boru hattı ile bölünebilir. Ancak, böyle bir müdahale Avrupa'yı etkileyecek ve Uzak Doğu ile Hindistan üzerinde ciddi bir tesir yaratacaktır. Nakliyatın sekteye uğraması için bir deniz mayını veya küçük bir bot veya kısa menzilli G/M mermiler kullanılması ile yapılan bir saldırı yeterli olabilecektir. Koordineli bir saldırının meydana gelme ihtimali zayıf, ancak tek bir saldırı tehdidi daha muhtemeldir. Bu hususların meydana gelme ihtimali bölgedeki politik dengeye bağlı olacaktır.

Petrol Tankerleri

Bir petrol tankerine en muhtemel saldırı, stratejik bir limanda veya teröristlerin olduğu bir ülkeye yakın, Süveyş Kanalında olduğu gibi demir atıldığı zaman veya USS Cole benzeri saldırı olacaktır. Eğer saldırı olma ihtimali artarsa, sigorta oranları artacak, bu durum petrol fiyatlarını da etkileyecektir. Bunun yanında, eğer teröristlerin, ekonomik hedeflere ve özellikle petrol tankerlerine yönelik saldırı yapacakları yönünde bir istihbarat varsa, bahse konu vasıtaların 'orta risk' değerlendirmeleri 'yüksek risk' seviyesine çıkacaktır.

Denizdeki Petrol/Gaz Platformları, Boru Hatları ve Alt Yapıları

Bunlara yapılacak saldırı kolay olmakla beraber, ekolojik bir tahribata hassas bir bölgede veya nüfus yoğunluğu yüksek bir bölgede yakın meydana gelmedikçe, medya dikkatini celp etmeyecektir. Eğer teröristlerin, ekonomik hedeflere karşı bir saldırı yapacakları yönünde bir istihbarat varsa, bahse konu vasıtaların 'orta risk' değerlendirmeleri 'yüksek risk' seviyesine çıkacaktır. Denizdeki sabit bir platforma uçan, satıhta veya sualtında seyreden herhangi bir vasıta/araç ile şiddetle vurmak da başka bir saldırı metodudur.

Feribotlar

Bunlar belirsizliğe ve kargaşaya neden olarak, medya dikkatini çeken, çok kolay ve uygun bir terörist saldırı hedefleridir. Araçların minimum denetleme ve kontrolden sonra yüklenebileceğinden ve gemi dengesinin oldukça düşük olmasından dolayı RO/RO'lar özellikle hassastır.

• Düşük Riskler

Stratejik Limanlara Mücavir Petrol Rafinerileri

Rotterdam gibi, büyük bir limana mücavir bir petrol rafinerisine yapılacak saldırı, ciddi olarak medyanın ve dünyanın dikkatini çekecek ve ticari kesintiye neden olacaktır.

Konteynır Gemileri/Kargo Gemileri

Konteynır gemileri, terörist silahları ulaştırmak amacıyla kullanılabilmesine rağmen, geminin gerçek olarak terörist maksatla kullanımı muhtemelen başka bir deniz aracına şiddetle vurmak veya dar bir geçidi bloke etmek için olacaktır. İyi eğitilmiş mürettebat -çoğu öyle olmasa da- böyle bir oluşumu engelleyebilir ve önleyebilir.

Dar Boğazlardaki Köprüler

Önemli bir SLOC (Deniz Ulaşım Hattı olarak kullanılan bir boğaz veya deniz yolu)'daki köprüye yapılan bir saldırı medyanın dikkatini çeker ve ticaret hattının kesilmesine sebep olabilir.

Dover, Cebel-i Tarık, Malaka, Lombok ve Sunda Boğazları Gibi Diğer Stratejik Noktalar ve Limanlar

Bu noktalar halen düşük risklidir. Çünkü buralara yapılacak saldırıların efektif olması için kesin ve büyük olması gerekecektir. Bu durum ise teröristlerin kapasitelerinin ötesinde olması çok muhtemeldir. Bununla birlikte, yüksek süratli patlayıcı yüklü küçük deniz vasıtaları gibi izale edilmiş bahse konu saldırılar sigorta oranlarını yükseltebilecektir.⁵⁹

5.3.13. Karadeniz'de Risk/Tehdit Değerlendirmesi

Denizcilik ile ilgili potansiyel (denizde karşılaşılabilecek) tehditler kanun ve emirlerin kasıtlı ya da bilinçsizce ihmal edilmesi neticesinde kişilere, mala veya çevreye deniz alanları üzerinde zarar verilmesi ile neticelenen faaliyetlerdir. Karadeniz'de denizde karşılaşılabilecek tehditler kendine münhasır ve dış kaynaklı tabiidir. Soğuk Savaş ve 11 Eylül sonrasında Dünya ve Avrupa Güvenlik dinamikleri değişmiş, Yeni Güvenlik Tehditleri (New Security Threats) olarak terörizm, yasadışı göç, yasadışı silah ticareti, uyuşturucu trafiği gibi hususlar bu kapsamda değerlendirilmeye başlanmıştır. (Polyakov, 2003) Aşağıda denizde karşılaşılabilecek temel denizcilik riskleri belirtilmiştir.

5.3.13.1. Asimetrik Tehditler

Asimetrik tehditler terörizm bağlantılı ve gayri askeri tabiatlı deniz tehditleridir. Bahse konu asimetrik tehditler aynı zamanda radikal milliyetçilik, ayrılıkçı

⁵⁹Active Endeavour Harekatının ışığında Askeri Komite, daha önce Hassasiyet (Zaafiyet) Değerlendirilmesi gereğince Düşük Risk olduğu değerlendirilen Cebelitarık Boğazı'nın en azından Orta Risk seviyesi kategorisine alınmasını teklif etmiştir

faaliyet, dini istismar, yabancı düşmanlığı, sahil dar ülkelerin kanun ve emirleri uygulamadaki geçici yetersizliği, insan, uyuşturucu ve silah kaçakçılığı ile “Kitle İmha Silahlarının (KİS)” yayılmasının önlenememesinden kaynaklanabilir. Yasadışı faaliyetler çerçevesinde kullanılabilir deniz vasıtaları “denizde terörizm” kapsamında kullanılarak asimetrik tehdidin bir parçası olabilir. Ticari deniz trafiği de asimetrik tehdit araçlarının (malzeme ve personel) belirli coğrafi noktalar arasında taşınması yolu ile suiistimal edilebilir. Bahse konu asimetrik tehditlerin yanı sıra, ticari faaliyetler neticesinde kazanılan ekonomik kazanımlar da asimetrik tehdit faaliyetlerinin desteklenmesinde kullanılabilir. Deniz alanlarındaki asimetrik tehditler aynı zamanda, beklenmedik yer ve şekilde sürpriz etkisi yaratabilecek faaliyetleri içermektedir. Asimetrik tehditler deniz alanlarındaki seyir emniyet ve güvenliğini de tehlikeye atmaktadır.

Karadeniz; petrol transferinin, yolcu ve kargo taşımacılığının yapıldığı önemli bir deniz haline gelmiştir. Deniz taşımacılık hacminin artış gösterdiği dünyadaki diğer bölgelerde olduğu gibi kargo taşımacılığı da deniz güvenliğini tehlikeye düşürebilmektedir. Karadeniz’de 1996 yılında Panama bandıralı bir feribotun Trabzon/TÜRKİYE limanından kaçırılması ile gerçekleşen bir olay meydana gelmiştir ve benzeri bir olayın gelecekte de meydana gelmeyeceğini hiçbir kimse garanti edememektedir.

5.3.13.2. Organize Suçlar

Deniz alanlarındaki yasadışı faaliyetler geniş deniz alanlarının kontrol edilmesindeki güçlük sebebiyle gerçekleştirilebilir. Ticari deniz trafiği, kritik (önemli) düğüm noktaları kontrol edilip, karakol faaliyeti icra edildiği takdirde, bahse konu yasadışı faaliyetler deniz trafiğinin olmadığı ya da sistematik gözetleme faaliyetinin icra edilmediği bölgelere doğru yönelebilir. Organize suçlar aşağıda yazılı yasadışı faaliyetler ile (sadece bu faaliyetler ile sınırlı olmamak üzere) gerçekleştirilebilmektedir.

- Uyuşturucu ticareti⁶⁰,
- Hafif silah ve mühimmat kaçakçılığı (SALW⁶¹),
- İnsan ticareti
- Yasadışı göç⁶²,

⁶⁰ “Batı Karadeniz’de özellikle Bulgaristan, Asya’dan Avrupa’ya taşınan uyuşturucu madde trafiğinde kilit bir rol oynamaktadır. Uyuşturucu madde trafiği Batı Karadeniz’de Varna ve Burgaz limanlarına istinaden yapılmaktadır.”, Bkz., HAJDINJAK, Marko, Smuggling in Southeast Europe-The Yugoslav Wars and the Development of Regional Criminal Networks in the Balkans, Center For The Study Of Democracy, ISBN 954-477-099-2, Sofia, 2002, s.42-46

⁶¹ SALW-Small Arms and Light Weapons, Bu ifade ilk olarak Birleşmiş Milletleri Genel Sekreterliğinin Ülkelerdeki hafif silahlar ve bunların exportu ile ilgili panel sonrasında hazırlanan raporunda geçmiştir (United Nations A/52/298, 27 Ağustos 1997), Weapons Under Scrutiny, Center for The Study of Democracy, ISBN 954-477-117-4, Sofya, 2004, s.9

- Kitle İmha Silahlarının ve ilgili sistem ve malzemelerinin kaçakçılığı.

Karadeniz’de insan kaçakçılığı yapılmakta olup, bununla birlikte bugüne kadar bu faaliyetin deniz taşımacılığı ile sistematik bir şekilde yapıldığını gösteren bir emare bulunmamaktadır. Bölgede yapılmakta olan yasadışı göç Avrupa, Asya ve Ortadoğu’nun belli bölgelerinde olduğu gibi karayolu ile yapılmakta olup, son zamanlarda Karadeniz’den (deniz alanlarını kullanarak) de yasadışı göç yapılmaya başlanmıştır. (Hajdinjak, 2002)

Karadeniz’de uyuşturucu ticaretinin sistematik bir şekilde yapıldığına dair kesin bir delil bulunmamaktadır. Afganistan kaynaklı uyuşturucu malzeme Orta Asya üzerinden Avrupa’ya kara yolu ile taşınmaktadır. Genellikle en güvenli taşımacılık yollarını kullanan uyuşturucu kaçakçıları dahi, çoğu zaman kullandıkları intikal rotalarını mümkün olduğunca değiştirmektedirler ki bu durumda Karadeniz’in bir kısım kaçakçılık olaylarında kullanılabileceği sonucu ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte yeterli kontrol yapılmaması durumunda deniz ulaştırma hatlarının da gelecekte bahse konu suçlar kapsamında sıklıkla kullanılması ihtimali ortaya çıkmaktadır. (Hajdinjak, 2006)

Hafif silah ve mühimmat kaçakçılığı (SALW) tüm dünyada artış gösteren bir faaliyettir. Karadeniz de belli bir oranda bu faaliyetler kapsamında kullanıldığına dair emareler bulunmaktadır⁶³. Diğer taraftan Karadeniz’de Kitle İmha Silahları (KİS)’nin ve ilgili sistem ve malzemelerinin kaçakçılığına dair bildirilen bir olay bulunmamaktadır. Buna karşın bahse konu faaliyetin mali açıdan oldukça kazançlı bir tabiata sahip olması, böyle bir riskin göz ardı edilemeyeceği gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Karadeniz dışındaki diğer bölgelerde olduğu gibi Karadeniz’de de uluslararası terörizm, ülkeler ötesi organize suç, uyuşturucu ticareti, para aklama ve silah kaçakçılığı suçları arasında bir bağlantı bulunmaktadır. Karadeniz; nükleer, kimyasal, biyolojik ve diğer potansiyel kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesi kapsamında göz ardı edilecek bir bölge değildir.

5.3.13.3. Çevresel Tehditler

Deniz alanlarını kirletebilecek bir deniz kazası toplum sağlığına, ekonomi ve doğal yaşam ortamına karşı önemli bir tehdit oluşturabilir ve bu sebeple önüne geçilemeyecek sonuçlar ortaya çıkabilir. Bahse konu tehditler kasıtlı (atıkların bilinçli bir şekilde denize atılması) veya kaza (gemilerin denizde çarpışması) nedeniyle ortaya çıkabilir. Karadeniz’de

⁶² “Günümüzde yasadışı göç faaliyetlerinin IMO’ya göre değeri 12 -30 Milyar dolardır. Bulgaristan ve Romanya yasadışı göçmenler için en önemli giriş noktasıdır. Her yıl Bulgaristan’a yaklaşık 50-89.000 , Romanya’ya ise yaklaşık 40.000 yasadışı göçmen giriş yapmaktadır.”, Bkz., HAJDINJAK, Marko, Smuggling in Southeast Europe, a.g.e., s.47-51

⁶³ Weapons Under Scrutiny, Center for The Study of Democracy, a.g.e., s.9

çevre tehditleri Bölüm 4’de detaylı olarak incelenmiştir. Karadeniz’de halihazırda asimetrik tehditten kaynaklanan bir çevresel felaket meydana gelmemiştir. Geçmişte meydana gelen kazalar ise olumsuz çevre koşullarından ve/veya insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Diğer taraftan Karadeniz’e endüstriyel atıkların ve hidrokarbon türevlerinin dökülmesi nedeniyle büyük bir çevre kirliliği yaşanmaktadır.

5.3.14. Karadeniz’e Dair Güncel Risk/Tehdit Değerlendirmesi ve Yasadışı Faaliyetler

2005 - 2006 yılları arasında Karadeniz’de, genel olarak akaryakıt kaçakçılığı faaliyetleri tespit edilmiş, insan veya silah kaçakçılığı olayları tespit edilmemiştir. Romanya, Bulgaristan, Ukrayna, RF ve Gürcistan bayrakları taşıyan bazı ticari tankerlerin, akaryakıt kaçakçılığı yapan küçük teknelere, piyasa fiyatının çok altında yakıt transfer ettikleri belirlenmiştir. Türk Sahil Güvenlik K.lığı tarafından yapılan tespitlerde; 28 Nisan 2005 tarihinde Ordu açıklarında, 15 Mart 2006 tarihinde Zonguldak açıklarında, 11 Ağustos 2006 tarihinde Samsun açıklarında toplam 90.000 lt. kaçak akaryakıt yakalanmış ve gerekli yasal işlem yapılmıştır. Kaçak akaryakıtın, genellikle Karadeniz’de yabancı bandıralı gemilerden transfer edildiği değerlendirilmektedir. Gürcistan bayraklı bir gemide 08 Ağustos 2006 tarihinde Alicante/İspanya’da yapılan aramada 22 kg. eroin yakalanmış, Gemi Kaptanı ve II.Kaptanı tutuklanmıştır. Söz konusu geminin Karadeniz rotalarını kullanarak uyuşturucu madde taşıdığı değerlendirilmektedir. Karadeniz’de tespit edilen kaçakçılık faaliyetlerinin, terörle bağlantısı olduğuna dair kanıt bulunamamıştır

5.3.15. Karadeniz’deki Şüpheli Gemiler

Ticari gemilerin intikallerini en kısa ve en güvenli rotaları kullanarak yapmayı tercih etmeleri sebebiyle kullanılan intikal hatları “Deniz Ulaştırma Hatları (Sea Lines of Communication-SLOC)” olarak tanımlanmaktadır. Bir ticari geminin bahse konu “Deniz Ulaştırma Hatları” dışındaki bir rotayı kullanarak intikal etmesi veya farklı bir bölgede bulunması mantıken anılan geminin geçici olarak “şüpheli gemi” olarak düşünülmesine neden olmaktadır. Bu tip gemiler tehdit oluşturabilecek faaliyetler içerisinde bulunabilir ve bu sebeple yakın inceleme ve gözetlemenin yapılması gerekmektedir. Aynı şekilde güvenilir bir istihbarat neticesinde elde edilmiş bir delil olmadığı halde geçmişte yasa dışı faaliyetlerde bulunduğu tespit edilen gemilerde geçici olarak “Şüpheli Gemi” olarak sınıflandırılabilir. Geçici olarak “Şüpheli Gemi” olarak sınıflandırılan ve bahse konu yasa dışı faaliyetlerde bulunmaya devam ettiğine dair kayıt bulunan gemiler “Şüpheli Gemi” katagorisinde tanımlanabilir. Karadeniz Uyum Harekatı’nın başladığı 01 Mart 2004 tarihinden Eylül 2006

tarihine kadar, Karadeniz’de yaklaşık 97.000 adet ticari gemi tespit edilmiştir. Aylık ortalama 3.200 adetlik gemi tespitinin yaklaşık % 0.07’sini şüpheli gemiler oluşturmaktadır.

5.3.16. Karadeniz’de Yasadışı Faaliyetlerin Önlenmesi için tedbirler

Başta Türkiye olmak üzere sahilدار ülkeler, Karadeniz’deki olası güvenlik risklerini azaltma yolunda önemli gayret sarf etmektedirler. Karadeniz’de risk alanlarına yönelik güvenliğin artırılması amacıyla alınan tedbirler kapsamında,

Türkiye tarafından, Karadeniz’de oluşabilecek risk ve tehditleri caydırma, önleme ve denetleme maksadıyla, Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’nin 1373, 1540 ve 1566 sayılı kararları ile uyumlu olarak 01 Mart 2004 tarihinden itibaren Karadeniz Uyum Harekatı (KUH) başlatılmıştır. Elde edilen bilgiler NATO makamları ile paylaşılmaktadır. Karadeniz Uyum Harekatı’na sahilدار tüm ülkelerin katılımının sağlanması ve transformasyon süreci tamamlandığında bu görevin BLACKSEAFOR’a devredilmesi çalışmaları devam etmektedir.

Kaçakçılık faaliyetleri dahil her türlü yasadışı faaliyetin önlenmesi maksadıyla, Karadeniz’e sahilدار ülkeler arasında işbirliği ve koordinasyon etkin bir şekilde sürdürülmektedir. Bu çerçevede, 10-12 Eylül 2001 tarihleri arasında icra edilen “2 nci Karadeniz’e Sahilдар Ülkeler Sahil Güvenlik ve Sınır Birlikleri Komutanları Toplantısı”nda alınan karar gereğince, Burgaz’da “*Karadeniz Sınır Koordinasyon ve Bilgi Merkezi*” kurulmuş, 15-17 Ekim 2003 tarihlerinde düzenlenen 4 ncü toplantıda alınan karar gereği, Karadeniz’de şüpheli gemi hareketlerine yönelik “Şüpheli Gemi Bildirim Formları” oluşturulmuş ve 2003 yılı sonundan itibaren uygulamaya konmuştur. Bu kapsamda 2005 yılında 509 adet, 2006 yılının ilk 5 ayında 405 adet rapor ile bilgi teatisi yapılmıştır.

07-09 Kasım 2006 tarihleri arasında “Karadeniz’e Sahilдар Ülkeler Sınır/Sahil Güvenlik Komutanları 7 nci Dönem Toplantısı” İstanbul’da icra edilecek, toplantıda Karadeniz’e sahilдар ülkeler arasındaki işbirliğinin hukuki temelini oluşturacak "Karadeniz’e Sahilдар Ülkeler Sınır/Sahil Güvenlik Makamları Arasında İşbirliği Anlaşması" imzalanacaktır.

Ayrıca, “Karadeniz Ekonomik İş Birliği Örgütü’nün İçişleri Bakanları, 24 Mart 2006 tarihinde, Bükreş’te, “*Organize Suç, Rüşvet ve Terörizm ile Mücadele Konusunda İşbirliğinin Güçlendirilmesi*” hususunda bir ortak deklarasyon imzalamışlardır. Bu deklarasyonda, terörle mücadele hususunda imzalanan tüm uluslararası anlaşma, sözleşme ve metinleri dikkate alarak, terörle mücadele konusundaki iş birliğini artıracakları taahhüdünde bulunmuşlardır.

5.3.17. Değerlendirme

Avrupa, Asya ve Ortadoğu arasındaki coğrafi konumu ve önemli bir geçiş yolu üzerinde bulunması nedeniyle Karadeniz’in asimetrik tehditlere karşı hassasiyeti bulunmaktadır. Karadeniz bölgesindeki dengesizliğin genişleyebilecek olması Euro-Atlantik bölgesinin

güvenliği ve dengesi üzerinde etkili olabilecek potansiyele sahiptir. Halen Karadeniz deniz alanında güvenlik boşluğunun bulunmamasına rağmen, asimetric tehdit, organize suç ve çevresel tehditler güvenliği tehdit edebilecek temel faktörler olarak yer almaktadır.

Karadeniz, civarında veya bölgede meydana gelebilecek dengesizlik neticesinde oluşabilecek farklı tabiata sahip tehditlerden tamamen muaf değildir. Terörizm, insan ve uyuşturucu ticareti, hafif silah, mühimmat ve Kitle İmha Silahlarının ve ilgili sistem ve malzemelerinin kaçakçılığı, çevre tehditleri sahildar ülkelerin bahse konu tehditlerin yayılması ihtimaline karşı hazırlıklı olmalarını gerektirmektedir. Bir başka deyişle gerçekleştirilecek temel mücadele ***Karadeniz’de deniz alanlarının bahse konu suçlar kapsamında kötü maksatlar ile kullanılmasının önlenmesidir.*** Bu kapsamda, şüpheli gemiler mücadele edilecek temel unsur olarak ortaya çıkmaktadır ve anılan gemilerin yasadışı maksatlara yönelik kullanılması ihtimali belirli deniz alanlarında devamlı bir gözetleme ve bahse konu şüpheli gemilerin izlenmesini zorunlu kılmaktadır. Bu husus sahildar ülkelerin sinerji yaratacak şekilde gayretlerini birleştirmesi ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Karadeniz’de bahse konu tehditler ile etkin bir şekilde mücadele edilmesi kapsamında BLACKSEAFOR’un uygun bir vasıta olabileceği değerlendirilmektedir.

Tablo 5.1 : Denizde Terörizmin Kronolojisi

TARİH	OLAY
1961	Antonio De Oliveria Salazar karşıtları Portekiz yolcu gemisi Santa Maria'yı kaçırdılar, daha sonra Brezilya'da siyasi sığınma sağlandı.
1970	Vietnamda'ki savaşı protesto eden mürettebat ABD askeri nakliye gemisi Columbia Eagle'i kaçırdı.
1971	Venezuela karşıtı bir grup, Anzoteque gemisine saldırdı.
1971	Filistin'li savaşılar, Bab-El Mandeb Boğazında İsrail tankerine saldırdı.
1971	İrlanda Cumhuriyet Ordusu (IRA), yolcu gemisi Queen Elizabeth II'yi havaya uçurmak teşebbüsünde bulundu.
1972	İstanbul Haliç'te Marmara yolcu gemisi yakıldı.
1972-1980	IRA, Ulster Queen ve Duke of Argyll feribotlarına saldırdı.
1973	Filistin'in Kara Eylül örgütü, Sanya gemisini batırdı.
1974	Filistin Kurtuluş Örgütü Halk Cephesinin beş üyesi ve Japonya'nın Kızıl Ordusu tarafından, yolcu gemisi Laju Singapur'a kaçırıldı.
1974	Yunan gemisi Vory, monarşist karşıt üyelerince Karachi'de kaçırıldı.
1975	Filipinlerin güneyindeki ayrılıkçı hareketler tarafından denizde gerilla savaşı başlatıldı.
1975	Arjantin karşıt hareketi Monteneros, Santisima Trinidad muhribine tersanede hasar verdi.
1975	Puerto Rico'da limanda bağlı Sovyet gemisi Maxim Gorky'de bomba patladı.
1979	IRA, Shadow V yatını patlattı, Lord Mountbatten öldü.
1979	İran'lı monarşistler, Fransız yapımı Tabarzin botuna el koydular.
1979-1980	Radikal çevreciler bir çok ülkenin balina avlama teknelerini batırdı ve hasar verdirdi.
1980-1986	İspanyol trol tekneleri Garmomar ve Costa De Terranova ile Portekiz şilebi Rio Vogua Batı Sahra Kurtuluş Örgütü Poisario cephesi tarafından batırıldı.
1981-1983	IRA, İngiliz şilepleri Nellie M ve Saint Bedan'ı batırdı.
1982	Filipinler'e ait Santa Lucia feribotunda bomba patladı.
1982-1984	Nikaragua'lı karşıtlar denizde gerilla savaşını başlattı, ülkenin ana limanlarına girişleri mayınladı.
1984	Libya gemisi Ghat, Kızıldeniz'in Süveyş Kanalı çıkışına mayın döktü.
1985	Filistin'li teröristler İtalyan yolcu gemisi Archille Lauro'yu kaçırdılar.
1988	Teröristler Yunan gemisi City of Poros'a saldırdı.
1989-1994	Eritrea'lı ayrılıkçılar denizde gerilla savaşı başlattı. Batırılan veya hasar verilen gemiler arasında üç adet Polonya gemisi de vardı. Boleslaw Krzywousty, Adam Asnyk, Wladyslaw Lokietek.

TARİH	OLAY
1990	İRA, İngiliz donanması için inşa edilen destek gemisi For Victoria'ya hasar verdi.
1994	Cezayirli İslamcılar İtalyan ticaret gemisi Lucina'nın mürettebatını öldürdü.
1996	Çeçen teröristler yolcu gemisi Avrasya'yı Karadeniz'de ele geçirdi.
2000	İslamcı Fundamentalistler tarafından ABD gemisi USS Sullivans'a Yemen'de saldırı girişiminde bulunuldu, ancak patlayıcı yüklü bot bu ağırlığa dayanamayarak saldırı esnasında battı.
2000	İslamcı Fundamentalistler tarafından ABD muhribi USS Cole (DDG-67)'a Yemen'de ağır hasar verildi.
2001	Tamil Kaplanları ayrılıkçıları Sri Lanka Kuzeyi açıklarında bir yakıt tankerine beş bot ile koordineli intihar saldırısı düzenlediler.
2002	Fransız tankeri Limburg'a, Yemen yakınlarında patlayıcı yüklü intihar botu tarafından ağır hasar verildi.
2003	Endonezya bandıralı kimyasal yük tankeri (Dewi Madrim) Endonezya açıklarında kaçırıldı.
2003	Ürdün Akabe limanında USS Kearsorge ve USS Ashlandla gemilerine sahilden füze saldırısı yapıldı.
2004	Güney Filipinler orijinli Abu Sayyaf tarafından bir feribotta meydana gelen ve en azından 100 kişinin ölümüne sebep olan patlamanın sorumluluğu üstlenildi.
2006	İsrail'in Temmuz 2006 tarihinde Lübnan'a başlattığı hareket esnasında Hizbullah tarafından Lübnan kıyılarından Çin yapımı C-802 füzesi İsrail Korvet'i Hanit'a atılmış, 4 denizcinin ölmesine ve gemide ciddi bir hasara neden olmuştur. Deniz Terörizm tarihine geçecek bu olay terörist organizasyonların gemilere karşı güdümlü mermi kullanabilecek seviyeye geldiklerinin bir göstergesi olması bakımından büyük önem taşımaktadır.

Kaynak: Farklı kaynaklardan tespit edilen bilgiler derlenerek oluşturulmuştur.

Yapılan değerlendirmeler⁶⁴, terörizmin deniz boyutunda giderek daha çok önem kazandığını ortaya koymaktadır. Özellikle 11 Eylül sonrası teröristlerin finansal kaynaklarını kısıtlayan tedbirlerin alınmasıyla zor durumda kalan terör odaklarının deniz nakliyatının düşük noktalarında korsanlık faaliyetlerini artırdıklarını ve böylece kendilerine yeni bir finans kaynağı yarattıklarını, gemi sahibi şirketlerin ise bu durumları sigorta ücretlerinin artması korkusuyla çoğunlukla rapor etmedikleri görülmektedir. Yine aynı değerlendirmede istihbarat kaynaklarının El Kaide'nin onlarca kaçırılmış tekneyi yeniden boyayarak, isimlerini değiştirerek ve sahte dokümanlar düzenleyerek, sahte pasaportlu personel ile donattığını ve bunların terörizm maksatlı kullanılabileceğini belirtmektedir.

⁶⁴ "Terrorism Goes to Sea" isimli makale. (IAGS-Institute for the Analysis of Global Security, Foreign Affairs, November/December 2004)

5.4. Karadeniz Ülkelerinin Deniz Gücü Analizi

Küresel ve kıtasal iki kutuplu güç dengesinin bozulması, SSCB ile Birleşik Devletler arasındaki askeri güç mücadelesine bir son vermiş, stratejik istikrar seviyesini yükseltmiş ve aynı zamanda Avrupa'nın belirli kesimlerindeki bölgesel ve alt bölgesel oyuncuların nüfuzunu artırmıştır. Küresel boyutta, Birleşik Devletlerin önderliğindeki tek kutuplu dünya düzeni, bölgesel seviyede işleyen çok kutuplu ilişkiler sistemi tarafından desteklenmeye başlamıştır. Bu tür bir sürecin, genelde bölgesel seviyedeki askeri ve stratejik konumları değiştirmesi kaçınılmazdır. Bu durum neticesinde, güç dengesi daha önce olmadığı kadar önemli bir hal almıştır. Bu durum, her şeyden önce Avrupa'da azalan askeri rekabet neticesinde önemsiz seviyede askeri güç potansiyeline sahip ülkelerin uluslar arası rollerinin artması ile açıklanabilir. Diğer taraftan, askeri tehditler, küresel veya kıtasal boyuttan bölgesel veya alt bölgesel seviyeye inmiştir. Askeri güç kullanımı bu seviyelerde daha popüler hale gelmiştir. Bölgesel askeri ve politik çıkarlar daha belirgin ve daha yüksek sesle ifade edilir hale gelmiş, ve daha fazla çıkar elde etme imkanı çoğalmıştır.(Perepelytsya, 2006)

Askeri ve stratejik gelişmeler açısından incelendiğinde Karadeniz Bölgesi benzer özellikler sergilemektedir. Soğuk Savaş süresince Karadeniz, tamamen Sovyetler Birliğinin askeri ve politik etkisi altında bulunan, İleri Karakol görevi hala Türkiye tarafından yapılan NATO ve Birleşik Devletlere karşı yürütülen askeri mücadelede bir köprübaşı vazifesi gören bir bölge olmuştur. Soğuk savaşın sona ermesi ile Karadeniz bölgesindeki askeri ve stratejik konum büyük ölçüde değişmiştir. En başta Türkiye, bölgede daha bir bağımsız davranmaya başlamıştır. Artık, Birleşik Devletlere ve NATO'ya karşı olan sorumluluklarından daha önemli yeni askeri ve politik çıkarları mevcuttur. Bu çıkarlar, Türkiye'nin büyüyen askeri gücü ile desteklenmektedir. Soğuk Savaşın sona ermesi, bu çıkarların takip edileceği yeni jeopolitik fırsatlar doğurmuştur. Türkiye'nin, Eski-Sovyet Cumhuriyetleri ve Sovyet Bloğuna karşı sürdürdüğü dış politikasının, politik ve askeri ilişkilerinin doğası değişmiştir. Askeri güç ihtilafı, karşılıklı güven ve ortak güvenlik çıkarları sayesinde ortaklığa dönüşmüştür. İkinci olarak Soğuk Savaşın sona ermesi ile, jeopolitik, askeri ve stratejik konumu güçlenen Rusya, Türkiye'nin aksine, kendini jeopolitik bir çöküş, askeri ve stratejik bir hassasiyet içinde bulmuştur.(Perepelytsya, 2006)

Sovyetler Birliğinin Karadeniz bölgesindeki mutlak askeri hakimiyeti, Türkiye hariç, Karadeniz'e sahilدار olan devletlerin Sovyet Askeri Bloğuna üye olmasına dayanırken, bugün Rusya'nın bu ülkelerden hiçbiri ile askeri bir müttefikliği yoktur. Rusya'nın problemi, yöneticilerinin Sovyetler Birliğinin Karadeniz Bölgesine yönelik politikalarını miras olarak

devralmalarından kaynaklanmaktadır. Sovyetler Birliğinin barışçıl bir şekilde dağılmasının ertesinde, Rus makamları, özellikle Rusya'yı çevreleyen bölgelerde ve dünyada meydana gelen tarihi değişimler karşısında askeri ve dış politikalarını ayarlama ihtiyacı duymamışlardır. Dünyada oluşan bu tür bir bakış açısı, Rusya'da bağımsız dış politikalar güderek yeni uluslar arası ilişkiler kurmayı amaçlayan Karadeniz ülkelerine karşı bir güvensizlik ve büyüyen bir şüphenin oluşmasına neden olmuştur. Rusya'dan bağımsız olarak icra edilen her tür hareket, düşmanca bir hareketin gizli bir gündem maddesi olarak algılanmıştır.(Perepelytsya, 2006)

Küresel bir süper güç olarak jeopolitik hedeflerini gerçekleştirme şansı olmayan Rusya'nın, bölgesel seviyede hakimiyet kurma hevesi, Karadeniz Bölgesine yönelik politikalarını şekillendirmektedir. Dünyadaki güç dengesinde meydana gelen radikal değişimler, Karadeniz Bölgesindeki jeopolitik alanların tekrar şekillendirilmesi sürecini başlatmıştır. Bu süreç, Rusya'nın bölgedeki jeopolitik, askeri ve stratejik hakimiyetinin devamlı olarak azalması ve Türkiye, Birleşik Devletler ve NATO gibi yeni oyuncuların rollerinin artması şeklinde tarif edilebilir.

Rusya'nın Karadeniz bölgesinde kendi lehine bir güç dengesi oluşturma çabaları, bölgede askeri açıdan bir hakimiyetten daha çok Hazar petrolünün Avrupa'ya aktarılması konusunda çıkarları bulunan Birleşik Devletlerce önlenmektedir. Karadeniz'de jeopolitik güç açısından ise Birleşik Devletler, kendi ve NATO'nun donanmasına güvenmektedir. Bu husus, bölgedeki güç dengesinin incelenmesinde önemli bir faktördür.

5.4.1. Karadeniz'deki Askeri Güç Dengesi

Karadeniz'deki askeri güç dengesi birkaç parametre ile tarif edilmektedir: Karadeniz ülkeleri donanmalarının toplam gücü, Karadeniz ülkelerinin ve Karadeniz'de faaliyet gösteren diğer ülkelerin denizcilik gücü, Karadeniz'e gönderilen donanmaların üslerden faydalanma sistemi, bahse konu donanmaların performans karakteristikleri, Karadeniz'de bulunan donanmaların icra ettiği görevlerin öncelik dereceleri ve bu görevleri icra eden donanmaların sahip olduğu imkan ve kabiliyetlerin yeterliliği ve askeri güç dengesinin bir parçası olan karada konuşlu imkan ve kabiliyetler. Görüldüğü üzere, Karadeniz'deki askeri güç dengesini belirlemek için, çok boyutlu bir analiz gerekmektedir.

Kural olarak, deniz gücünün değerlendirilmesinde çoğu analizci, sadece Karadeniz Ülkelerine ait adedi bilgileri karşılaştırırlar. Bu tür bir analizin sonuçlarına göre Rus Karadeniz Donanması, Türk Donanması hariç olmak üzere, bölgede özellikle soğuk savaş

döneminde büyük bir üstünlüğe sahipti⁶⁵ ve bu dönemde Rusların Karadeniz'deki politikasının ana temeli *mare clausum* yani denizlerin kapalılığı ilkesine dayanıyordu . 2006 yılında Karadeniz ülkelerinin donanmalarını sadece rakamsal yönden karşılaştırdığımızda; RF'nin 38 parça gemisi, Ukrayna'nın 131 parça gemisi, Bulgaristan'ın 70 parça gemisi, Romanya'nın 78 parça gemisi, Gürcistan'ın 25 parça gemisi ve Türkiye'nin 214 Parça gemisi bulunmaktadır⁶⁶. Ancak sadece sayısal özelliklere bakarak deniz kuvvetleri arasında üstünlükten bahsetmek sağlıklı bir analiz olmaz. Gerçekte, her ne kadar bu tür bir analiz mümkünse de, Türkiye'nin Karadeniz'de konuşlu bir deniz gücü olmaması nedeniyle bu analizin doğruluğu tartışılır.

Tablo 5.3 : Karadeniz Ülkelerinin Sahip Olduğu Deniz Gücü (Platform Bazında)

Tip	RF Karadeniz		Türkiye		Ukrayna	Romanya	Bulgaristan	Gürcistan
	1997	2006	1997	2006				
Toplam	68	53	137	134	30	20	31	5
Kruvazör	2	2						
Muhrip	4	2	12				1	
Fırkateyn	5	2	8	18	4	1	5	
Korvet	10	10	10	6	7	3	11	
Amfibi G.	8	5	44	48	7			1
Hücumbot (G/M'li)	12	10	16	25	6	6	6	4
Mayın G.	23	20	32	25	5	8	7	
Denizaltı	4	2	15	12	1	1	1	
Toplam	68	53	137	134	30	20	31	5

Kaynak: “Jane’s Fighting Ship 2006” dökümanındaki bilgilerden derlenmiştir.

Karadeniz’e yönelik bir güç dengesi analizi Akdeniz, Ege Denizi ve Marmara Denizinde konuşlu güçleri kapsayacaksa, bu güç dengesi analizi, Rusya Federasyonu’nun Baltık Denizi,

⁶⁵ “Ruslar 1962 yılında Karadeniz Donanmalarının tonajını Montreux andlaşmasına göre 95 000 ton olarak deklare etmişlerdir.1967 yılında Karadeniz Donanmasında 157 parça savaş gemisi Akdeniz’e çıkmış ve bunların sadece 91’i Karadeniz’e geri dönmüştür.1968 yılında Karadeniz Donanması daha da gelişmiş ve filoya 19 000 tonluk Kruvazörler, 5200 tonluk Güdümlü Mermili Destroyerler, 2 adet 20 000 tonluk Moskva sınıfı ağır Kruvazörler katılmıştır. 1970 yılında Karadeniz Filosu, 9 Ağır Kruvazör, 14 Güdümlü Mermili Destroyer, 15 Destroyer , 299 Karakol uçağı ve küçük gemi ve 28 Klasik denizaltı olmak üzere toplam 398 parça unsurdan oluşmaktaydı.”, HOWARD, HARRY, *Turkey, the Straits and U.S.Policy*, The Johns Hopkins University Press, London, 1974, ISBN 0-8018-1590-8, s.276-277

⁶⁶ SAUNDERS, Stephen (Ed.), *Jane’s Fighting Ships 2005-2206*, ISBN 0 7106 26924, ABD, Bulgaristan s.80-85, Gürcistan s.259-261, Romanya s.592-599, Rusya Federasyonu s.600-653, Türkiye s.774-793, Ukrayna s.795-803

Kuzey Denizi ve Pasifik Okyanusu'ndaki güçlerini de kapsamalıdır. Bu durumda ise, başka denizlerde bulunan kuvvetlerin transfer edilerek Karadeniz'de oluşturulacak harp etme yeteneğini ölçen başka türlü bir güç dengesi analizinden bahsedebiliriz.(Perepelytsya, 2006)

Ancak, Karadeniz'e yönelik yapılacak genel bir güç dengesi analizi, başta Birleşik Devletler, Fransa, İtalya, İngiltere ve Yunanistan olmak üzere Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelerin Karadeniz'de konuşlandırabileceği deniz gücünü de dikkate almalıdır. Bu sonuca göre, Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelere ait deniz gücünün Karadeniz'de bulunması, Karadeniz güç dengesi üzerinde dikkate değer bir etki oluşturabilir. İşte bu nedenden dolayı, 1936 Montrö Sözleşmesi, Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelere, Karadeniz'de en fazla 9 parça gemi bulundurma müsaadesi vermektedir.

Karadeniz'e sahildar olmayan ülkeler Karadeniz'de 10.000 tondan daha büyük veya 203 mm'den daha büyük topları olan muharebe gemisi veya harp gemisi bulunduramazlar. Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelere ait denizaltıların ve uçak gemilerinin de Karadeniz'e girmesi yasaktır. Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri maksimum gemi tonajı hiçbir şekilde 45.000 tonu aşamaz. Tek bir ülkeye ait gemi tonajı ise 30.000 ton ile sınırlandırılmıştır. Montrö sözleşmesi ayrıca, Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelerin Karadeniz'de bulunma sürelerini 21 gün ile sınırlandırmıştır.

Görüldüğü üzere, Boğazlar Sözleşmesi, sadece rakamsal parametreleri değil aynı zamanda Karadeniz'e sahildar olmayan ülke donanmalarının niteliksel parametrelerini de dikkate almaktadır. Eğer, yapılacak güç dengesi analizinde niteliksel parametreler esas alınır, Rus Karadeniz Donanmasının üstünlüğü belirsiz hale gelmektedir. Günümüzdeki modern harp yeteneği, deniz unsurlarının Güdümlü Mermi taşıma kapasitesine sahip olmasını gerektirmektedir. Rus Karadeniz Donanması, yaklaşık 600 km (300 nm) menzile sahip toplam 32 Güdümlü Mermi taşıyan 2 kruvazöre, 100 km. (50 nm) den fazla menzile sahip toplam 26 Güdümlü Mermi taşıyan 9 Fırkateyn/Muhribe ve yaklaşık 110-160 km.(55-80 nm) menzile sahip toplam 32 Güdümlü Mermi taşıyan 6 Hücumbota sahiptir⁶⁷. Türkiye, Güdümlü Mermi taşıma kapasitesi açısından Karadeniz Ülkeleri arasında birinci sıradadır. 140 km. (70 nm) menzile sahip toplam 140 Güdümlü Mermi taşıyan 18 Fırkateyn, 17 Hücumbot ve 7 Denizaltıya, 40 km. (20 nm) menzile sahip toplam 12 Güdümlü mermi taşıyan 6 Korvete ve 25 km. (12.5 nm) menzile sahip toplam 32 Güdümlü mermi taşıyan 8 Hücumbota sahiptir⁶⁸.

⁶⁷ Jane's Fighting Ships 2005-2206, s.600-623

⁶⁸ "Türk Deniz Kuvvetlerinin 18 Fırkateyn ve 17 Hücumbotunda 70 deniz mili (yaklaşık 140 km) menzile sahip HARPOON Güdümlü mermileri bulunmaktadır.HARPOON Güdümlü mermileri aktif radar homing özelliğe, 0.85 mach sürata sahiptir ve 154 kg.HBX patlayıcı taşımaktadır.", *Jane's Fighting Ships 2005-2206*.

Karadeniz’de deniz güçlerini nicelik ve nitelik olarak karşılaştırdığımızda Türk Deniz Kuvvetleri bariz bir üstünlüğe sahiptir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus Türk Deniz Kuvvetlerinin sadece Karadeniz’de değil, Ege ve Akdeniz de dahil olmak üzere bütün denizlerimizde kuvvet bulundurduğu ve görev yaptığıdır. Ayrıca, Türkiye, Karadeniz ülkeleri ile karşılaştırıldığında dizel-elektrikli Gündümlü Mermi ve torpido atma imkan kabiliyetine sahip aktif denizaltı gücüne sahip tek ülkedir.

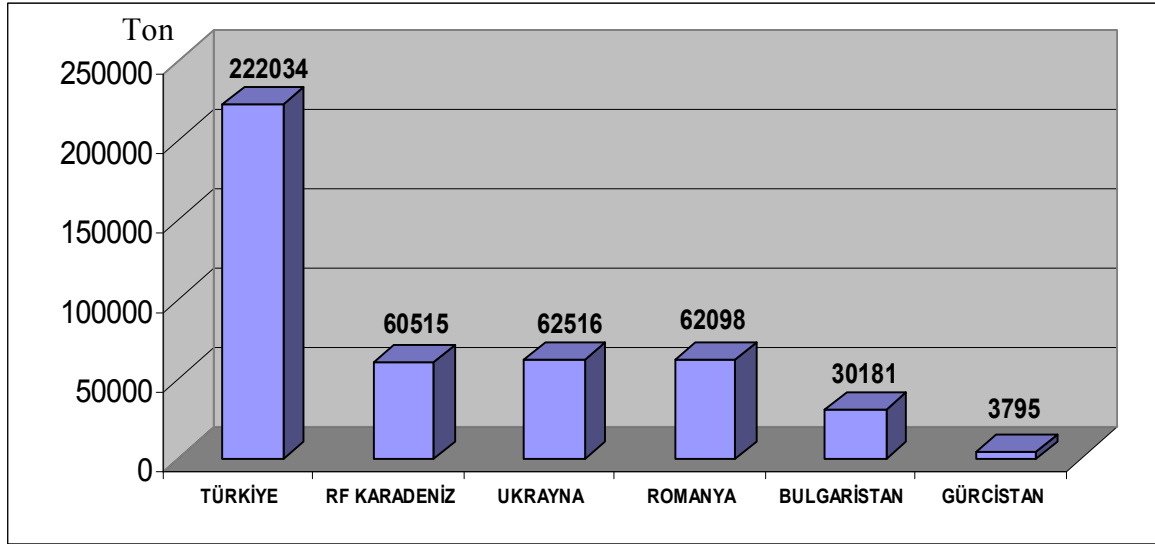
Donanmaların nasıl üslendirildiği ve çok yönlü bir askeri altyapı ağının varlığı da Karadeniz’deki güç dengesi analizini etkilemektedir. SSCB Karadeniz Donanmasının, 1992’ye kadar %90’ı Ukrayna topraklarında bulunan üsler sistemi ile bölgede hakimiyet kurma açısından büyük avantaj sağlamıştır. Rus deniz üsleri yaklaşık 500 km.lik bir sahil şeridi boyunca konuşlandırılmıştır. Ana Üssü, Sivastapol’da bulunan bu sistem, 10 üsten, 13 havaalanından ve 500’den fazla askeri yerleşimden oluşmaktadır. Karadeniz Donanmasının Ukrayna ve Rusya arasında bölünmesi neticesinde, Rus Karadeniz Donanması, 3 üssü ve 3 havaalanını elinde tutabilmiştir. Bu paylaşma öncesinde, Rusya Federasyonu, harp etme yeteneğinin yaklaşık %90’ının başka bir ülkede bulunması nedeniyle zayıf bir durumda kalmıştır.(Perepelytsya, 2006)

Türkiye’nin Donanması, Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi kıyılarında konuşludur. Coğrafik açıdan, ülkenin merkezinde diğer kuvvetlerle birlikte kurulmuş olan sistem, güçlü bir savunmaya sahiptir. Ancak, bu düzenin zayıf noktası, Türkiye’nin Karadeniz’e çıkmak için İstanbul boğazından geçmek durumunda olmasıdır.

Karadeniz Ülkelerinin Donanmalarına verilen görevlerin önceliği, güç dengesi analizi açısından önemlidir. Romanya, Bulgaristan ve Ukrayna Donanmaları benzer görevleri icra etmektedir. Bu durum, kabaca neden teşkilat, gemi sayısı ve sınıfı açısından benzer olduklarını açıklamaktadır. Bu üç ülkeden hiçbiri Karadeniz’de askeri açıdan bir üstünlük kurma çabası içinde değildir. Romanya, Bulgaristan ve Ukrayna Donanmaları, barış veya savaşta, sınırlı taktik ve operatif seviyede vazifelere sahiptir. Genel olarak görevleri, kıyı sularının savunması ve korunması ve karada hareket icra eden diğer kuvvetlerin desteklenmesidir. Bu görevler ile doğru orantılı olarak, Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna Donanmalarının büyük bir kısmını kıyı tipi gemiler oluşturmaktadır. Bu tip gemiler bahse konu Donanmalarda ne kadar çok olurlarsa olsunlar, harp etme yetenekleri çok kısıtlıdır. Ukrayna’dan farklı olarak Bulgaristan ve Romanya, 2004 yılından itibaren NATO üyesi olduğundan Donanmalarını NATO görevlerini yapabilecek şekilde yeniden yapılandırma faaliyetine girmişlerdir. Bu kapsamda Romanya İngiltere’den 2006 ve 2005 yıllarında aldığı

firkateynlerle⁶⁹ NATO'nun Akdeniz'de icra ettiği Active Endeavour Harekatına iştirak edecek şekilde hazırlıklarını yapmıştır. Gerek Romanya gerekse Bulgaristan NATO'ya giriş⁷⁰ sürecinin başlamasından itibaren Türkiye'den büyük destek almışlardır. Her iki ülkenin gemileri Active Endeavour harekatına iştirak öncesince Türk Deniz Kuvvetleri Suüstü Eğitim Merkezinde eğitime tabi tutulmuşlardır. Karadeniz sahildar ülkelerin toplam tonaj grafiği aşağıdadır.

Grafik 5.6 : Karadeniz ülkeleri deniz kuvvetleri toplam tonajı



Kaynak: “Jane’s Fighting Ships 2006” dökümanından derlenmiştir.

Karadeniz’e sahildar ülkelerin Donanma’larının toplam tonajları karşılaştırıldığında Türkiye’nin ilk sırada yer aldığı (Donanma Karadeniz, Ege ve Akdeniz olarak bölünmeden hesaplama yapılmıştır), Rusya Federasyonu⁷¹, Ukrayna ve Romanya’nın birbirlerine yakın değerlerde olduğu görülmüştür.

5.4.2. Karadeniz Bölgesinde Askeri Güven ve Silah Kontrolünün Sağlanması

Karadeniz Bölgesindeki esas jeopolitik oyuncuların birbiriyle çatışan çıkarlarının yanısıra, bölgedeki istikrar ve güven ortamını kuvvetlendirmek için Karadeniz ülkelerini uzlaşmaya ve müşterek hareket etmeye teşvik eden hususlar mevcuttur. Bu durum, silahlanma

⁶⁹ “Romanya’nın İngiltere’den aldığı Regele Ferdinand isimli Broadsword (Type 22) sınıfı firkateyn Eylül 2006 ‘de, Regina Maria isimli firkateyn ise Nisan 2005’de Romanya’ya transfer edilmiştir. Firkateynler 4100 ton tonajında, 146 mt.x14.8 mt.x6.4mt boyutlarında, 50 000 hp’lik 2 adet gaz türbinine sahip, azami 30 knot sürat yapma imkan kabiliyetine sahiptir. Gemiler transfer edilirken Gümümlü Mermileri verilmemiştir. Gemilerde silah olarak sadece 16 km menzile sahip 76 mm. Top bulunmaktadır.”, Jane’s Fighting Ships 2005-2206, s.595

⁷⁰ “NATO tarafından , yeni gelecek ülkelerin NATO’ya hazırlıkları ile ilgili yaptırılan bilimsel bir araştırma sonucunda 10 üzerinden puanlamada en yüksek değerleri sırasıyla Slovenya (8.4) ve Slovakya (7.7) almış, Bulgaristan 4.2 ile orta, Romanya ise 3.9 ile ortanınaltında nota sahip olmuşlardır.”, Bkz.,SZAYNA, Thomas, NATO Enlargement 2000-2015, RAND Published, ISBN: 0-8330-2961-4, 2001, s.101

⁷¹ Rusya Federasyonu Karadeniz Donanmasının tonajı RF Donanmasının toplam tonajının sadece % 3’lük bir bölümünü kapsamaktadır.

yarışını yavaşlatmakta ve askeri açıdan güven arttırıcı önlemlerin alınmasına olanak sağlamaktadır.

Karadeniz Ülkelerinin politikaları pasif ve aktif olarak ikiye ayrılabilir. Bölge ülkeleri tarafından geliştirilen güvenliğin artırılmasını ve karşılıklı askeri güvenin geliştirilmesini hedefleyen girişimler aktif politikaları oluşturmaktadır. Pasif politikalar, ülkelerin belirli nesnel veya öznel faktörlerin oluşturduğu baskıların neticesinde benimsedikleri, karşılıklı askeri güveni arttırıcı önlemleri ve silah indirimini öngören politikalarlardır.(Perepelytsya, 2006)

Karadeniz Bölgesinde bulunan Donanmaların gücünü ve tipini belirleyen mevcut askeri ve stratejik gelişmeler ve bahse konu donanmaların yeteneklerini ve teknik durumlarını gösteren birkaç faktör vardır.

Donanma gibi ileri teknolojinin kullanıldığı bir ortamda, modern araştırma ve geliştirme faaliyetleri ve uygulamaları, nispeten hafif ve yüksek seyyaliyete sahip unsurlarda yüksek bir savaş gücü oluşturulmasına imkan vermektedir. Bu durum, Donanmaların daha az gemiden oluşması neticesini doğurmaktadır. Karadeniz Bölgesindeki askeri tehdidin tipinin değişmesi ve seviyesinin düşmesi, kıyı karakolu, kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi, denizdeki ekonomik alanların savunulması ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak dizayn edilmiş düşük kalibreli silahların ve hafif tonajlı gemilerin inşasını arttırmıştır. Örneğin, Karadeniz’de büyük çaplı bir savaş olasılığının kalmaması, Rusya’nın Ukrayna ile paylaşmadan önce sahip olduğu ölçüde bir donanmaya olan ihtiyacını büyük bir ölçüde azaltmıştır.(Perepelytsya, 2006)

Gemilerin eskimesi tüm Karadeniz Ülke donanmaları için büyük bir problemdir. Genel olarak, bölgedeki silahlanma seviyesini düşürmektedir. Ukrayna Donanmasındaki gemilerin büyük bir kısmının hizmet süresi 20 yıldan fazladır. 2005 yılında, Ukrayna Donanmasının sahip olacağı gemi sayısı 20’den fazla olmayacaktır. Diğer bir değişle Ukrayna, 2005 yılında, Bulgaristan’ın halihazırda sahip olduğu gemi sayısının 1/3’ü kadar gemiye sahip olacaktır. Ukrayna’nın yeni gemi inşa projesi bulunmamaktadır. Statüko devam ederse, 2015 yılında Ukrayna Donanmasında hiçbir gemi kalmayacaktır. Aynı trend Rusya için de geçerlidir. 1991 yılında, SSCB’nin Karadeniz Donanması, 86 gemi, 64 hücumbot, 12 denizaltı, 348 uçak ve 162 helikopterden oluşmaktaydı. 1997 yılında, Donanmanın Ukrayna ile paylaşılması ve eski gemilerin hizmet dışına çıkarılması neticesinde, Rus Karadeniz Donanmasında, 52 gemi, 12 hücumbot, 4 denizaltı ve 14 uçak kalmıştır. 2000 yılında, Rus Karadeniz Donanmasında, 32 gemi, 10 hücumbot, 2 denizaltı ve 30 uçak bulunmaktadır. 2010 yılında, Rus Karadeniz Donanması’nın %60’ının hizmet dışına çıkacak olması nedeniyle, Rus Karadeniz Donanması’nın 13 gemi, 3 hücumbot, 1 denizaltı ve 20 uçaktan oluşması beklenmektedir.

Elbette, düz mantık, tüm bu süre içinde Rus Karadeniz Donanması'nın yeni gemiler ile takviye edilmesini gerekmektedir. Ancak, bu olasılık, ciddi kısıtlamalara tabidir.(Perepelytsya, 2006) Yetersiz maddi imkanları nedeniyle, Rusya'nın mevcut gemi sayısını önümüzdeki 10 yıl süresince idame etmesi mümkün değildir. Deniz Kuvvetleri Komutanı Kurmay Başkanı ve Harekat Başkanı Koramiral Nikolai Konorev, “*Rus Karadeniz Donanmasındaki gemilerin değişimi hala bir meseledir. Yeteri kadar harbe hazır unsur bulunmamaktadır. Donanma'nın, yeteri kadar gemi onarım desteği, yakıt ve malzeme temini konularında sıkıntıları vardır. Eğer, personel sayısındaki azalma hızı bu şekilde devam ederse, 2010 yılında Rusya Federasyonu Deniz Kuvvetlerinde birbiri ile irtibatı bulunmayan 5 ayrı denizde konuşlu toplam 100 ile 120 gemi kalacaktır. Bu miktar, Fransa ve İngiltere'nin sadece bir denizde bulundurduğu gemi sayısına eşittir. 2015 yılında ise, bir Donanmamız kalmayacaktır.*” şeklinde bir beyanatta bulunmuştur. Son 10 yıl içerisinde sadece bir geminin (NOVİK Fırkateyni) inşasına başlanmış ancak, mali sıkıntılar nedeniyle inşası durdurulmuştur.

2000 yılında, yeni tip bir korvetin inşasına başlanmıştır. 2010 yılına kadar, RF Donanmasının ancak 4 tanesini finanse edebileceği bu yeni tip korvetlerden ilki Baltık Donanması'nda ancak 2006 yılı itibari ile hizmete girebilecektir. En iyi ihtimal ile 2010 yılına kadar RF Karadeniz Donanmasına sadece bir adet yeni inşa edilmiş unsur kazandırılabilir. RF'nin Karadeniz'de büyük tersanelere sahip olmaması da, gemilerin performans seviyesinin korunmasını veya yenilerinin inşa edilmesini olumsuz şekilde etkilemektedir. SSCB'nin Karadeniz'de sahip olduğu 10 büyük tersanenin 8'i artık Ukrayna'ya aittir. Politik değerlendirmeler RF Deniz gücünü daha da kısıtlamaktadır. Ukrayna, kendi ülkesinde faaliyet gösteren Rus Donanmasına ait unsurların hem çatışmaya girme yetkisine hem de sayı ve niteliklerine kısıtlama getirmiştir. Rusya'nın Türkiye ile gelişen ekonomik işbirliği, iki ülke arasındaki askeri ve politik çatışmaları ikinci plana itmiştir. Rusya, Türk mallarını en çok ithal eden ikinci ülkedir.

Öznel faktörler, Karadeniz'de bulundurulacak kuvvet miktarını kısıtlayan uluslar arası anlaşmalar üzerine kurulmuş tarihi uygulamaları içermektedir. Bu kısıtlamaların büyük bir kısmı 1936 Montrö Sözleşme ile yürürlüğe girmiştir. Bu tarihi uygulamaların meydana getirdiği ruh, Karadeniz Ülkelerinin Karadeniz'in silahsızlandırılması politikalarına sadık kalmaya sevk etmektedir.

Diğer bir faktör, Avrupa Konvansiyonel Kuvvetler Anlaşması (AKKA) kapsamında Karadeniz bölgesinde uygulanan silah kontrol rejimidir. Bahse konu anlaşma Karadeniz bölgesini kapsamasa da, Bölge ülkeleri arasındaki güvenlik ve askeri güven duygularının

gelişmesini sağlamıştır. Kıyasal imkan ve kabiliyetlerin artırılarak askeri kuvvetlerin güçlendirilmesini yasaklayan bu anlaşmaya olan bağlılıkları sayesinde Karadeniz Ülkeleri arasındaki güç dengesi sabit kalmıştır.

Polonya, Macaristan ve Çek Cumhuriyeti'nin NATO'ya kabul edilmesi ertesinde AKKA'nın güncellenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Değişiklikler 18-19 Kasım 1999 tarihlerinde İstanbul'da icra edilen AGİT Zirvesinde kabul edilmiştir. Güncellenmiş AKKA anlaşması, katılımcı ülkelerin ulusal ve bölgesel azami kuvvet seviyelerini belirlemektedir. Ulusal seviye, her bir ülkenin AKKA'ya göre sahip olabileceği kuvvet miktarını belirlemektedir. Bölgesel seviye, bir ülkenin, ulusal ve kendi topraklarında faaliyet gösteren yabancı silahlı kuvvetler de dahil olmak üzere aynı anda toplu olarak intikal ettirebileceği kuvvet miktarını belirlemektedir. Güncellenmiş anlaşmada, Ukrayna ve Rusya için uygulanan "cenah bölgesi" sınırlaması muhafaza edilmiş ancak, bu bölgelerin parametreleri ciddi oranda azaltılmıştır.

AKKA'yı imzalayan bir ülkenin topraklarına yabancı silahlı kuvvetlere mensup unsurlar ancak o ülkenin rızası ile konuşlandırılabilir. İstanbul AGİT zirvesinin Karadeniz Bölgesindeki askeri güvenliğin sağlanmasındaki en önemli başarılarından biri, Rus Birliklerinin 2001 yılında Abazya'dan, 2002 yılında Transnistria'dan çekilmesini planlayan bir deklarasyonun kabul edilmesidir. Bahse konu doküman, Karadeniz bölgesinde, özellikle toprakları üzerinde silahlı kuvvetlerini bulunduran ülkeye herhangi askeri bir ittifak ile bağlı olmayan ülkelere yabancı silahlı kuvvetlerin kalıcı yerleşmesini önleyen süreci başlatmıştır. Bu durum özellikle, Ukrayna, Gürcistan ve Moldova gibi ülkeleri ilgilendirmektedir.

AKKA Anlaşmasının Karadeniz Bölgesinde yeni askeri güven artırıcı önlemlerin alınmasında ve tüm bölgeye yayılmasında büyük bir potansiyele sahiptir. Bu istikamete doğru ilk adım, bölge ülkelerinin sahip olduğu deniz gücünü izlemek, bahse konu ülkelerin donanmalarına ait envanterleri, üsleri hakkında bilgi değişiminde bulunmak ve yerinde denetleme icra etmek maksadıyla bir silah kontrol mekanizması teşkil edilebilir. Bu tür bir mekanizma, deklare edilen üslerin zorunlu denetlenmesini veya üslerin bulunduğu bölgeye talep edilmesi halinde yapılan denetlemeleri (ret edilme ihtimali vardır) içerir. Bu doğrultuda, Ukrayna, bölgedeki güven ve güvenlik artırıcı önlemlerin Karadeniz'de icra edilen faaliyetleri de kapsamasını öngören bir teklif ortaya atmıştır. Bunun sonucu olarak 1993 yılında Karadeniz Ülkeleri Uzman Temsilciler Heyeti teşkil edilmiştir. Bu grup, taslak olarak Karadeniz Güven ve Güvenlik Artırıcı Önlemler Dokümanını hazırlamışlardır. Bahse konu doküman 2002 yılında Kyiv'de Bulgaristan, Gürcistan, Rusya, Romanya, Türkiye ve Ukrayna Dışişleri Bakanları seviyesinde imzalanmıştır. Bu anlaşma, deniz üslerine yıllık gezilerin

düzenlenmesini, Donanmaların sahip olduğu gemi ve envanter bilgilerinin karşılıklı olarak bildirilmesini ve rotasyon usulü ile yapılan güven artırıcı tatbikatları içermektedir. (Perepelytsya, 2006)

Bahse konu anlaşma, Karadeniz Ülkeleri arasındaki askeri ilişkilerin seviyesini hatırı sayılır derecede artırmıştır. Bu ilişkiler, askeri yetkililerin karşılıklı ziyaretlerini, askeri kurumların birbiri ile irtibatlandırılmasını, Anlaşmaya taraf ülkelerin askeri temsilcilerinin iştirak ettiği eğitim seminerlerini, askeri teknoloji konusunda uzman personel ve bilim adamları arasındaki bilgi değişimi ve işbirliğini içermektedir. Ülkelerin Donanmaları hakkındaki bilgi değişiminin, organizasyon, personel ve Karadeniz Bölgesinde konuşlu temel silah sistemlerini içermesi beklenmektedir.

Bu dokümanın hazırlık aşamasında Ukrayna, Karadeniz'in nükleer silahlardan arındırılmış bir bölge olmasını teklif etmiştir. Böyle bir gelişme, Ukrayna ve diğer ülkelere bölgede taktik nükleer silahların kullanılmayacağı konusunda ilave bir garanti oluşturacaktır. Nükleer silahlardan arındırılmış Karadeniz fikri özellikle ABD'nin böyle bir uygulamanın diğer deniz ve okyanuslara kıyısı bulunan ülkeler tarafından da benimsenmesinin ABD Donanması'nın faaliyetlerini kısıtlayacağı endişesi ve diğer başka itirazlar nedeniyle, dokümana ithal edilmemiştir.

Öte taraftan, Karadeniz kapalı bir deniz olması itibari ile, askerden arındırılması süreci belirli özelliklerle sahip olmalıdır. İstisnasız tüm Karadeniz Ülkeleri, bu süreç ile yakından ilgilidir. Türkiye, bu süreç içerisinde tüm Karadeniz Ülkelerinden tahsis edilecek kuvvetlerin katılımı ile oluşturulacak BLACKSEAFOR (Black Sea Forces) adında bir operatif deniz görev grubunun kurulmasını teklif etmiştir. Bu kuvvet, göreve hazır kuvvetlerden oluşacak ve deniz kazası, insani yardım hareketi gibi görevlerde kullanılacaktır. Bu girişimin temelindeki felsefe, Karadeniz bölgesinde barışı ve istikrarı sağlamak ve Karadeniz Donanmaları arasındaki etkileşimi artırarak bölgesel işbirliğini artırmaktır. Teklif edilen bu ani reaksiyon kuvvetinin görevleri, Arama-Kurtarma Harekatı, İnsani Harekat, Mayın Karşı Tedbirleri, Çevre Koruma, İyi niyet Ziyaretleri ve üye ülkelere yardımdır. Bu kuvvet, aynı zamanda, BM ve AGIT görevlerinde de kullanılabilir. Teklifini daha da geliştiren Ankara, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya ve Ukrayna'ya arama-kurtarma ve çevre koruma imkan ve kabiliyetlerinin artırılması açısından bahse konu kuvvetin yılda iki defa aktive edilmesini teklif etmiştir. Türk teklifine göre, müşterek bu kuvvetin komutası bir yıl süre ile rotasyon usulüne göre belirlenecektir. Ayrıca, BLACKSEAFOR'un faaliyetleri hakkındaki kararlar ülkelerin oybirliğine göre tespit edilecek ve bu kuvvet BM Sözleşmesinde ortaya konan prensipler çerçevesinde görev icra edecektir.

Çok Uluslu ilk Uzmanlar toplantısı 20-21 Ekim 1998 tarihinde Ankara'da BLACKSEAFOR'un kurulması hakkında görüş alışverişinde bulunmak üzere toplanmıştır. Bu toplantı esnasında 6 Karadeniz ülkesinin temsilcileri, bahse konu kuvvetin çağrı prosedürünü tesis etmek için değişik konseptleri, bu formasyonların parametrelerini, bu kuvvetin görev yapacağı bölgeleri ve durumları görüşmüşlerdir. İkinci bir toplantıda, Karadeniz Ülkelerinin temsilcileri, BLACKSEAFOR'un faaliyetlerinin hukuki temelini Karadeniz Ülkeleri arasındaki karşılıklı anlaşmayı dile getiren taslak bir memorandum üzerinde çalışmışlardır. Hükümleri, BLACKSEAFOR'un yönetim organı, üye ülkelerin Deniz Komuta Komitesi (BSNC)'ni ve Planlama grubunun faaliyetlerinin temelini içermektedir.

Nihayetinde, BLACKSEAFOR kuruluş anlaşması, 02 Nisan 2001 tarihinde İstanbul'da imzalanmıştır. Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, RF, Türkiye ve Ukrayna temsilcileri, gelişmiş MKT Harekatı, Arama-Kurtarma Faaliyetleri ve Kaza geçirmiş gemilere yardım etme konusunda bir anlaşma sağlamışlardır. BLACKSEAFOR, bir çağrı kuvveti olacaktır. (Eski, NATO Operatif Kuvveti veya Baltık Deniz Bölüğü (BALTORN) gibi), İmzalanan anlaşma, tarafların karşılıklı olarak sağladıkları mutabakatı, BSNC'nin çalışma şartlarını kapsamaktadır. BLACKSEAFOR'un Güneydoğu Avrupa'da barışı koruyan çok uluslu kuvvetlerin deniz unsuru olması mümkündür.

Bölgede askeri güven ortamı oluşturma konusunda önemli bir rol Barış için Ortaklık (BİO) programı tarafından oynanmaktadır. BİO, Avrupa'daki genel istikrar ve güvenlik yapılanması içinde önemli bir unsurdur. BİO programı, özellikle askeri işbirliği ve barışı koruma hareket/faaliyetlerinde NATO ve BİO'ya üye ülkeler arasında, ayrıca, NATO ve AGİT ülkeleri arasındaki ilişkileri geliştirmeyi ve kuvvetlendirmeyi amaçlamaktadır. Her şeyden önemlisi BİO altyapısı, Karadeniz Ülkeleri arasındaki işbirliğini kuvvetlendirmektedir. BİO altyapısı içerisinde Karadeniz Ülkeleri tarafından en yoğun olarak kullanılan askeri işbirliği formu, barış yapma eğitimleridir. Bu tür eğitimlere iştirak edenler, BİO Planlamacıları ve Karargah personeli tarafından ortaya konan sıkıntılar hakkında ortak bir anlayış geliştirmekte, birbiriyle çatışan etnik gruplar arasında barış yapma hareketi planlamakta ve çokuluslu barış-yapma kuvvetinin bir parçası olarak diğer hareket/faaliyetlere katılmaktadırlar. Türkiye, 1998 yılında BİO faaliyetleri kapsamında, çokuluslu barış yapma kuvvetlerinin eğitimi için bir eğitim merkezi kurmuştur.

BİO Faaliyetleri kapsamında, Karadeniz Ülkeleri, Cooperative Partner (yeni adı ile Cooperative MAKO) isminde çok uluslu bir barışı koruma eğitimine iştirak etmektedirler. Bahse konu tatbikat, her yıl Haziran-Temmuz aylarında icra edilmektedir. Cooperative Partner serisi tatbikatların deniz safhası, Karadeniz'in Kuzeybatısında, kara safhası,

Karadeniz Ülkelerinden birinin kıyılarında icra edilmektedir. Bahse konu tatbikata NATO, BİO ve Akdeniz Diyoloğu kapsamındaki ülkeler iştirak etmektedir. BİO kapsamında barışı koruma tatbikatlarına iştirak etmek, Karadeniz Ülkelerine, icra edilecek barışı koruma hareketi/faaliyetleri kapsamında NATO'ya tahsis edecekleri unsurlarını yeteri seviyede hazırlama imkanı vermektedir. Bu sayede, uluslar arası barışı koruma faaliyetlerine hatırı sayılır seviyede katkıda bulunmuş olmaktadır.

Karadeniz Bölgesinde askeri şeffaflığı amaçlayan en önemli ikili faaliyetler, Sea Breeze ve Peace Farwater tatbikatlarıdır. Sea Breeze, Ukrayna ve ABD arasında başlatılan ve kural olarak Karadeniz'in kuzeybatısında Odesa'ya yakın bir bölgede icra edilen ikili bir tatbikat olarak başlamıştır. Zaman içerisinde, uluslar arası bir boyut kazanmıştır. Günümüzde, Ukrayna, ABD, Yunanistan, İngiltere, İtalya, Türkiye, Fransa, Bulgaristan, Hollanda, Romanya, Rusya ve Gürcistan'dan yaklaşık 4000 personelin katıldığı bir tatbikat haline gelmiştir. Ukrayna, bu tatbikata her yıl yaklaşık 6 muharebe gemisi, 6 yardımcı sınıf gemi, bir deniz piyade bölüğü, 12 uçak ve 3 helikopter ile iştirak etmektedir. Rusya, başlangıçta Karadeniz'deki çıkarlarına bir tehdit olarak algıladığı bu Ukrayna-ABD tatbikatına 1998 yılından beri iştirak etmektedir. Bu tür uluslar arası tatbikatlara iştirak etmek, Rusya'nın, Karadeniz Bölgesindeki güvenliği, güven ve barışı sağlamlaştırmak için bu tür ortak faaliyetlere iştirak etmesi ihtiyacını anlamasını sağlamıştır. Ancak 2006 yılında icra edilecek olan Sea Breeze tatbikatı Ukrayna'nın politik belirsizlikleri nedeniyle çapı küçültülmüş ve limana girmeden asgari katılımı icra edilmiştir. Bunun en büyük nedeni yabancı kuvvetlerin Ukrayna topraklarında tatbikat yapması ve ülkeye gelmesi ile ilgili kararın Ukrayna meclisinde kabul edilmemesidir.

Çok uluslu Sea Breeze tatbikatına tezat olarak Ukrayna-Rusya Peace Farwater eğitimi tamamen ikili bir eğitim olma özelliği taşımaktadır. Peace Farwater-2001 tatbikatının amacı, Ukrayna ve RF Donanmalarının barışı koruma eğitimleri yapmalarını ve uyuşmazlık bulunan sahaların güvenliğini sağlamaktır. Tatbikata katılan tüm kuvvetler 6 muharebe gemisi, 2 arama kurtarma römorkörü, 4 uçak, 4 helikopter ve yaklaşık 260 personelden oluşmuştur. Tatbikat genel olarak 3 safhadan oluşmaktadır. İlk safhasında katılımcılar barışı koruma hareketinin hazırlıklarını ve planlamasını icra etmektedirler. İkinci safhasında, barışı koruma birliklerinin hareket bölgesine intikal ettirilmesi, deniz ve kara hedeflerine atış eğitimleri icra edilmekte, son safhada ise, barışı koruma birliklerinin hareket bölgesinden geri çekilmesi senaryosu oynanmaktadır. Peace Farwater tatbikatı her ne kadar, barışı koruma tatbikatı olarak sınıflandırılrsa da, deniz unsurları arasında deniz harbi eğitimleri ve harp koşullarındaki iki muhasım donanmanın birlikte hareket icra etme eğitimleri icra edilmektedir. Bu eğitimler

süresince Ukrayna ve Rusya kuvvetleri, plaja çıkış, deniz harbi, ve taktik manevra eğitimleri icra etmektedirler. (Perepelytsya, 2006)

5.4.3. Değerlendirme

Karadeniz Bölgesindeki genel askeri güç dengesi, Rusya, Türkiye ve kısıtlı sürelerle Karadeniz’de bulunan başta ABD olmak üzere Karadeniz’e sahildar olmayan ülkelerin oluşturduğu üçgen ile tanımlanabilir.

Eski Sovyetler Birliğinin, jeopolitik hırslarını ve güç dengesindeki avantajını devralan Rusya, bölgedeki mutlak hakimiyetini idame etmek ile doğrudan bağlantılı politik-askeri çıkarlarını geliştirmeye çalışacaktır. Bu amacına ulaşma şansı, her geçen gün Türkiye lehine değişen güç dengesi karşısında çok azalacaktır. Önümüzdeki 10 yıl boyunca bu gidişatı etkileyecek en büyük faktör, başta Rus Donanması olmak üzere, Karadeniz Ülkelerinin Donanmalarının yaşlanması olacaktır. 2010 yılına kadar Rus Karadeniz Donanması’nın %60’ı hizmet dışına ayrılacaktır. Rusya için bu kadar yeni gemiyi hizmete sokmak imkansızdır. Karadeniz Ülkelerinin Donanmalarının karşı karşıya kaldığı yaşlanma problemi bu şekilde devam ederse, Karadeniz’de faaliyet gösterecek Karadeniz Ülkesi olamayan donanmaların etkisi gittikçe artacaktır.

Türkiye’nin artan askeri gücü, Karadeniz’deki askeri-stratejik ve jeopolitik konumunu güçlendirecek ve bölgede daha bağımsız bir rol oynamasını sağlayacaktır. Ancak, gelecekte, askeri-politik durum üzerindeki en büyük etken ekonomik güç olacaktır. Bu durum, Karadeniz Bölgesinde enerji hatlarının güvenliği doğrudan ilgilidir. Bu husus, ABD’nin bölgedeki çıkarlarını artıracak ve ABD bu çıkarlarını Karadeniz’de kısıtlı süreler ile bulundurabileceği kuvvetleri ile korumaya çalışacaktır. Nihayetinde, Karadeniz’in jeopolitik yapısı yeniden inşa edilecektir. Bu yeniden yapılanma, Rusya’nın jeopolitik ve askeri-stratejik hükümlerinin azalması, Türkiye ve ABD gibi oyuncuların rollerinin artması ile ifade edilebilecektir.

Karadeniz Ülkeleri arasındaki bölgesel ve ekonomik işbirliği, zamanla politik-askeri konulardaki çekişmelerini geride bırakacaktır. Bu sayede, askeri-stratejik ilişkilerdeki baskın eğilim, güven ortamını kuvvetlendirmek, ortak güvenlik meselelerini çözmeye yönelik müşterek çabaların oluşturulması ve herkesin kabul edeceği bir silah kontrol politikası oluşturmaktır.

5.5. Karadeniz’de Deniz Güvenliğine yönelik girişimler

Soğuk Savaş döneminin sona ermesiyle, Karadeniz ülkeleri bölgesel işbirliği kapsamında dünyaya örnek olabilecek gerek ekonomik gerekse güvenlik kapsamında çeşitli işbirliği girişimlerini başlatmışlardır. Bu girişimlerden ilki olan Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) uzun vadede kişilerin, toplulukların ve sermayenin serbest dolaşımını amaçlamasına rağmen, Karadeniz deniz güvenliğine dolaylı katkı yaparak, ülkeler arasında iletişimin artmasını ve güvenlik ve işbirliğine yönelik yeni girişimlerin başlamasını sağlamıştır. Bu girişimlerden önemlileri, Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR), Karadeniz Uyumu Harekatı (OPERATION BLACKSEA HARMONY), Karadeniz Deniz Alanında Güven ve Güven Arttırıcı Önlemler (CSBM-Confidence Security Building Measures), Karadeniz ülkeleri sahil güvenlik/sınır birlikleri komutanlar toplantısı, denizde tanımlanmış deniz resminin tesis edilerek ticaret gemilerinin 24 saat esasına göre izlenmesini (AIS ve LRIT sistemleri) sağlayan Maritime Domain Awareness (MDA) veya yeni adı ile Maritime Situational Awareness (MSA) yapılarının oluşturulması ve ülkeler arasında bu maksatla bilgi değişim mekanizmalarının kurulmasıdır. Karadeniz’de deniz güvenlik politikasını destekleyecek sistem gerek askeri gerek sivil konuyla ilgili bütün kuruluşların ortak bir sinerji oluşturması ile oluşturulmalıdır. Güvenliğin bölünmezliği prensibi ile sadece askeri amaçlı icra edilen faaliyetlerin deniz güvenliğini tam olarak sağlayabilmek için yeterli olmadığı değerlendirilmektedir. Politikaların ana gayesi milli hedefler olduğuna ve milli hedefler milli güç unsurları ile elde edilebileceğine göre, Karadeniz’de deniz güvenliğine yönelik yapılacak faaliyetlerin deniz ve denizcilik güçlerinin birleştirilerek yapılmasının gerekli olduğu kıymetlendirilmektedir.

5.5.1. Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR)

Karadeniz’de çok uluslu bir deniz kuvvetinin oluşturulması fikri ilk olarak Türkiye tarafından 1998 yılında Varna/Bulgaristan’da yapılan ikinci Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanları toplantısında gündeme getirilmiştir. Bu fikrin gelişim safhasında diplomat, asker ve uzmanlardan oluşan uzmanlar grubu oluşturulmuş, yapılan toplantılar ile BLACKSEAFOR anlaşma ve ekleri ile görev talimatları ortaya konmuştur. 2 Nisan 2001 tarihinde de İstanbul Çırağan Sarayı’nda Karadeniz Devletleri’nin dışişleri bakanları ve yetkilendirdikleri üst düzey temsilcileri tarafından BLACKSEAFOR anlaşması imzalanmıştır.⁷²

⁷² “Background of the BLACKSEAFOR”, <http://www.blackseafor.org/backgr.htm>

BLACKSEAFOR Karadeniz'e sahildar olan devletler arasında dostluğun, iyi ilişkilerin ve karşılıklı güvenin daha da güçlenmesine katkıda bulunmak maksadıyla Deniz Kuvvetleri'nin barış zamanında yapıcı rolünden faydalanan bir organizasyondur. Bu kapsamda BLACKSEAFOR'a atfedilen görevler; arama ve kurtarma harekâtı, insani yardım harekâtı, mayın karşı tedbirleri, çevre koruma harekâtı, iyi niyet ziyaretleri ve tüm taraflarca kararlaştırılacak diğer görevlerdir.⁷³

BLACKSEAFOR bu görevlerin icrasında yeterliliği sağlamak ve karşılıklı uyumluluğu arttırmak maksadıyla en az yılda bir kez⁷⁴ çağrı kuvveti olarak aktive edilmektedir. Bu çağrı kuvveti, biri komuta kontrol gemisi olmak üzere, taraflarca tahsis edilecek olan anlaşmayla belirlenmiş tipteki en az 4-6 gemilik bir kuvvetten oluşmaktadır.⁷⁵ BLACKSEAFOR'a tahsis edilebilecek gemilerin ana sınıfları aşağıda belirtilmiştir.

- Fırkateyn/ muhripler
- Korvet/ karakol botları
- Mayın karşı tedbirleri gemileri
- Amfibi gemiler
- Yardımcı sınıf gemiler

BLACKSEAFOR Karadeniz'de kullanılmak amacıyla tesis edilmiş olup, tarafların oydaşma ile alacağı karar uyarınca başka bir yerde de görevlendirilebilir.⁷⁶ Bu kapsamda şeffaf bir düzenleme olan BLACKSEAFOR faaliyeti herhangi bir devlet veya devletler grubuna karşı oluşturulmuş bir askerî ittifak değildir.⁷⁷ BLACKSEAFOR esasen Karadeniz'de kullanılmak amacıyla tesis edilmiş olmasına rağmen, gerektiğinde, tarafların oybirliği ile alacakları karar doğrultusunda ayrıca BM ve AGİT kapsamındaki harekâtlarda görevlendirilebilir ve görev ve amaçlarına uygun olarak diğer uluslararası faaliyetlere iştirak edebilir.⁷⁸

a. BLACKSEAFOR, kurulduğu tarihten itibaren bugüne kadar sekiz kez yaklaşık birer ay süre ile aktive edilmiştir. Bu kapsamda

(1) 1 nci aktivasyon 27 Eylül-16 Ekim 2001 tarihleri arasında Türkiye komutasında,

(2) 2 nci aktivasyon 05-28 Ağustos 2002 tarihleri arasında Ukrayna komutasında,

⁷³ BLACKSEAFOR Anlaşması, Madde 4., Anlaşma metni için bkz. <http://www.blackseafor.org>

⁷⁴ BLACKSEAFOR Anlaşması, Madde 2.

⁷⁵ BLACKSEAFOR Anlaşması, Madde 5.

⁷⁶ BLACKSEAFOR Anlaşması, Madde 7.

⁷⁷ BLACKSEAFOR Anlaşması, Madde 2.

⁷⁸ BLACKSEAFOR Anlaşması, Madde 7.

(3) 3 ncü aktivasyon 03-31 ağustos 2003 tarihleri arasında Bulgaristan komutasında, İcra edilmiştir⁷⁹.

b. BLACKSEAFOR 2004 yılından itibaren yılda iki defa aktive edilmeye başlanmıştır. Bu kapsamda; 4 ncü aktivasyon Gürcistan komutasında iki dönem halinde icra edilmiş olup, 1 nci deniz periyodu 05-27 ağustos 2004 tarihleri arasında Batum, Novorossiysk ve Sivastopol limanlarına istinaden; 2 nci deniz periyodu ise 04-27 nisan 2005 tarihleri arasında Karadeniz Ereğli, İstanbul, Burgaz ve Köstence limanlarına istinaden icra edilmiştir⁸⁰.

c. BLACKSEAFOR 5 nci aktivasyon 1 nci deniz periyodu ise Romanya komutasında 08-27 ağustos 2005 tarihleri arasında Köstence, Varna ve Karadeniz Ereğli'ye istinaden icra edilmiştir. 15 aralık 2005 tarihinde Tiflis'te icra edilen siyasi istişare kurulu toplantısında, BLACKSEAFOR aktivasyonlarının ay-yıl (nisan 2006) şeklinde tanımlanmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda, BLACKSEAFOR'un Nisan 2006 aktivasyonu 07-25 nisan 2006 tarihleri arasında Romanya komutasında Novoozerne/ Ukrayna, Batum/ Gürcistan ve Novorossiysk/ Rusya Federasyonu limanlarına istinaden, Ağustos 2006 aktivasyonu ise RF komutasında Novorossiysk/ Rusya Federasyonu, Sivastopol/Ukrayna ve Batum/Gürcistan limanlarına istinaden icra edilmiştir⁸¹. BLACKSEAFOR'un komutası Ağustos 2007'de Türkiye'ye geçecektir.

d. Birinci aktivasyonda ağırlıklı olarak emniyet ön planda tutularak arama kurtarma eğitimleri, ikinci aktivasyonda tedafüi mayın harbi eğitimleri, üçüncü aktivasyonda insani yardım hareketına ilişkin eğitimler, dördüncü aktivasyonun birinci deniz periyodunda denizde terörizmle mücadele eğitimleri, ikinci deniz periyodunda denizaltı arama kurtarma eğitimleri ile terörizmle mücadele kapsamında temel harp nevelerine yönelik eğitimler, beşinci aktivasyonun birinci deniz periyodunda barışı destekleme hareketi ve NBC savunmasına yönelik eğitimler ve Nisan-Ağustos 2006 aktivasyonlarında ise terörizmle mücadele kapsamında temel harp nevelerine yönelik eğitimler ve Karadeniz Uyumu Harekatı (BLACKSEA HARMONY) unsurları ile keşif-gözetleme ve taktik resmin oluşturulması eğitimleri icra edilmiştir. Bu aktivasyonlar sayesinde birbirinden farklı imkan ve kabiliyetlere sahip sahil devletlerinin deniz kuvvetleri unsurları başlangıçta icra ettikleri basit eğitimlerden sonra terörizme karşı faaliyet gösterebilecek şekilde gelişmiş eğitimler icra etme yeteneğine kavuşmuştur.

⁷⁹ "Milestones of BLACKSEAFOR", <http://www.blackseafor.org/milestones.htm>

⁸⁰ "Milestones of BLACKSEAFOR", <http://www.blackseafor.org/milestones.htm>

⁸¹ "Milestones of BLACKSEAFOR", <http://www.blackseafor.org/milestones.htm>

BLACKSEAFOR'un daha etkin bir kuvvet haline getirilmesi maksadıyla, eksik olan siyasi iradenin tesis edilebilmesi için ülkelerin milli savunma ve dışişleri bakanlıkları ile askeri temsilcilerinin katıldığı 1 nci siyasi istişare kurulu toplantısı 19 ocak 2004 tarihinde Ankara'da icra edilmiştir. 2 nci siyasi istişare kurulu toplantısı 07 temmuz 2004 tarihinde Moskova'da icra edilmiş ve aşağıda belirtilen konularda çalışma yapılması talep edilmiştir.

- BLACKSEAFOR daimi komuta hareket merkezi ve bilgi ağı merkezi kurulması,
- BLACKSEAFOR aktivasyonlarının terör ve kitle imha silahları ile fırlatma vasıtaları ve diğer ilgili malzeme kaçakçılığı ile mücadeleyi kapsamaması,
- BLACKSEAFOR'un yılda iki defa aktive edilmesi ve ayrıca çağrı kuvveti olarak plansız aktivasyonların icra edilme olasılığının değerlendirilmesi,
- -BLACKSEAFOR'a tahsis edilecek unsurların harekate hazır bir şekilde bulundurulması konusunun değerlendirmesi.

3 ncü siyasi istişare toplantısı 31 mart 2005 tarihinde Kiev/ Ukrayna'da icra edilmiştir. Toplantıda, kasım 2004 ve şubat 2005 tarihlerinde Ankara ve İstanbul'da icra edilen BLACKSEAFOR yüksek düzeyli uzmanlar grubu toplantılarında hazırlanan BLACKSEAFOR'un terörizm ve kitle imha silahlarının yasadışı kaçakçılığının önlenmesine yönelik olarak kullanımının prensip ve modaliteleri üzerine hazırlanan rapor ile "*Karadeniz'de deniz ortamında risk değerlendirmesi*" raporu onaylanmıştır.

Siyasi istişare toplantılarının yanısıra BLACKSEAFOR'un geleceğine yön veren diğer çalışmalar ise Yüksek Düzeyli Uzmanlar Grubu toplantılarıdır. Siyasi istişare toplantılarında alınan kararlar YDUG toplantılarında şekillendirilerek BLACKSEAFOR'un icra edeceği faaliyetler için yeni modaliteler tespit edilir.

1 nci YDUG toplantısı, Dışişleri Bakanlığı koordinatörlüğünde BLACKSEAFOR üyesi ülkelerin dışişleri ve milli savunma bakanlıkları temsilcilerinin katılımı ile, 29-30 kasım 2004 tarihlerinde Ankara'da icra edilmiştir. Toplantıda, Türkiye tarafından hazırlanan "*Karadeniz'de tehdit değerlendirilmesi*" ve "*Karadeniz'de terörizm tehdidine karşı BLACKSEAFOR'un kullanım prensip ve modaliteleri*" dokümanları üzerinde çalışılmıştır.

2 nci YDUG toplantısı 2-4 şubat 2005 tarihleri arasında İstanbul'da icra edilmiştir. İlk toplantıda oluşturulan iki doküman üzerindeki çalışmalara devam edilmiş ve söz konusu dokümanların mart 2005'te Kiev'de icra edilecek siyasi istişare kurulu'na sunulması kararlaştırılmıştır. Toplantıda Romanya, Bulgaristan ve Gürcistan'ın BLACKSEAFOR'un vizyonunun genişletilmesi ve terörizmle mücadelede kullanılması konusunda oyalayıcı ve

engelleyici bir tutum izledikleri, uluslar arası kuruluşların Karadeniz güvenliğine müdahil olmasına istekli oldukları görülmüştür.

3 ncü YDUG toplantısı, 01-02 haziran 2005 tarihlerinde İstanbul'da icra edilmiştir. Toplantı süresince Romanya'nın, 31 mart 2005 tarihinde Kiev'de icra edilen ikinci siyasi istişare kurulu ve 18 mayıs 2005 tarihinde Köstence'de yapılan BSNC toplantılarında takındığı olumsuz tutumunu, sertleştirerek sürdürmesi ve bu konuda Gürcistan'ın desteğini alması, buna karşılık RF heyetinin, Romanya'nın engelleme çabalarına şiddetle karşı çıkması dikkat çekmiştir. Romanya'nın engellemelerine rağmen toplantıda; BLACKSEAFOR hareket kontrol merkezi (OCC) görev talimatı, OCC ile sahilgar ülkeler arasında bilgi değişim rehberi ve BLACKSEAFOR hareketının hukuki veçhesi, ülke görüşleri paralelinde geliştirilmiştir.

4 ncü YDUG toplantısı , 12 ekim 2005 tarihinde Moskova'da icra edilmiştir. Toplantıda; BLACKSEAFOR'un güvenlik görevlerinde kullanılmasına ilişkin "***hukuki veçheler (legal aspects)***" dokümanı üzerinde mutabakata varılmış, Romanya gelişmeleri yavaşlatmakla beraber görüşmelere iştirak etmiştir.

5 nci YDUG toplantısı Aralık 2006'da İstanbul'da icra edilmiş, BLACKSEAFOR'un transformasyonu kapsamındaki CONOPS-Concept of Operations dökümanı bu toplantıda görüşülmüştür. Ancak toplantıda geçmiş toplantılarda olduğu gibi Romanya'nın muhalefeti ile karşılaşmıştır. Romanya BLACKSEAFOR'un terörizm kapsamında transformasyonuna karşı çıkmakta bu kuvveti sadece güven ve güven artırıcı önlemler kapsamında değerlendirmektedir. Bunda en büyük etken ABD yanlısı politikadır. ABD baştan beri BLACKSEAFOR'un transformasyonuna karşı çıkmaktadır. Karadeniz'de sahilgar ülkelerin katılımı ile oluşmuş daimi bir kuvvet gerek ABD gerekse NATO'nun Karadeniz'e çıkmak için ortaya attığı bölgede güvenlik boşlukları olduğu yönündeki argümanlara ters gelmektedir.

5.5.1.1. BLACKSEAFOR'un Bölgesel Güvenliğe Yaptığı Katkılar

BLACKSEAFOR girişiminin bölgenin güvenliğine yansıyan en önemli sonuçlarından birisinin, Soğuk Savaş süresince birbirlerine düşman olan ve Soğuk Savaş sonrasında da birbirlerine karşı endişe ile bakan taraflar arasında bir güven ortamının tesis edilmesine katkıda bulunması olduğu değerlendirilmektedir. BLACKSEAFOR dahilinde icra edilen faaliyetler, bu düşmanlık ve endişeleri en çok hisseden mesleki gruplardan biri olan askerler arasında daha fazla diyalogun kurulmasına sebep olmakta ve yanlış algılamaların ortadan kalkmasını sağlamaktadır. Karadeniz'e sahilgar 6 ülke Deniz Kuvvetleri unsurları BLACKSEAFOR aktivasyonları sayesinde 2004 yılından itibaren her yıl yaklaşık 2 ay süre ile birlikte eğitimler icra etmekte ve liman ziyaretleri yapmaktadır. Ülkeler arasında

halihazırda mevcut olan bazı problemler (donmuş çatışma noktaları, Sivastopol Üssünün durumu, Kırım, deniz yan hudutları, yetki alanları vb.) BLACKSEAFOR'un faaliyetlerini engellememiştir. İtalyan Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanı Amiral Sergio Biraghi'nin de belirttiği gibi *“Denizciler arasındaki doğal bağlar, zorlukların yenilmesinde ideal şartları yaratmak, teşvik edici sonuçlar elde etmek ve karşılıklı güven ve emniyeti sağlamak konusunda çoğu zaman yararlı olduklarını ispat etmiştir.”*(Knyaz, 2004)

Diğer yandan Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanlar Komitesi 2004 yılında yaptığı toplantısında, terörist faaliyetlere karşı önlem almak, uluslararası deniz hukuku kurallarının uygulanmasını sağlamak ve Karadeniz'de düzenin sağlanması amacıyla deniz ulaşımının güvenliğini sağlayan ortak bir kontrol sisteminin oluşturulması gerektiğine karar vermişlerdir. Komitenin bu kararına binaen Türkiye, “terörizme karşı savunma operasyonu” konseptini geliştirmiştir. Bu konseptin amacı illegal kargo ve göçmen taşıyan şüpheli sivil deniz vasıtalarını tespit ve kontrol ederek olabilecek terörist faaliyetleri önlemektir.(Knyaz, 2004) Bu kapsamda önümüzdeki yıllarda BLACKSEAFOR'un Karadeniz'de hem deniz ulaşım güvenliğinin sağlanmasında hem de denizlerde terörizme karşı mücadelenin devam ettirilmesinde güvenliği artırıcı bir rol üstleneceği değerlendirilmektedir.

5.5.1.2. BLACKSEAFOR'un Karadeniz'de değişen güvenlik ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yeniden yapılandırılması (Transformasyonu)

Soğuk savaş döneminin sona ermesi ile birlikte Karadeniz'de güvenlik ortamı ve siyasi dengeler değişmiştir. Romanya ve Bulgaristan'ın 2004 yılında NATO üyesi olmasıyla birlikte Karadeniz'e sahildar 6 ülkeden yarısı NATO ülkesi konumuna geçmiştir. Ayrıca, 2007 yılından itibaren Romanya ve Bulgaristan'ın Avrupa Birliği (AB)'ne üye olması ve Türkiye'nin AB üyeliği müzakere sürecine girmesiyle benzer şekilde Karadeniz'deki ülkelerin yarısı AB üyesi olacaktır. Bu gelişmeler neticesinde, Karadeniz, üye ülkelerinin konumları nedeniyle hem NATO'nun hem de AB'nin gündemine girmiştir.

Ayrıca günümüz güvenlik anlayışında değişmeler olmuş, bu kapsamda asimetrik tehdit, uyuşturucu, silah ve insan kaçakçılığı, Kitle İmha Silahları (KİS) yayılması ve çevre felaketi gibi riskler tehdit algılamalarında gittikçe artan şekilde önem kazanmıştır.

Karadeniz'de çok uluslu güvenlik platformu olarak teşkil edilen BLACKSEAFOR, 1996 yılı güvenlik algılamaları paralelinde sadece barış zamanı görevlerine (barışı koruma, insani yardım, tahliye hareketi gibi) yönelik olarak kurulmuştur. Ancak, 11 eylül 2001 sonrası değişen tehdit ve güvenlik algılamaları nedeniyle BLACKSEAFOR görev alanlarının genişletilmesine ve günümüz ihtiyaçlarına cevap verebilecek duruma getirilmesine ihtiyaç duyulmuştur.

Diğer taraftan başta ABD olmak üzere, bazı batılı ülkeler, NATO'nun ABD önderliğinde Karadeniz'de deniz ortamında sürekli varlık göstermesi için yeni güvenlik ortamını ve güvenlik risklerini gerekçe olarak göstermişlerdir. Karadeniz'e yabancı güçlerin çıkmasını ve sürekli varlık göstermelerini önlemek için BLACKSEAFOR'un değişmesi veya transformasyonu kaçınılmaz olmuştur. Ortaya çıkan söz konusu ihtiyacı karşılamak üzere Türkiye tarafından 2003 yılı sonunda bir girişim başlatılmıştır. Ancak bahse konu girişim Romanya tarafından gittikçe artan bir muhalefetle karşılaşmaktadır. Muhalefetin, Türkiye'nin Karadeniz'de başı çeken ülke rolü oynamasına duyulan tepki ve bölge dışı güçlerin Karadeniz'e ilişkin politikalarını Romanya aracılığıyla yürüttükleri bir siyasetin uzantısı olması olasılığı yüksektir.

18 ocak 2004'te Ankara'da başlatılan transformasyon sürecinde, bugüne kadar 4 adet siyasi istişare kurulu, 5 adet Yüksek Düzeyli Uzmanlar Grubu (YDUG), ve 3 adet Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanlar Komitesi (BSNC) toplantısı olmak üzere toplam 11 adet toplantı yapılmıştır.

Bahse konu toplantılar çerçevesinde;

(1) BLACKSEAFOR'un yılda iki kez aktive edilmesi ve eğitim planlamasının terör, KİS yayılması ve diğer ilgili malzeme kaçakçılığı ile mücadeleyi kapsamaması,

(2) BLACKSEAFOR'un, terörle küresel mücadele kapsamında asayiş fonksiyonları ile görevlendirilmesi,

(3) Sahildar ülkeler arasında bir bilgi değişim mekanizması kurulması,

(4) BLACKSEAFOR'a rotasyona tabi bir daimi karargah tesis edilmesi,

Konularında, Romanya'nın giderek belirginleşen muhalefetine rağmen kısıtlı da olsa bazı ilerlemeler kaydedilmiştir.

BLACKSEAFOR'un günümüz hareket ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yürütülen transformasyon çalışmalar sonucu;

(1) Karadeniz'de risk değerlendirmesi,

(2) Terör ve KİS yayılması ile mücadele hareket konsepti,

(3) BLACKSEAFOR hareket merkezi görev talimatı (TOR),

(4) BLACKSEAFOR hareket merkezi ile sahilgar ülkeler arasında bilgi değişim rehberi ve mutabakat muhtırası,

(5) BLACKSEAFOR ev sahibi ülke desteği rehberi ve mutabakat muhtırası,

(6) BLACKSEAFOR hareketinin hukuki veçhesi,

Dokümanları Türkiye tarafından hazırlanmıştır.

Bu dokümanlardan “*Karadeniz’de risk değerlendirmesi*”, 31 mart 2005 tarihindeki 3 ncü siyasi istişare kurulunda, “*BLACKSEAFOR hareketinin hukuki veçheleri*” ise 10 ekim 2005 günü yapılan 4 ncü YDUG toplantısında onaylanmıştır.

18 kasım 2005 tarihinde Köstence/Romanya’da icra edilen BSNC toplantısında; “BLACKSEAFOR hareket merkezi görev talimatı (TOR)”, “BLACKSEAFOR hareket merkezi ile sahil dar ülkeler arasında bilgi değişim mutabakat muhtırası” ve “Terör ve KİS yayılması ile mücadele hareket alt konsepti” görüşülmüş, “terör ve KİS yayılması ile mücadele hareket alt konsepti”nin daha detaylı görüşülmek üzere 2007 yılı başında yapılacak yüksek düzeyli uzmanlar grubu (YDUG) toplantısına götürülmesine karar verilmiştir. 2006 yılı içerisinde Romanya BLACKSEAFOR’un transformasyon sürecinin 6 ay süre ile askıya alınması teklifini diğer sahil dar ülkelere iletmiştir. Bunun amacı BLACKSEAFOR’un terörle mücadele ve Kitle İmha Silahları (KİS)’nin yayılmasının önlenmesi ile ilgili faaliyetlerde kullanılma modalitelerinin belirlenmesi konusunda bir konsensüs oluşturmaya yönelik olmaktan ziyade, zaman kazanmak olmuştur. Romanya BLACKSEAFOR’un transformasyonuna açıkça karşı çıktığını beyan etmektedir.⁸²

Romanya, Türkiye’nin transformasyon ile ilgili tekliflerini BLACKSEAFOR Anlaşması çerçevesinde dikkatlice analiz ettiğini ifade ederek, 2001 tarihli anlaşmanın BLACKSEAFOR’un güven artırıcı bir oluşumdan operasyonel bir kuvvete dönüştürülmesine yönelik bir şekilde yorumlanamayacağını belirtmiştir.⁸³ Gerçekte değerlendirme sürecinde modaliteler üzerinde konsensüs sağlamaya yönelik bir sürecin hedeflenmediğini açıkça ortaya koymaktadır. Kaldı ki, BLACKSEAFOR’un transformasyonu iki ayrı özel temsilciler toplantısında konsensüs ile alınmış bir süreçtir. Romanya, BLACKSEAFOR Anlaşması’nın temelini oluşturan “konsensüs” ilkesini, tamamen kendi ve sözcüsü olduğu jeopolitik eksenin stratejik çıkarları uğruna bir “takiyye” aracı olarak etkinlikle kullanmaktadır. Romanya özellikle Ekim 2004’ten itibaren BLACKSEAFOR’un transformasyonunda sürekli inkar ve ahde vefasızlık örnekleri sergilemiştir. Bu konuda örnek olarak aşağıdakiler gösterilebilir:

- 2004 yılında Tiflis’te yapılan BSNC Toplantısı’nda ilk kez gündeme gelen BLACKSEAFOR’un daimi karargahının kurulması konusunda en büyük desteği Romen Deniz Kuvvetleri Komutanı vermiş ve toplantı tutanağına bu husus kayıt olarak geçmiştir.⁸⁴

⁸² Romanya tarafından yapılan İngilizce açıklama, “In our view, there is no explicit or implicit political decision so far to transform BLACKSEAFOR into an operational force.”

⁸³ “Romania has carefully analyzed Turkey’s proposal in relationship with BLACKSEAFOR Agreement. All our internal evolutions point to the fact that the provisions of the 2001 Agreement cannot be interpreted as allowing the BLACKSEAFOR transformation from a confidence building into a permanent operational force.”

⁸⁴ “The committee appreciates kind offer of Romanian Navy to accommodate the members of the permanent staff in the year of 2005 and to provide the permanent staff with enough facilities.”

- Transformasyon sürecinin ilk aşaması olan 19 Ocak 2004 Ankara Özel Temsilciler Toplantısında, daimi bir komuta merkezi ve bilgi çevrimi mekanizmasının kurulması ile gizlilik dereceli bilgi değişimi konularında sahildar ülkelerin ilgili makamlarının çalışma yapması konusuna itiraz etmemişler, aksine RF'nin ilk aşamadaki şüpheli yaklaşımını eleştirmişlerdir.
- Benzer şekilde 19 Ocak 2004 Ankara toplantısında konsensüs ile kaleme alınan basın bildirisinde Romen tarafı “Karadeniz’de güvenliğin sağlanmasının birinci öncelikle sahildarlara ait olduğunu” kabul etmiştir.⁸⁵ Bu bildiri de Avrupa Atlantik eksene herhangi bir referans dahi yapılmamış ve buna Romanya itiraz etmemiştir.
- 28 Haziran 2004’te İstanbul’da NATO zirvesi yapılmış ve bu zirve sonunda yayınlanan basın bildirisinde, 41 nci maddede, Avrupa-Atlantik Güvenliği için Karadeniz Bölgesinin öneminin not edildiği bildirilerek, ittifakın bölgede güvenlik ve istikrarın artırılması için müttefikler ve ortaklar ile birlikte bölgesel iş birliğinin mevcut şekilleri üzerinde tamamlayıcı araçları araştırmaya hazır olduğu deklare edilmiştir. Romanya, NATO Zirve Bildirimindeki bu açık ifadeye rağmen, söz konusu zirveden on gün sonra Moskova’da yapılan BLACKSEAFOR Özel Temsilciler Toplantısının sonunda yayınlanan bildiriye bu yönde bir madde dahi koydurmamıştır. Diğer bir deyişle Romanya, Karadeniz’in güvenliğinin sahildarlar tarafından sağlanması prensibine ve BLACKSEAFOR’un bu alanda kullanımına başlangıçtan itibaren yeşil ışık yakmış, ancak iyi niyetli tutumunu Kasım 2004’ten itibaren radikal bir şekilde değiştirmiştir.

Türkiye, başlangıcından itibaren Karadeniz’de deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalarda dengeli ve iyi niyetli davranmıştır. BLACKSEAFOR’un kurulmasına öncelik eden ülke konumu ile 11 Eylül sonrası ortaya çıkan yeni güvenlik ortamında, Akdeniz’de devam eden Active Endeavour Harekatı (OAE) karşısında, Karadeniz’de bir deniz güvenlik hareketinin gerekliliğini değerlendirerek, BLACKSEAFOR’un operasyonel hale gelmesini projelendirmiş ve 19 Ocak Ankara toplantısı ile bu vizyonu sahildarlara açıklamıştır. Daha sonra 7 Temmuz 2004 Moskova toplantısı sonunda verilen direktif ile Yüksek Düzeyli Uzmanlar Grubunun Kasım 2004’deki ilk toplantısına ev sahipliği yapmış ve söz konusu sorumluluk çerçevesinde gerekli dokümanları hazırlamıştır.

⁸⁵ “The representatives reaffirmed their common understanding that security in the Black Sea constitutes primordial importance for the “littoral states” and that there for they should take primary responsibilities for the maintenance of peace and stability in the area through the engagement of their common assets and capabilities.”

5.5.1.3. Değerlendirme

Karadeniz’de değişen güvenlik anlayışı içerisinde BLACKSEAFOR’un transformasyonu zaruri görülmektedir. Bu transformasyon tamamlandığında, Karadeniz uyumu hareketi (KUH) bir BLACKSEAFOR hareketine dönüşecektir. Bu kapsamda BLACKSEAFOR transformasyon çalışmalarının bir an önce sonuçlandırılması önem arz etmektedir. Bu konuda Romanya ve Bulgaristan gibi muhalefet gösteren ülkelerin konuları sürüncemede bırakarak BLACKSEAFOR’un etkinliğinin yitirilmesine ve Karadeniz’de deniz ortamında Avrupa-Atlantik güvenlik kimliğinin öne çıkmasına yönelik gayret sarf edecekleri değerlendirilmektedir.

Rusya Federasyonu, transformasyonu direk olarak destekleyen tek ülkedir. Transformasyonun temel ihtiyaçlarından biri olan Daimi Koordinasyon Merkezi (PCC-Permanent Coordination Center) Novorosky yakınlarında (Divnamorskaya) kurulmuş durumdadır. Ukrayna açık olarak görüş belirtmemekte, Bulgaristan transformasyonu dolaylı yoldan geciktirme çalışmakta, Gürcistan ise açık bir politika ortaya koyamamaktadır.

Romanya’nın olumsuz tavrını kısa vadede değiştirmesi beklenmemekle birlikte, planlı toplantıların icra edilerek, gündemdeki kağıtların geliştirilmesinde fayda mütalaa edilmektedir. Nitekim son beş toplantıda, Romanya’nın açık muhalefetine rağmen diğer beş ülkenin aktif katılımı ile muhtelif dokümanlar geliştirilmiştir. Bununla birlikte, BLACKSEAFOR transformasyonunda aşama sağlayabilmek için Romanya’nın siyasi olarak ikna edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

5.5.2. Karadeniz Uyumu Harekatı (OPERATION BLACKSEA HARMONY)

Muhtemel terör ve yasadışı faaliyetlerin caydırılması ve Türk boğazlarının güvenliğine katkıda bulunmak ve Akdeniz’de icra edilen ACTIVE ENDEAVOUR⁸⁶ (Etkin Çaba)

⁸⁶ “11 Eylül saldırıları ile ülkesinde çok ağır bir darbe alan ABD, elindeki tüm imkanları seferber ederek dünya çapında teröre karşı hareket (GWT-Global War on Terrorism) başlatmıştır. Bu imkanlardan biri de, ABD’nin büyük ortağı olduğu NATO ittifakıdır. Nitekim ABD, büyük bir süratle NATO’yu devreye sokarak tarihinde ilk defa olarak 12 Eylül 2001 tarihinde NATO’nun 5. Maddesi’ni işletmiş⁸⁶ ve 9 Ekim 2001 tarihinde Doğu AKDENİZ’de ACTIVE ENDEAVOUR (Etkin Çaba Harekatı) hareketini başlatmıştır. ⁸⁶. Bu hareket; NATO’nun ilk 5’inci madde hareketi olması, NATO’nun ilk kez uluslararası terörü hedef olarak alması, Harekatın, askeri bir başarıdan ziyade NATO’nun birlik ve beraberliğini gösterme ve caydırıcılık sağlama amacı taşıması, nedenleriyle son derece önemlidir.” Bkz., <http://www.globalsecurity.org/military/ops/active-endeavour.htm>, Türkiye bu harekate daimi statüde Fırkateyn, Mayın Gemisi, hazır/talep geldiğinde Korvet, Akaryakıt Gemisi ve Denizaltı desteği sağlamaktadır. Türk harp gemileri bugüne kadar toplam Active Endeavour Harekat kapsamında 10 adet boarding yapmışlardır. 2001 ile Mart 2003’e kadar sorgulama (hailing)⁸⁶ yapılırken, Mart 2003’den itibaren Rızaya dayalı Boarding (Compliant Boarding) icra edilmektedir. Harekat 16 Mart 2006’dan itibaren tüm Akdeniz’e yayılmış ve Barış İçin Ortaklık ile Akdeniz Diyaloğu kapsamındaki ülkelere, NATO’nun 28 Haziranda İstanbul’da yapılan zirvesi sonunda Operation Active Endeavour diğer ülkelere de açılmıştır.

Harekatının Karadeniz'e genişlemesine mani olmak maksadıyla; Karadeniz'de sancak-varlık gösterilmesi, ağırlıklı batı Karadeniz olmak üzere Karadeniz'de keşif-gözetleme/karakol faaliyetleri icra edilmesi, terörizm/ yasadışı faaliyetlerle irtibatlı olduğu değerlendirilen ticaret gemilerinin izlenmesine yönelik olarak, Türk Deniz Kuvvetleri tarafından icra edilen Karadeniz uyumu hareketına (Operation Blacksea Harmony) 1 Mart 2004 tarihinde başlanmıştır. aradeniz Uyumu Harekatı (KUH)'nda Görevler;

- Ticaret gemilerinin rotaları üzerinde deniz kuvveti varlığı göstermek ve Türkiye'nin Deniz Yetki Alanı ve bunun üzerindeki hava sahasında sistematik gözetleme hareketi icra etmek,
- Gerekğinde keşif hareketi icra etmek,
- Şüpheli gemileri izlemek/takip etmektir.

BLACKSEAFOR'un, mevcut statüsünden, denizden terörün önlenmesi ve Kitle İmha Silahlarının, bunların fırlatma araçlarının ve ilgili maddelerinin yasadışı ticaretinin önlenmesi amacıyla yönelik transformasyonu devam etmektedir. KUH'u çokuluslu bir hareket haline getirmek ve transformasyon süreci sonunda görevi almaya hazır olduğunda bu görevleri BLACKSEAFOR'a transfer etmek maksadıyla, Karadeniz kıyıdaş ülkelerine bu harekate katılım ile ilgili çağrı yapılmıştır.(Ceylan, 2005)

Harekatın başladığı tarihten itibaren toplam 51 fırkateyn, 95 hücumbot, 23 denizaltı, 190 sorti deniz karakol uçağı ve 279 sorti helikopter, hareket kapsamında görev yapmıştır. İcra edilen hareket süresince yaklaşık 95.000 adet temas temin edilmiş, bu temasların % 93'ü teşhis edilmiştir. Tüm şüpheli gemiler ve teşhis edilen temaslar, mesajla ve NATO deniz komuta kontrol ve bilgi sistemi (MCCIS)⁸⁷ üzerinden NATO ülke ve makamlarına aktarılmaktadır. Karadeniz uyumu hareketi kapsamında 27 Temmuz 2004 tarihinden itibaren Karadeniz'de sorgulama (hailing)⁸⁸ yetkisi verilmiş, anılan tarihten itibaren yaklaşık 10.000 adet ticaret gemisi sorgulanmıştır. Harekat kapsamında açık deniz alanlarında gemiye çıkma (boarding)⁸⁹ yetkisi verilme de, Karadeniz'de kısmi de olsa Denizde Denetim Harekatı icra edildiği söylenebilir.

⁸⁷ MCCIS – Maritime Command Control and Information System

⁸⁸ Ticaret gemilerinin yük,kalkış limanı, varış limanı, gemideki personel sayısı,taşıdığı bayrak, IMO (International Maritime Organization) numarası'nın öğrenilmesi gibi hususları kapsayan ve askeri gemiler tarafından VHF telsiz kanalı üzerinden yapılan soru sorma ve cevabını alma eylemlerinin kapsayan faaliyettir.

⁸⁹ Boarding : Bir savaş gemisinin bir ticaret gemisini durdurarak arama yapmak için gemiye silahlı bir birlik göndermesi hareketidir. Diğer bir tanım ise "Gemi kaptanının işbirliğini kabul etmesi halinde bir arama timinin yürülükteki herhangi bir yaptırımın ihlal edip edilmediğini belirlenmesi maksadıyla yapılacak aramayı" tanımlamaktadır. Kararları içerisinde ülkelerde bu yetki mevcut iken açık denizlerde bu hareketin nevi ülkelere göre değişmektedir. Durumundan şüphe edilen gemilere "boarding" yapılması ile ilgili en güncel düzenleme Birleşmiş Milletler (BM) çerçevesinde, 2000 yılı içerisinde tamamlanmış ve yaygın ismi ile "Palermo

5.6.1. Harekatın Çok taraflı yapıya kavuşturulması

Karadeniz Uyumu hareketının tek taraflı bir statüden çıkarılarak, Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin de katılımıyla çok taraflı bir yapıya kavuşturulması ve daha sonra bu görevi almaya hazır olduğunda BLACKSEAFOR'a devredilmesine yönelik çalışmalar devam etmektedir. 2-4 Şubat 2005 tarihlerinde İstanbul'da yapılan yüksek düzeyli uzmanlar grubu toplantısında Rusya Federasyonu'nun katılım beyanını, 31 Mart 2005 tarihinde Kiev'de icra edilen siyasi istişare kurulu toplantısında Ukrayna takip etmiştir.

Harekata diğer ülkelerin katılımına yönelik mektup teatisi ve askeri-teknik çalışmaların, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı koordinesinde yürütülmesi için Genelkurmay Başkanlığı tarafından 25 şubat 2005 tarihinde yetki verilmiştir. Bu kapsamda, Rusya Federasyonu deniz kuvvetleri ile dört teknik toplantı, Ukrayna deniz kuvvetleri ile bir koordinasyon toplantısı yapılmış olup, söz konusu ülkelerin harekata katılması için mektup teatisi (EOL-Exchange of Letter) Rusya Federasyonu ile tamamlanmış, Ukrayna ile mektubun imzalanması beklenmektedir. Rusya Federasyonu Deniz Kuvvetleri Komutanı 16 Ekim 2006 tarihinde mektubu imzalayarak Türkiye'ye iletmış, anılan mektup 20 Ekim 2006 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanı tarafından imzalanarak⁹⁰, Genelkurmay Başkanlığı kanalı ile Dışişleri Bakanlığına oradan da onaylanmak üzere Meclise sevk edilmiştir. Rusya Federasyonu 7 Kasım 2006 tarihinde Karadeniz Uyumu Harekatına (Operation Blacksea Harmony) iştirak

Protokolu" olarak bilinen metin, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu çok sayıda BM üyesi ülke tarafından imzalanmıştır. Palermo Protokolu Madde 8.2 çerçevesinde, yasadışı faaliyet ile bağlantısı bulunduğu değerlendirilen geminin kimlik bilgilerinin teyidini müteakip, gerekli önlemleri almak üzere bayrak devletinden müsaade talep edilmektedir. Bayrak devleti, talebi yapan devlete, "boarding" yapmak, gemiyi araştırmak, gerekli delillerin bulunması halinde geminin emniyete alınması için gerekli tedbirleri almak üzere yetki vermektedir. Ancak her tedbirin (acil haller dışında) mutlaka Bayrak Devleti ile koordine kurulması şart koşulmaktadır. Aynı protokolun Madde 8.7'si gereğince, durumundan şüphe edilen geminin Bayrak devletinin belirgin olmaması halinde, "boarding" ve gemide araştırma yapılması hakkı doğmakta, suç unsurunun bulunması durumunda müdahale eden ülkenin iç hukuku ve uluslar arası hukuk çerçevesinde cezai işlem yapılmaktadır. Boarding Harekatı yetkisi 29 Nisan 2003 tarihinde NAC-North Atlantic Council onayı ile verilmiştir.

"Compliant Boarding" e ilişkin milli uygulamalar: Harekata iştirak eden Türk Harp Gemileri bayrak devletinin rızası olmadan "compliant boarding" yapmayacaklardır. Türkiye, Türk bayrağı taşıyan ticaret gemilerine harekata iştirak eden NATO gemileri tarafından "compliant boarding" yapılmasına her defasında ayrı ayrı rızasının alınması kaydıyla izin verecektir. Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Harekat merkezi tüm "compliant boarding" talepleri için irtibat noktasıdır. Harekata iştirak eden NATO deniz kuvvetleri unsurlarının bu konudaki taleplerine, yetkili Türk makamları tarafından yapılacak değerlendirme neticesine göre en kısa sürede cevap verilecektir

⁹⁰ Türkiye RF arasında yapılan KUH'a katılım Anlaşma'sının süresi bir yıldır. Bu Anlaşma'nın süresi, eğer taraflardan biri icra edilmekte olan periyodun bitiminden 3 ay önce Anlaşmanın sona erdirilmesi için yazılı olarak bir bildirimde bulunmazsa otomatik olarak bir yıl daha uzayacaktır. Taraflardan her biri, ihtiyaç olduğunda, Anlaşma'nın yeniden gözden geçirilmesine veya Anlaşma'ya ilave yapılmasına ilişkin teklifte bulunabilir. Bu gibi durumlarda, görüşmeler bildirim tarihinden itibaren 20 gün içerisinde başlatılacaktır. Eğer 60 gün içerisinde bir sonuç alınmazsa, her bir taraf 30 gün önceden yazılı olarak bildirmek suretiyle Anlaşmayı sona erdirebilir.

ettiklerini açıklamıştır⁹¹. RF ile Türkiye arasında 27 Aralık 2006 tarihinde nota değişim faaliyetleri tamamlanmış, KUH bu tarihten itibaren çok uluslu statüye kavuşmuştur.

Rusya Federasyonu Deniz Kuvvetleri aşağıda belirtilen hususlar çerçevesinde KUH'a iştirak edecektir.

- Uluslararası hukuk normları ile uyumlu olarak, ticaret gemilerinin rotaları üzerinde deniz kuvveti varlığı göstermek ve Rusya Federasyonu'nun Deniz Yetki Alanları'nda ve bunların üzerindeki hava sahasında gözetleme hareketi icra etmek,
- Gerekğinde keşif hareketi icra etmek,
- Uygun olduğu sürece şüpheli gemileri izlemek/takip etmek,
- Türk Deniz Kuvvetleri tarafından Karadeniz Ereğli-Zonguldak'da tesis edilen Karadeniz Uyum Harekatı Daimi Koordinasyon Merkezi (KUHDKM) vasıtasıyla, mütekabiliyet ilkesi çerçevesinde, Rusya Federasyonu Deniz Kuvvetlerinin faaliyetlerini Türk Deniz Kuvvetleri ile koordine etmek, işbirliğini sağlamak,
- Karadeniz Ereğli'deki KUHDKM'de, aynı zamanda milli irtibat noktası olarak görev yapacak şekilde yetkilendirilmiş bir irtibat subayı tayin etmek,
- Terörizme, Kitle İmha Silahlarının, bunların fırlatma araçlarının ve ilgili maddelerinin yasadışı ticaretine, seyir ve deniz güvenliğine risk oluşturacak diğer yasa dışı aktivitelere karıştığından şüphe edilen seyir halindeki gemilere ait bilgileri değiştirmek,
- Bir şüpheli geminin Rus Deniz Yetki Alanına girdiğinin bildirilmesi halinde uygun önlemleri almak,
- Rusya Federasyonu tarafına, KUHDKM ile Rusya Federasyonu Deniz Kuvvetleri Harekat Merkezi arasında muhabere sistemi tesis etmek için gerekli vasıtaları sağlamaktır.

14 Mart 2005 tarihinde Romanya ve Bulgaristan ile Karadeniz'in güvenliğine yönelik olarak üçlü istişarede bulunmak ve bu ülkeleri Karadeniz uyumu hareketi konusunda bilgilendirmek üzere, "Karadeniz uyumu hareketi koordinasyon toplantısı" icra edilmiştir. 9 Mayıs 2006 tarihinde Romen yetkililer ile Ankara'da yapılan toplantıda Romanya dışişleri bakan yardımcısı tarafından Romanya'nın KUH'a katılım yönündeki iradesi resmen beyan edilmiştir. Ayrıca Romanya Deniz Kuvvetleri Komutanı 16 Mayıs 2006 tarihinde

⁹¹ "RF Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Masorin, 7 Kasım 2006 tarihinde basına verdiği demeçte, Karadeniz Uyum Harekatı kapsamında RF Karadeniz Donanmasının Kerç Boğazı ile Novorosisk ve Tuapse limanlarının yanı sıra Gürcistan'ın Sukhumi ve Poti limanlarına yaklaşma suları üzerinde odaklanacağını, ayrıca Gürcistan açıklarında icra edilen tatbikatın KUH'a hazırlık ve bazı başka görevlerin eğitimi amacını taşıdığını ve gelecekte de icra edilmesinin planlandığını belirtmiştir.", Bkz.,BABKIN, Sergei, "Russia to watch Kerch Strait, Tuapse in Blacksea Harmony Operation" konulu makale, http://wirehq.nato.int/wire_messages/tass/11/07/85.htm

St.Petersburg’da yapılan Karadeniz Deniz Kuvvetleri Komutanlar toplantısında harekate katılmaya ve bu çerçevede işbirliği yapmaya açık olduklarını deklare etmiştir. Bulgaristan dış işleri ve savunma bakanlığı yetkilileri ile 29 Nisan 2006 tarihinde Sofya’da KUH’a katılım konusunun ele alındığı bir toplantı yapılmıştır.

Bulgaristan, KUH ile ilgili bütün gelişmeleri başlangıcından itibaren takip etmesine rağmen, bu harekate katılım ile ilgili gecikmelerinin sebeplerini;

- 2005 yılı içerisinde Bulgaristan’da düzenlenen seçimler ve yeni hükümetin konulara hakim olabilmesi için gereken zaman,
- Deniz güvenliğini tehdit eden bir durum olmamasından dolayı acilen katılım ihtiyacı hissedilmemesi,
- NATO üyeliğine ve bu bağlamdaki taahhütlerine verilen öncelik, bu çerçevede Karadeniz güvenliğinde atılacak bütün adımların temel olarak NATO kapsamında gerçekleştirilmesi ve diğer müttefiklerin katılımına açık olması yönündeki arzuları,
- Avrupa Birliği (AB)’ne üyelik sürecine verilen öncelik,
- İmkan ve kabiliyetlerin sınırlı olması ve mevcut imkanların kullanımında NATO veya AB hareketlerine katılımlarına verilen öncelik, olarak açıklamıştır.

Karadeniz Uyum Harekatına katılım ile ilgili Ekim 2006’da Bulgar, Romen ve Türk yetkililerin katılımı ile tekrar toplantı yapılmış, bu toplantıda Romanya harekate katılım ile ilgili politik karar aldıklarını deklare etmiştir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın halen yürüttüğü harekatin diğer ülkelerin katılımı ile çok taraflı statüye geçmesi halinde;

- Tüm faaliyetlerin daimi koordinasyon merkezi (*Permanent Coordination Center-PCC*)’nden sevk ve idare edilmesi,
- Söz konusu merkezde katılan ülkeler tarafından yetki verilmiş irtibat personeli görevlendirilmesi,
- Katılan ülkeler tarafından kendi deniz yetki sahaları ve üzerindeki hava sahası içinde sistematik gözetleme sahaları ilan edilmesi ve bu sahalar içindeki ana ticaret rotaları üzerinde varlık gösterilmesi,
- Katılımcı ülkeler arasında ticaret gemilerine ve harekate yönelik bilgi paylaşımı maksadıyla, Türkiye tarafından her ülke ile bilgi değişimine yönelik mutabakat muhtırası (MOU) hazırlanması, planlanmaktadır.

Bu kapsamda; Karadeniz Bölge K.lığında doğrudan Deniz Kuvvetleri K.lığına bağlı Karadeniz Uyum harekatı daimi koordinasyon merkezi (KUHDKM) kurulmuş ve 10

Ekim 2005 tarihinde faaliyete geçmiştir. Karadeniz uyumu hareketi (KUH) ile ACTIVE ENDEAVOUR hareketi arasındaki bilgi değişim modalitelerinin görüşülmesi ve işbirliği seviyesinin geliştirilmesine yönelik olarak, 15-16 Eylül 2005 ve 22 Mart 2006 tarihlerinde Napoli Deniz Unsur Komutanlığı (CC Mar Naples) /İtalya’da koordinasyon toplantıları yapılmıştır. Bu toplantılar ile KUH, NATO’nun Active Endeavour hareketi ile irtibatlandırılmıştır. Karadeniz Uyumu Hareketi ile NATO’nun Akdeniz’de icra ettiği ACTIVE ENDEAVOUR Harekatlarının, uygulama şekli, maksadı katılımcıları, uygulama esasları ve hukuki alt yapısı bakımından karşılaştırmalı tablosu Tablo 5.1’dir.

Karadeniz Uyumu Harekatının çok uluslu yapıya dönüştürülmesi kapsamında, ülkeler arasındaki bilgi değişimi aşağıdaki hususları içerecektir.

- Görevlendirilen unsurlar ve hareket paternleri konusundaki bilgi değişimi,
- Şüpheli gemiler⁹² hususundaki bilgi değişimi,
- Deniz Harekatını etkileyen çevresel koşullar konusunda bilgi değişimi,
- Tehlikeli yük taşıyan ve asimetrik tehditlere karşı potansiyel hedef olabilecek gemiler hususunda bilgi değişimi,
- İsmi, bayrağını ve IMO numarasını değiştiren gemiler hususunda bilgi değişimi,
- Karasuları dışındaki deniz alanlarında, terörist faaliyetlere veya yasadışı/kanunsuz olaylara karıştıkları konusunda şüphe olan gemi mürettebatının bulunduğu gemiler konusunda bilgi değişimi.

5.5.3. Karadeniz’de Deniz Alanında Güven ve Güven Arttırıcı Önlemler

Karadeniz kıyıdaş ülkeleri, bölgesel güvenlik ile istikrarı arttırmaya ve iyi komşuluk ilişkileri ile işbirliğini geliştirmeye katkıda bulunmak amacıyla yeni önlemlerle zenginleştirilebilecek olan ve siyasi bağlayıcılık taşıyan “*Güven ve Güven Arttırıcı Önlemler*” belgesini kabul etmişlerdir. Belge, 25 Nisan 2002 tarihinde Bulgarca, Gürcüce, Romence, Rusça, Türkçe, Ukraynaca ve İngilizce dillerinde kabul edilmiş olup uygulanmasına 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren başlanmıştır.

⁹² Şüpheli gemiler: Gemiler genellikle gidilecek limana en kısa ve güvenli rotayı tercih ettiklerinden (genellikle ticari rotalar olarak tanımlanmaktadır) Karadeniz’de genel olarak kullanılan rotaların haricinde seyreden veya genel rotaların haricinde bulunan gemiler “geçici olarak şüpheli gemi” kabul edilebilirler. Bu tür gemiler elbette genel rotaları da kullanabilirler ve muhtemelen terörist faaliyetlere, KİS ve bunların fırlatma araçlarının ve ilgili maddelerin yasadışı kaçakçılığına ve denizde risk oluşturan diğer yasa dışı faaliyetlere katılmış ve daha yakın gözetime ve incelemeye tabi gemiler olabilirler. Benzer şekilde, güvenilir istihbarata dayalı olarak yasa dışı faaliyetlere katıldıkları tespit edilen, fakat geçmişte bu tür sicilleri olmayan gemiler de “geçici şüpheli gemi” olarak sınıflandırılabilirler.

Bu belge ile ülkeler, uluslar arası seyrüsefer serbestliği ilkesine ve 1936 Montreux Sözleşmesi ile deniz hukuku alanında taraf oldukları diğer uluslar arası belgelerden kaynaklanan yükümlülüklerine tam bağımlılıklarını yineleyerek, bu belge hükümlerinin, hiçbir devletin güvenlik alanındaki çıkarlarına karşı olmadığını, ayrıca hiçbir Devletin Karadeniz'deki seyrüsefer serbestisini veya Deniz Kuvvetlerinin faaliyetlerini etkileme amacını taşımadığını, Katılımcı Devletlerin üçüncü Devletlerle ortaklaşa gerçekleştirecekleri Deniz Kuvvetlerine ilişkin faaliyetlere uygulamayacağını, Katılımcı Devletleri kabul ettikleri diğer uluslar arası antlaşmaları veya siyasi belgeleri veya bu antlaşma ya da belgelerin müzakeresindeki resmi tutumlarını etkilemeyeceğini kabul etmişlerdir.

Bu belge ile katılımcı Devletlerin Deniz Kuvvetleri Komutanlıkları arasında uygun iletişim kanallarının kurulması ve aşağıda belirtilen hususlar karara bağlanmıştır.

- Seyir, hidrografi ve meteoroloji alanlarında bilgi değişiminde bulunulması,
- Ekolojik afetlerin önlenmesi ve afet sonrası yardım konuları da dahil olmak, üzere ekolojik sorunlara ilişkin bilgi değişiminde bulunulması ve bu alanlarda karşılıklı tatbikatlar ve ortak eğitim faaliyetleri düzenlenmesi,
- Deniz Kuvvetleri mensubu subay ve astsubaylar için seminerler ve konferanslar gibi eğitim faaliyetleri gerçekleştirilmesi,
- Karşılıklılık esasına dayalı olarak, Deniz Kuvvetleri personeline acil tıbbi yardım ve dinlenme imkanlarının sağlanması,
- Örgütlü suçlar, uyuşturucu kaçakçılığı, yasadışı silah ticareti, yasadışı balıkçılık ve bunun gibi faaliyetlere karşı mücadelede uygun olduğu ölçüde destek sağlanması dahil olmak üzere, terörizmle mücadelede ve güvenliğe karşı diğer risk ve tehditlerin karşılanmasında işbirliği yapılması,
- Arama ve kurtarma alanlarında işbirliğinin daha da geliştirilmesi için yöntemler araştırılması,
- Deniz tatbikatlarının planlanmasında, balıkçılık faaliyetlerinin ve seyrüseferin yoğun olduğu bölgelerin göz önünde bulundurulması,
- Gereksiz gerginliklerin oluşmasının önlenmesine katkıda bulunmak ve çarpışma riskini azaltmak amacıyla, uluslar arası hukuk, uluslar arası belgeler, kurallar ve düzenlemelerin yanı sıra, denizcilik örf, adet ve nezaket kurallarına uygun olarak, düzenli deniz ve hava trafiğine müdahaleden kaçınılması için gayret gösterilmesi,

- Diğer Katılımcı Devletleri gemilerine yada personeline tehdit, risk veya tehlike arz ettiği değerlendirilebilecek hareketlerden veya onların faaliyetlerini engelleyici eylemlerden kaçınılmasıdır.

Belgede Karadeniz kıyıdaş ülkeleri arasındaki uygulanmasına karar verilen önemli hususlar özet olarak aşağıdadır.

- Her bir Katılımcı Devlet, her altı yılda bir diğer Katılımcı Devletlerin temsilcilerini, uygulama alanında bulunan deniz üslerinden veya yardımcı deniz üslerinden birine, söz konusu üssün işlevlerini ve faaliyetlerini tanıtmak amacıyla davet edecektir.
- Katılımcı Devletler, uygulama alanı içerisinde konuşlandıkları, tam yüklü tonajları 400 ton ve üzerinde olan su üstü savaş gemilerinin, dalmış durumdaki deplasman tonajı 50 ton ve üzerinde olan denizaltıların ve amfibi gemilerin toplam sayıları ile uygulama alanında barış zamanında görevli Deniz Kuvvetleri personel sayısına ilişkin bilgi değişiminde bulunacaklardır. Bu bilgi, her yıl en geç 30 Nisan tarihi itibarıyla 01 Mayıs tarihinden geçerli olmak üzere gönderilecektir.
- Katılımcı Devletler, kendi egemen iradeleri ile alacakları karar doğrultusunda, uygulama alanı içerisinde planladıkları yıllık ulusal Deniz Kuvvetleri faaliyetlerinden en geniş kapsamlı iki tanesi hakkında, başlangıç ve bitiş tarihleri, faaliyetlerin genel amacı ve yeri, savaş gemilerin sayısı ve mümkünse katılan birliklerin toplam sayısı gibi bilgileri her yıl en geç 01 Ocak tarihine kadar diğer Katılımcı Devletlere bildireceklerdir. Katılımcı Devletler, söz konusu bilgileri gerektiğinde güncelleştireceklerdir.
- İşbirliği yoluyla güvenliğin sağlanmasını teminen, yıllık olarak İngilizce alfabetik sıraya uygun bir rotasyon usulüyle, her Katılımcı Devlet ulusal deniz tatbikatlarından birini, Deniz Kuvvetleri Yıllık Güven Tatbikatı (DKYGT) olarak belirleyecek ve söz konusu tatbikata ve bu tatbikatla ilgili diğer faaliyetlere iştirak etmeleri için diğer Katılımcı Devletlerden temsilciler ve/veya birlikler davet edecektir.

5.5.4. Karadeniz Ülkeleri Sahil Güvenlik/Sınır Birlikleri Komutanlar Toplantısı girişimi

Karadeniz ülkeleri Sahil Güvenlik/Sınır birlikleri Komutanlar Toplantıları Türkiye'nin inisiyatifi ve öncülüğünde ilgili ülkeler ile 2000 yılında mektup teatisi yapılarak

başlatılmıştır⁹³. Karadeniz’de terörizm ve her türlü yasadışı faaliyetin önlenmesi ve deniz güvenliğinin artırılması için işbirliği yapılması, deniz kirliliğinin önlenmesi, arama kurtarma faaliyetleri ve müşterek eğitim konularında işbirliği yapılması bu girişimin amaçlarındandır.

Karadeniz bölgesinin güvenliğinin artırılması ve terörizm, yasadışı göç, uyuşturucu ve radyoaktif madde ve silah kaçakçılığı ve diğer bütün yasadışı faaliyetlerle mücadelede kolluk kuvvetleri arasındaki işbirliği ve koordinasyonun geliştirilmesi maksadıyla, katılımcı ülkeler;

- Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin sınır/sahil güvenlik hizmetleri arasında deniz alanlarında yasadışı faaliyetlerle mücadelede işbirliğinin artırılması,
- Karadeniz’de yasadışı faaliyetlerle mücadele konusunda koordinasyon ve işbirliğini sağlayan yasal mevzuatın güçlendirilmesi,
- Karşılıklı bilgi, belge ve yöntemlerin teatisinin geliştirilmesi,
- Bilgi teatisi ve kolluk yetkilerinin yerine getirilmesi konularında ortak eğitim ve hareket yapılması,

konularında anlaşmaya varmışlardır.

Karadeniz Deniz Güvenliği’nin sağlanmasına yardımcı olan girişim, Karadeniz’de karasuları dahilinde de olsa “Güvenliğin Bölünmezliği” ilkesine göre büyük önem taşımaktadır.

5.5.5. Değerlendirme

11 Eylül 2001 Dünya Ticaret Merkezine yapılan terörist saldırılar denizlerde yeni bir çağın başlamasına neden olmuştur. “Maritime Safety” (Denizde Emniyet) kavramı yanında “Maritime Security” (Denizde Güvenlik) kavramı da doğmuş, NATO tarihinde ilk kez olarak 5. maddeyi⁹⁴ işletmiş ve NATO Cebelitarık yaklaşma suları ile Akdeniz’de Active Endeavour Harekatına başlamıştır. Günümüzde denizlerin serbestliği ilkesi (mare liberium) sadece kavram olarak kalmış, terörizme karşı tüm dünya çapına yayılan faaliyetler denizlerdeki serbestliği azaltmıştır. Bütün gelişen bu olaylar, özellikle Soğuk Savaş sonrası kendine görev alanı bulmaya çalışan NATO’ya yardımcı olmuş ve varlık nedenini

⁹³ Konuyla ilgili olarak, 8-11 Mayıs 200’de Türkiye’de, 10-12 Eylül 2001’de Bulgaristan’da, 17-18 Eylül 2002’de Romanya’da, 16-17 Ekim 2003’te Ukrayna’da, 3-4 Kasım 2004’te RF’nda, 3-4 Ekim 2005’de Gürcistan’da, 7-9 Kasım 2006 Türkiye’de toplantılar icra edilmiştir.

⁹⁴ “Madde 5 :“Taraflar, Kuzey Amerika’da veya Avrupa’da içlerinden bir veya daha çoğuna yöneltilecek silahlı bir saldırının, hepsine yöneltilmiş bir saldırı olarak değerlendirileceği ve eğer böyle bir saldırı olursa BM yasasının 51nci maddesinde tanınan bireysel ya da toplu öz savunma hakkını kullanarak, Kuzey Atlantik bölgesinde güvenliği sağlamak ve korumak için bireysel olarak ve diğerleri ile birlikte, silahlı kuvvet kullanımı da dahil olmak üzere gerekli görülen eylemlerde bulunarak saldırıya uğrayan taraf ya da taraflara yardımcı olacakları konusunda anlaşmışlardır. Böylesine herhangi bir saldırı ve bunun sonucu olarak alınan bütün önlemler derhal Güvenlik Konseyi’ne bildirilecektir. Güvenlik Konseyi, uluslar arası barış ve güvenliği sağlamak ve korumak için gerekli önlemleri aldığı zaman, bu önlemlere son verilecektir”., Bkz., NATO Handbook, NATO Office of Information and Press, Brüksel, Ekim 1995

onaylayan bir argümana dönüşmüştür. Gerçekte denizlerdeki terör olayları incelendiğinde Karadeniz’de tehdit olarak kabul edilebilecek bir hususun olmadığı, ancak risklerin bulunduğu görülmektedir. 2005 ve 2006 yıllarının ilk dönemlerinde NATO ve AB genişlemesi paralelinde gözler Karadeniz’e çevrilmiştir. ABD ve NATO Karadeniz’e çıkabilmek için başlangıçta Karadeniz’de suni tehditler yaratmış, bölge ülkelerin bu tehditler ile baş etmelerinin zorluğu çeşitli ortamlarda gündeme getirilerek Montreux dahil Karadeniz’e çıkış için bütün yollar denenmiştir.

Büyük bir tesadüf olarak BLACKSEAFOR, Türkiye önderliğinde 1 Nisan 2001 tarihinde teşkil edilmiştir. Dünya’da diğer ülkelere örnek olarak gösterilen bu girişim, gelişen olaylara karşı terörizm faaliyetlerinde de kullanılmak için transformasyona tabi tutulmak istenmiş, ancak gerek ABD’nin gerekse AB’nin kontrolü altındaki Romanya ve Bulgaristan’ın tutumlarıyla ilerleme sağlanamamıştır. Karadeniz’de istikrarın esas sebebi Montreux Sözleşmesinden kaynaklanan kısıtlamalar nedeniyle Karadeniz’de dengelerin korunmuş olmasıdır. Ancak 11 Eylül’den sonra gelişen olaylar nedeniyle gene Türkiye’nin inisiyatifiyle Karadeniz Uyum (BLACKSEA HARMONY) hareketi başlatılmıştır. BLACKSEA HARMONY hareketi Active Endeavour hareketi benzeri ve terörizme karşı odaklanmış bir harekattir. Karadeniz’de her türlü yapılacak girişimin kıyıdaş ülkelerinde katılımıyla müşterek bir platform dahilinde yapılması politikası gereği, bu harekate katılım için diğer kıyıdaş ülkelere de davet yapılmıştır. Denizlerde sürekli gemi dolaştırabilmek ancak güçlü bir deniz gücü ve ekonomi ile mümkün olabilir. Karadeniz’de güçlü devlet statüsünde sayılabilecek sadece RF ve Türkiye’dir. Bu nedenle Kıyıdaş ülkelere bu harekate katılmak için denizlerde gemi dolaştırmanın gerekmediği, ülkeler arasında kurulacak bilgi değişim mekanizmaları ile bu hareket içinde yer alabilecekleri belirtilmiştir. Harekate 7 Kasım 2006 tarihinde RF katıldığını açıklamıştır. Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan ile halen görüşmeler devam etmektedir. Karadeniz’in Akdeniz’in beşte biri (yaklaşık 430.000 km kare) büyüklükte kapalı bir deniz olduğu ve kıyıdaş ülkelerin deniz ve sahil güvenlik kuvvetlerinin imkan kabiliyetleri göz önüne alındığında Karadeniz’in güvenliği Kıyıdaş ülkeler tarafından rahatlıkla sağlanabilir. 2006 yılı itibariyle Karadeniz’de BLACKSEAFOR, Blacksea Harmony Harekati ve Güven ve Güven Arttırıcı Önlemler (CSBM-Confidence Security Building Measures) faaliyetleri sorunsuz olarak yürütülmektedir.

Ancak, gelecekte tahminlerin ötesinde gelişmeler olabilir. Özellikle Romanya ve Bulgaristan AB’ye girdikten sonra ve eğer ABD politikalarında değişiklik olmadığı takdirde tekrar Karadeniz’e genişleme doğrultusunda Türkiye baskılara maruz kalabilir. Tabi ki bunların en tehlikelisi Montreux sözleşmesine yönelik olanlar olacaktır. Montreux

Sözleşmeleri sırasında karşımızda olan ve II.Dünya savaşı sonunda değiştirilmesi yönünde Türkiye'ye baskı yapan SSCB, şimdi RF olarak bize en büyük destekçi olarak görülmektedir. Ancak tarih göstermiştir ki ülkelerin dostları yoktur, ülkelerin menfaatleri vardır. 2006 yılı için Karadeniz'in Güvenliği ile ilgili elimizde kuvvetli argüman olarak kullandığımız hususların gelecekte hiçbir önemi kalmayabilir. Bu nedenle geleceğe yönelik alternatifli senaryolara göre politikalar ve stratejiler tespit edilmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

5.6. Deniz Güvenliğine Yönelik Diğer Girişimler

5.6.1. Elektronik Deniz Ulaşım Sistemi (Marine Electronic Highway)

Uluslararası ticarete önde gelen taşımacılık şekli deniz taşımacılığıdır. Ancak sanıldığı aksine denizcilik sektörü aynı zamanda en tehlikeli sektörlerden biridir. Bu nedenle denizcilik sektöründe emniyet her zaman önceliği olan bir konu olmuştur. Yaşanan acı tecrübeler sonucunda dünya artık gemi işletmeciliği ile ilgili olarak mevcut bulunan risklerin farkındadır. Ölümle sonuçlanan ve/veya yoğun çevre kirliliğine yol açan kazalar tüm ülkeleri daha güvenli denizler ve daha temiz deniz çevresi için uluslararası önlemler almaya zorlamaktadır. İstatistiklere göre deniz kazalarının yüzde 80'i insan hatasından kaynaklanmaktadır Öte yandan deniz taşımacılığından ve denizden kaynaklanan kirlilikler deniz çevresinin toplam kirliliği içinde yüzde 20 gibi bir oranı oluşturmaktadır.

İnsan hatası ve operasyonel hatalardan kaynaklanan riski azaltmak maksadıyla köprü üstü faaliyetlerinde Köprü üstü Kaynak Yönetimi (KKY) konsepti uygulanmaktadır. KKY prensipleri aslında sivil havacılık sektörü tarafından uçak kokpit'inde insan hatalarını azaltmak için oluşturulan Mürettebat Kaynak Yönetim usullerine dayandırılmıştır. KKY hata zincirinin gelişmesini önlemek ve kırmak maksadıyla hata belirleyici tuzakların kullanımını öngörmektedir. Başarılı bir KKY için iki unsur gereklidir. Bunlardan birinci ve en önemli olanı etkili iletişimdir. İkinci husus ise köprü üstünde mevcut tüm kaynakların entegrasyonudur. Kanadalı yatırımcılar elektronik haritaların kullanımına başlanan 1994 yılından itibaren proaktif olarak KKY konseptini ve buna paralel eğitim programlarını uygulamışlardır. KKY ile bilginin açık olarak değişilmesi kültürü köprü üstünde yaratılmıştır. KKY, EHGBS (Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi) ve OTS (Otomatik Teşhis Sistemleri) bilgi teknolojilerinin ideal olarak kullanılması için gerekli ortamın köprü üstünde oluşturulmasına katkıda bulunmuştur .

İnsanlık 2000'li yıllarla beraber adına Bilgi Çağı denilen yeni bir çağa girmektedir. Bu çağda, insanlık tarihinde ilk defa bilgi, tüm diğer kaynakların önüne geçmiştir. Bilgi teknolojisinde yaşanan büyük gelişmelerin yeni yüzyılda da büyüyerek devam etmesi

öngörülmektedir. Gelişen bilgisayar ağ sistemleri, birbirine irtibatlı iletişim sistemleri çok kısa bir süre içinde yeni bir alt yapı oluşturarak, insan hayatını ilgilendiren tüm faaliyetleri değiştirebilmektedir. Sürekli değişim gösteren bilgi teknolojisi paralelinde, dünya ulaşım sektörleri de değişim göstermektedir. Bilgi teknoloji (IT)'lerin şu anda ulaştığı düzey sayesinde tüm ulaşım sektöründe performans artışı sağlayacak, birbirini bütünleyen, bilgi yönetimi alt yapısı oluşturulması mümkündür. Son on yıl içerisinde elektronik harita konusunda elde edilen tecrübeler ışığında EHBGS teknik özellikler dışında insan ve işlev boyutunda da geliştirilmeye başlanmıştır. Bu kapsamda, elektronik harita konusunda öncü ülke konumundaki Kanada'da bilgi teknolojileri kullanarak denizcilere doğru, güncel ve gerçek zamanlı bilgi dağıtımını sağlayacak ve böylelikle seyir emniyetine, çevre korumasına ve deniz ulaştırmasının hızlı ve verimli olmasına yardımcı olacak bir konsept geliştirilmiştir.

Gelişmiş teknolojileri kullanarak denizcilere doğru, güncel ve gerçek zamanlı bilgi dağıtımını sağlayacak ve böylelikle seyir emniyetine, çevre korumasına ve deniz ulaştırmasının hızlı ve verimli olmasına yardımcı olacak bu konsept Marine Electronic Highway (MEH)-Elektronik Deniz Ulaşım Sistemi (EDUS) olarak adlandırılmaktadır. EDUS Kanada'da, Güney Doğu Asya'da geliştirilmeye başlanmıştır. Bu gün için dünyada üçüncü örneği olacak Baltık Denizi'nde EDUS'un ilk adımları Helsinki Komisyonu'nun aldığı kararlar ile atılmış, Karayiplerde de benzer çalışmalara başlanılmıştır. Havacılıktaki hava bilgi sistemine benzer ve fakat daha kapsamlı olan EDUS Avrupa Birliği'nin gemi trafik izleme ve bilgi sistemi olan SafeSeaNet benzeri bir sistemdir. Çevre kirlenmesi, acil müdahale, arama kurtarma faaliyetlerine destek sağlaması bakımından EDUS daha kapsamlı bir sistemdir.

EDUS ortak uluslararası standarda göre geliştirilmiş aşağıdaki bileşkelere oluşan bir bilgi altyapısıdır.

- Elektronik Seyir Haritaları (ESH)
- Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi (EHGBS)
- Uydu Konumlama Sistemi Yer İstasyonu (DGPS)
- Telsiz Muhabere Sistemleri (TMS)
- Radarlar
- Otomatik Tanıma Sistemi (OTS)
- Çevresel (Meteorolojik ve Oşinografik) Ölçme Sistemleri
- Seyir yardımcıları
- Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS)

Türk Boğazlar Bölgesinde oluşturulan Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi (GTYBS) bilgi alt yapı sistemi ile EDUS'un kamu sektörü tarafından gerçekleştirilmesi gerekli DGPS,

Radar, Oşinografik Meteorolojik Sistemler, ESH üretim alt yapı yatırımları hayata geçirilmiştir. Bu proje sayesinde Boğazlar Bölgesinden başlayarak, önce Karadeniz'e bilahare de Akdeniz'e genişleyebilecek dünyada Baltık Denizinden sonra dördüncü olarak gerçekleşebilecek Karadeniz EDUS'un önemli unsurları tamamlanmıştır. Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı (SHOD)nın envanterinde bulunan Türkiye denizlerini kapsayan seyir haritalarının büyük bölümü ESH na dönüştürülmüştür. Bütün haritaların IMO tarafından da kabul edilen çift-yakıt yaklaşımına uygun olarak, Raster Harita olarak da üretilip piyasaya sunması ile, öncelikle Türk Boğazlar Bölgesinde teşkil edilecek ve bilahare Karadeniz ve daha sonra Akdeniz'e genişletilecek EDUS için gerekli başlangıç teknik basamakları, Karadeniz'in diğer ülkelere ait ESH hariç, yerine getirilmiş olacaktır.

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Türkiye denizlerini kapsayacak DGPS ve OTS projeleri gerçekleşme aşamasındadır. EDUS teknik alt yapısının kamu tarafından büyük bir yatırım gerektiren kısmı Türk Boğazlar Bölgesinde tamamlanmış olup diğer denizlerimizde tamamlanma aşamasındadır. Özel sektör tasarrufunda olan ancak dünyadaki örneklerine bakıldığında iyimser bir yapı gösteren diğer basamakların (EHGBS nin denizcilik sektörü tarafından benimsenmesi, ESH kullanımı ve ESH dağıtımını için özel sektörden istekli şirketlerin bulunması gibi) aşılmasının pek zor olmayacağı değerlendirilmektedir. ESH dağıtımının Türk Boğazları Bölgesinde Türkiye tarafından (SHOD kanalıyla) yapılması, Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de özel sektör işbirliği ile ESH bölgesel dağıtım merkezi/özel sektör modelinin Türkiye'de oluşturulması ülkemize sürekli gelir kaynağı yaratacaktır.

Türkiye ile Karadeniz ülkeleri alanında Hidrografi ve Seyir Emniyeti alanında işbirliği yapmak üzere gerekli ekonomik, politik ve askeri alanlarda işbirliği ortamı mevcuttur. Karadeniz'de daha emniyetli, daha verimli ve çevre korumasını öngören EDUS sistemini kurmak için Türkiye tarafından mevcut işbirliği platformları kullanılarak aktif girişim başlatmak üzere uygun ortam bulunduğu değerlendirilmektedir. İstanbul Boğazında son 5 yılda tehlikeli yük taşıyan gemi trafiği incelendiğinde 1996 da 4250 olan tanker sayısının 2001 yılında 6500 a, aylık ortalama tanker sayısının 343 den 543'e, günlük tanker sayısının 12 den 18 e çıktığı gözlenmektedir. Bu çok önemli bir artıştır.

Soğuk savaşın sona ermesinden sonra Karadeniz bölge ülkelerinin serbest piyasa ekonomisini benimsemeleri paralelinde önümüzdeki dönemde artan ticaret hacmine uygun olarak tanker haricindeki gemi sayısının da hızla artması beklenmektedir. Bir geminin ortalama olarak Türk Boğazlarından 5-10 defa geçtiği göz önüne alınırsa Türk Boğazlarını kullanan gemi sayısı ortalama 5000 ile 10000 arasında olmaktadır. Bugün için Türk Boğazlarını kullanan gemi sayısı EDUS'un benimsendiği takdirde büyük bir kitleye hizmet

vereceği ve oluşturulacak mali modelin kendi kendini idame edebileceği anlamına gelmektedir. Kendi kendini idame edecek EDUS özellikle ESH hizmetlerinde önemli gelir kaynağı sağlanacaktır.

EDUS özel sektörün deniz bilgilerini daha emniyetli ve daha karlı olması nedeni ile kullanmayı tercih edeceği temel prensibine dayanmaktadır. Başka bir deyişle EHGBS'nin özel sektör tarafından gönüllü olarak kullanılması EDUS konseptinin temelini oluşturmaktadır. Bu, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile barış zamanı geçiş serbestisine sahip ticaret gemilerine bilgi sağlayacak Karadeniz EDUS sistemi için de geçerli olacaktır.

Özel sektör denizcilik işletmeleri genellikle ESH kullanımını öncelikle trafiğin yoğun olduğu bölgelerde, liman yaklaşma sularında ve liman içinde tercih etmektedir. Onlar için açık denizler aynı öncelik derecesine sahip değildir. Bu nedenle alçak görüş şartlarında trafiğe kapanmak zorunda kalan boğazlardan emniyetli geçiş yapabilmek ve bu zaman kaybını önlemek üzere öncelikle tankerlerin ve büyük tonajlı gemilerin ESH kullanımına öncelik vereceği değerlendirilmektedir. Yukarıda belirtildiği gibi bölgede Türkiye'nin ESH üretim imkan ve kabiliyeti vardır. Bu konuda Türkiye Akdeniz'de İtalya'dan daha iyi durumdadır. Karadeniz'de EDUS teşkili halinde Türkiye ESH üretim ve dağıtımında belirleyici konumda olacaktır. Admiralty'nin dünya çapında deniz haritacılığında sağladığı pazar payını Türkiye bölgesinde sağlama şansına sahiptir. Herhangi bir proje milli veya bölgesel öncelikleri yansıtması ve ilgili ülke veya ülkeler tarafından desteklenmesi ve dünya çevresini geliştirmesine veya çevreye tehdit olan unsurların riskini azaltmasına yardımcı olacaksa bu proje için kredi almak üzere herhangi bir şirket veya devlet tarafından garanti alınmasına gerek kalmadan doğrudan UNDP, UNEP veya Dünya Bankasına yapılabilmekte ve gelişmekte olan ülkelerden ilgili anlaşmayı imzalayanlar bu destekten yararlanabilmektedir.

Karadeniz'de seyir güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi her geçen gün önem kazanmaktadır. Kafkas petrollerinin batıya taşınımı, Karadeniz ülkelerinin ekonomilerindeki iyileşmeye paralel olarak artan ticaret hacmi deniz ulaştırmasını artırmıştır. Serbest piyasa ekonomisine geçiş birçok alanda olduğu gibi denizcilikte de boşluk yaratmış, yeterli eğitimli personel ve donatıma sahip olmayan, çoğu nehir tipi gemiler Karadeniz'de seyir güvenliğini olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır. Bu nedenle EDUS projesi milli ve bölgesel öncelikleri yansıttığında Dünya Bankası başta olmak üzere yukarıda belirtilen kuruluşlar tarafından desteklenebilecek nitelikte bir projedir. Bu nedenle herhangi bir risk ve mali külfet yüklenmeden Karadeniz EDUS Olabilirlik Raporu için Dünya Bankasına talepte bulunulması mümkündür.

Karadeniz’de Türk Boğazlar Bölgesinde oluşturulan GTYBS, EDUS teşkili için gerekli kamu altyapısını önemli ölçüde sağlamaktadır. Her şeyden önce böyle bir sistem seyir emniyetine sağladığı destek ve bilgi unsurlarının takibi ile çevrenin iyileştirilmesinde faydalı olacak, çevreyi tehdit eden unsurların azalmasına neden olacak ve bilgilerin satışından elde edilecek gelirler bölge ve ülkemiz ekonomisine katkı sağlayacaktır.

EDUS’un bilgi altyapısı yaklaşımının öngörülen faydaları aşağıdaki maddelerde sunulmuştur.

- Kamu sorumlu makamlarına deniz kaynaklarının yönetiminde planlama, izleme ve reaksiyon gösterme aşamalarında yardımcı olacak sürdürülebilir deniz bilgi kaynağı temin edilecektir.
- Kamu sorumlu makamlarına genelde sınırları aşan yapı gösteren çevreye ait konularda planlama ve reaksiyon göstermeye yardımcı olacak milli bilgi banka ağının kurulması imkanı yaratılacaktır.
- Bilgi satışından elde edilen gelirler bu bilgileri temin eden kamu kuruluşlarına sağladıkları bilgi oranında paylaşılacaktır. Böylece böyle bir bilgi bankasını oluşturmak ve idame etmek için yapılan harcamaların geri ödemesi yapılacaktır.
- Bölge çapında bir iletişim ağı kurularak ortak bilgi dağıtım sistemi kurulacak ve böylece kurulması daha pahalı ve işletmesi göreceli olarak daha az verimli olacak milli dağıtım servislerinin teşkil edilmesine gerek kalmayacaktır.
- Bölgesel iletişim ağı sayesinde deniz kamu sektörü yöneticileri gemi hareketlerini daha kolay izleyebilecekler sızıntıları, balast sularının denize akıtılmasını, bölgede yaşamayan zararlı türlerin balast sularının akıtılması ile denize bırakılmasını engellemek üzere çıkartılan kuralları daha kolay uygulatabilecektir.

Sonuç olarak Karadeniz’de EDUS’u oluşturabilmek için gerekli teknik alt yapının en önemli bileşikleri Türk Boğazları Bölgesi Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi ile gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle öncelikle İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı’nda bilahare Karadeniz, Ege ve Akdeniz’de EDUS teşkili için girişimlerin başlatılması deniz alaka ve menfaatlerimiz ve sürdürülebilir mali kaynak yaratmak bakımından gerekli ve faydalı mütalaa edilmektedir.

5.6.2. Maritime Domain Awareness (MDA)-Maritime Situational Awareness (MSA) Girişimleri

Deniz Alanları Farkındalığı (Maritime Domain Awareness -MDA) yeni ismi ile Denizde Durum Farkındalığı (Maritime Situational Awareness -MSA) girişimlerinin temeli, özellikle 11 Eylül olaylarından sonra uçakların IFF (Identification Friend and Foe) sistemleri bir sistem

yaklaşımı ile ticaret gemilerin AIS (Automatic Identification System) ve halihazırda geliştirilme aşamasında olan LRIT (Long Range Identification and Tracking) sistemleri ile izlenmesi ve ülkeler arasında kurulacak network sistemleri ile bilgi değişim mekanizmalarının geliştirilerek tüm denizlerde 24 saat esasına dayalı tanımlanmış deniz resmi veya ticaret gemilerine ait “Beyaz Resmin” oluşturulmasına dayanmaktadır.

Tanımlanmış Deniz Resminin oluşturmasında sisteme bilgi sağlayan unsurlar,

- Denizlerde keşif gözetleme faaliyetleri icra eden yüzer/uçar platformlar
- Sahil özetleme radarları
- VTS (Vessel Traffic System) istasyonları
- AIS (OTS) istasyonları, LRIT sistemleri
- İlgili denizcilik kuruluşları (Liman otoriteleri gibi)
- Sahil Güvenlik Komutanlığı
- Diğer ülke/kuruluşlardan gelen bilgiler, olarak belirtilebilir.

Özellikle NATO ülkeleri denizlerin güvenliği kapsamında tüm denizlerde sürekli olarak gemi görevlendirilmesinin imkansız oluşu gerçeğini anlamış ve bu kapsamda başlatılmış olan projeleri (İtalyanların VRTMC projesi gibi) desteklemiştir. Türkiye’de Karadeniz başta olmak üzere tüm çevre denizlerimizi kapsayacak AIS ağını kurmuş, ilgili kurum ve kuruluşlarında iştiraki ile çevre denizlerimizde 24 saat esasına göre tanımlanmış deniz resmini tesis ve idame etmeye başlamıştır. Bu konuda 2005 yılından 2007 yılına kadar gelinen nokta analiz edildiğinde, Kasım 2005’de Akdeniz’de icra edilen Active Endeavour Harekatında 3 gemi ile yaklaşık aynı anda 60-80 gemi izlenebilirken, bugün aynı hareket alanında aynı anda 3000-3500 gemi izlenebilmektedir. Bu faaliyetlerde aslında en önemli husus bu kadar gemiyi izlemek değil, bu kadar gemiye ait bilgiyi analiz edebilmektir. Bugün için Karadeniz’de gelinen noktada Boğazlardaki VTS sistemleri, Karadeniz’deki sahil gözetleme radarları ve AIS istasyonları ile tanımlanmış deniz resminin büyük bir oranda kesintisiz olarak idame edilebildiğidir. Burada kısıtlayıcı faktör AIS istasyonların menzili (70-80 deniz mili)’dir. LRIT sistemleri ile resmin tamamlanmasındaki boşluklarda kapatılacaktır. Ayrıca RF 27 Aralık 2006 tarihinden itibaren Karadeniz Uyum Harekatı’na iştirak etmeye başlamıştır. RF’nin Novorosisky’de kurduğu⁹⁵ gerek sivil gerekse askeri koordinasyon merkezleri ile bilgi

⁹⁵ “RF karadeniz’deki deniz ticaret trafiğini 24 saat esasına göre izlemek üzere 2000 yılında “Victoria Vessel Monitoring System (VMS)” sistemini kurmuştur. Sistem Inmarsat C veya D monteli ticaret gemilerinden GPS sinyallerinin alınarak ana bilgi merkezine buradan da internet tabanlı bir yazılım ile sistem içerisine katılan diğer ülkelere gönderilmesi prensibine dayanmaktadır.”, Bkz., <http://www.victoria.marsat.ru>

değişiminin başlamasını müteakip Karadeniz için hayati önemdeki deniz yolu trafik hattı olan İstanbul Boğazı-Novorosısky ulaştırma yolu tamamen izlenecektir.

5.6.3. Uzak Mesafe Gemileri Tanımlama ve Takip Sistemi (Long Range Identification and Tracking System-LRIT)

Geliştirilme aşamasında olan Uzak Mesafe Gemi Tanımlama ve Takip (Long Range Identification and Tracking-LRIT) Sistemi, deniz güvenliğinin artırılmasına yönelik yürütülen çalışmalar kapsamında gemilerin anlık olarak izlenmesi prensibine dayalı olarak 2002 yılında icra edilen SOLAS Konferansı sonucunda ortaya çıkmış olup, sistemin 2008 yılı sonu itibariyle uygulamaya geçmesi planlanmaktadır⁹⁶. SOLAS'a tabi tüm ülkeler sistemi kurmakla/işletmekle yükümlü bulunmaktadırlar. Devletler, kendi bayrağını taşıyan tüm gemileri ve kendi limanına veya yetki alanında bulunan deniz alanına geleceğini bildiren gemileri 1000 deniz mili mesafeden izleyebileceklerdir. Sisteme bilgi gönderme periyodu azami 6 saat, asgari 15 dakika olabilecek, ülkelerin bilgileri talep periyotları değişebilecektir.

LRIT sistemi ile gemilerden, otomatik olarak gemi kimliği, enlem ve boylam olarak gemi mevki ve gemi mevkinin tarih ve saat bilgisi alınacaktır. Gemiler bu bilgileri otomatik olarak gönderebilecek sistemlere sahip olacaktır. Otomatik Tanımlama Sistemi (OTS) bulunan ve A1 bölgesi (en az bir VHF sahil istasyonu tarafından kaplanan ve VHF uyarılarının alınabileceği deniz alanı) içerisinde seyreden gemiler LRIT gereklerine uymak zorunda değildir. Sistemden bilgiler iki durumda talep edilecektir :

- Ülkeler bayrağını taşıyan gemilerin bilgilerini, geminin nerede olduğuna bakılmaksızın alabileceklerdir.
- Kendi ülke tesislerine ya da hükümler hakları bulunan sulara gelen gemilere ait gemi bilgileri, ülkeler tarafından belirlenecek azami mesafeden itibaren bayrağına bakılmaksızın ilgili ülkeye aktarılacaktır.

Mesafenin artması, maliyeti de artıracığından, maliyet, güvenlik ve idari mülhazaları içeren uygun bir rapor mesafesinin tespit edilmesi gerekmektedir. LRIT sistemi OTS'nin çalışma mantığına benzemekte olup, OTS ile karşılaştırıldığında sistemin ;

Avantajları;

- Menzilin OTS'e göre çok daha fazla (teoride sınırsız) olduğu,

⁹⁶ Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Emniyeti Komitesi'nin 82. oturumu (MSC-82) 29 Kasım-8 Aralık 2006 tarihleri arasında İstanbul'da icra edilmiştir. MSC-82'in teknik açıdan en önemli konusunu Uzun Mesafeli Teşhis ve İzleme (LRIT) Sistemi teşkil etmiştir. 1 Ocak 2008 tarihinden itibaren tedrican yürürlüğe konulacak olan LRIT sistemi, 300 Gross Ton ve üzerindeki yük gemileri ile bütün yolcu gemileri ve açık deniz sondaj ünitelerine monte edilecek özel cihazlar ve uydu sistemleri vasıtasıyla dünya deniz trafiğinin küresel boyutta izlenmesini öngörmektedir

- Bayrağımızı taşıyan gemilerin bulunduğu her yerden takip edilebileceği,
 - Limanlarımıza gelecek gemilerin daha uzak mesafelerden takip edilebileceği,
- Zafiyetleri olarak ;

- LRIT sisteminin OTS gibi gerçek zamanlı olmadığı (OTS bilgileri en geç 6 saniyede bir güncellenirken, LRIT bilgileri azami 6 saat, asgari 15 dakikada bir güncellenecektir),
- OTS'ye göre daha az bilgi içerdiği,
- İşletme maliyetlerinin çok daha yüksek olduğu,
- Kurulma aşamasında olduğu için gerçekleştirilmesinin zaman alacağı,
- VTS, sahil gözetleme radarı vb. sistemlerle gerçek zamanla entegrasyona uygun olmadığı, örlmektedir.

LRIT sisteminin INMARSAT uyduları kullanılarak faal hale getirilmesi planlanmakta olup, talep edilen LRIT bilgilerinin maliyeti tamamen bilgiyi talep eden taraf devletlerce karşılanacak ve gemilere, LRIT bilgilerini otomatik olarak gönderebilecek teçhizatın donanımı haricinde herhangi bir maliyet getirilmeyecektir. Veri iletim ortamı olarak uydunun yerine alternatif olarak HF tabanlı bir sistemin de kullanılabilme durumu mevcuttur.

LRIT'te veri aktarımının temel mimarisi "takip edilen gemi > veri aktarım ortamı (uydu/telsiz) > ilgili veri merkezi > muhatap ülke veri merkezi" şeklindedir. Bu kapsamda ülkeler, kendi ulusal veri merkezlerini kurabilecekleri gibi bölgesel veya müşterek veri merkezlerini de kullanabilecektir. Ulusal LRIT Veri Merkezi kurularak, LRIT bilgilerinin gerek güvenlik, gerekse istihbarat açısından elde edilmesinin ülkemizin hak ve menfaatleri açısından faydalı olacağı, Bölgesel yada Müşterek LRIT Veri Merkezi oluşturulması durumunda aynı bölgede seyreden gemilere ilişkin LRIT bilgilerinin birden fazla devlet tarafından alınması nedeniyle sistem maliyetinin daha düşük olacağı mütalaa edilmektedir.

Taraf devletlerin Arama ve Kurtarma Merkezleri, tehlikedeki insanların kurtarılması amacıyla ihtiyaç duyulduğunda LRIT bilgisine ücret ödmeden ulaşabileceklerdir. Ancak, bu bilgilerin hangi sahada, ne sıklıkla verileceği netleşmiş değildir. LRIT veri dağıtım planının oluşturulması kapsamında, arama kurtarma bölgelerinin de kayıt altına alınması söz konusu olacağından, Türk Arama ve Kurtarma Sahası'nın mevcut haliyle kayıt altına alınmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

LRIT sistemine yönelik mimari ve ücretlendirme detayları kesinlik kazanmamış olup, LRIT maliyetine esas teşkil edecek temel parametreler ;

- Gemilere monte edilecek teçhizatın maliyeti,

- Veri toplama ve muhabere maliyeti (uydudan gemilere ait istenen bilgi ücreti),
- Uluslar arası veri tabanı işletme giderleri,
- Veri tabanı sistem kurulum ve işletme giderleri,
- Kurulacak LRIT Veri Merkezleri (Uluslararası/Ulusal/Bölgesel/Müşterek),

olacaktır. Maliyet, sistemin işletimi safhasında uygulanacak rapor frekansı (24 saat-15 dakika) ve rapor mesafesine (geminin gideceği/ayrıldığı limandan kaç mil mesafeye kadar raporu göndereceği) paralel olarak artacak veya azalacaktır. Ancak, OTS sisteminin devreye girmesiyle birlikte ülkemiz için kıyılara yaklaşan gemilerin rapor frekanslarının artmasına gerek olmayacağı değerlendirilmektedir.

LRIT sisteminde, devletler tarafından talep edilmeyen raporların (örn:okyanus geçişleri) kimin tarafından ödeneceği, ayrı ülkelere gönderilen aynı maksatlı raporlarda (liman devleti, bayrak devleti gibi) nasıl bir yol izleneceği netleştirilmemiştir. Talep edilmeyen raporların, rapor ücretlerine yansıtılması düşünülmekle birlikte, bunun nasıl belirleneceği öngörülmemiştir. Talep edilmeyen raporlara yönelik olarak, bayrağını taşıyan çok sayıda gemisi bulunan ülkelerin talep etmeyeceği raporlar, diğer ülkeler arasında bölüştürülecek olup, bu durumun ülkeler arasında büyük bir haksızlık yaratabileceği değerlendirilmektedir. Mevcut durum itibarı ile Türkiye için OTS sisteminin, takip açısından büyük bir zafiyeti kısa sürede kapatacağı, LRIT sisteminden ise kısa vadede aynı kazanımın söz konusu olamayacağı kıymetlendirilmektedir.

Belirtilen durumlar dikkate alınarak, LRIT'ın Türkiye'ye en büyük kazanımının ;

a. Arama kurtarma bölgemizde, arama kurtarma maksadıyla talep edilecek bilgilere istinaden, Arama Kurtarma Sorumluluk Bölgemizin uluslar arası platformlarda gündeme getirilebilecek olması,

b. Türk bayraklı gemilerin, dünyanın hemen hemen her noktasında takip edilebilecek olması,

c. Akdeniz'deki ticari deniz trafiğinin bir kısmının takip edilebilecek olması, değerlendirilmektedir.

LRIT Veri Merkezi olarak sistem maliyet etkinlik açısından incelendiğinde;

a. Müşterek/Bölgesel LRIT Veri Merkezi'nin kurulmasının daha uygun olacağı, ancak

böyle bir merkezin;

(1) EGE ve AKDENİZ'de işletimine yönelik Yunanistan ile GKRY kesimi ile sorunlar yaşanmasına sebep olacağı ve kurulamayacağı,

(2) Bazı komşularımız tarafından anılan sistemin kısa sürede kurulmasının pratikte mümkün görülmediği (Gürcistan, Ukrayna),

b. Milli bir merkez kurulması durumunda ise, diğer ülkelerin de merkezimizi kullanması teşvik edilerek, bu sayede zamanla işletim giderlerinden tasarruf edilebileceği, değerlendirilmektedir.

LRIT sisteminin deniz güvenliğine tanımlanmış deniz resminin elde edilmesi kapsamında sağlanması muhtemel faydalar aşağıda olduğu gibidir :

a. Tanımlanmış Deniz Resmi:

(1) LRIT sistemi gerçek zamanlı bir deniz resmi oluşturmamakla birlikte, gemilerin muhtemel mevki hakkında fikir vermekte, özellikle radar ve OTS menzili dışından HF radar ve Deniz Gözetleme kabiliyetli uçaklarla tespit edilecek temasların teşhisine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

(2) Gerçek zamanlı olmaması nedeniyle LRIT izinin; VTS, AIS gibi diğer sistemlerle entegrasyonu da son derece kısıtlıdır.

(3) Özellikle yasadışı faaliyetler (kaçakçılık, terör vb.) nedeniyle takip edilen gemilerin iz bilgileri, LRIT sistemi üzerinden takip edilebilecektir.

b. Gemilerin Kontrolü:

(1) LRIT sisteminin deniz güvenliği maksadıyla geliştirilmiş olması nedeniyle, başta Liman Makamları olmak üzere, gemilerin kontrol edilmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

(2) LRIT'nin özellikle Deniz Nakliyatının Kontrolü kapsamında, kriz döneminde ve kapatılmadığı ve engellenmediği takdirde muhasamatta Türk gemilerinin takibi açısından fayda sağlayacağı mütalaa edilmektedir.

(3) LRIT sistemi sayesinde, gemi limana girmeden uzun süre önce, hangi limana intikalde olduğu takip edilebilecektir.

(4) Ancak gemilerin limanda kontrol sorumluluğu Denizcilik Müsteşarlığı (Liman Başkanlıkları) ve Gümrükler Genel Müdürlükleri bünyesinde olduğundan, liman kontrolleri maksadıyla LRIT sisteminden faydalanması gereken unsurlar da başta bu kurumlardır.

c. Arama Kurtarma:

Sistem üzerinden alınacak bilgiler, COSPAS-SARSAT sinyalleri ile karşılaştırılabilecek, ayrıca diğer kanallardan alınan tehlike ikazlarının tanımlanmasında kullanılabilir.

Sistemin raporlama sıklığına göre ülkelere getireceği maliyet de net olmamakla birlikte, yapılan değerlendirme sonucunda, yılda yaklaşık 500 bin ABD dolarına varan bir işletim maliyeti olacağı düşünülmektedir. Bu giderler, rapor frekansları ve rapor mesafesine göre büyük artışlar gösterebilecek olup, gerçekleşecek maliyeti önceden kestirmek mevcut durum itibarı ile mümkün gözükmemektedir.

Sonuç olarak, LRIT sisteminin,

a. Türkiye'nin deniz ve yetki alanlarında tanımlanmış deniz resminin oluşturulmasına kısmen katkı sağlayacağı,

b. Halihazırda deniz güvenliği kapsamında şüpheli gemilerin takibi konusunda faydalı olacağı,

c. LRIT'nin özellikle Deniz Nakliyatının Kontrolü kapsamında, kriz döneminde ve kapatılmadığı/engellenmediği takdirde muhasamatta Türk gemilerinin takibi açısından fayda sağlayacağı, değerlendirilmektedir.

5.7. Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası

Karadeniz deniz güvenliği bağlamındaki Türkiye'nin politikası üç ana unsur etrafında şekillenmektedir. Bunlar özetle;

- Karadeniz'de mevcut risk ve tehditlerin boyutları,
- Karadeniz'e sahilдар ülkelerin bunlarla başa çıkabilme imkan ve kabiliyetleri,
- Bütüncül ve işbirlikçi yaklaşımdır.

Karadeniz'de mevcut asimetric risk ve tehditler başka denizlerle karşılaştırıldığında alarm verici boyutlarda değildir. 1960'lerden itibaren denizlerdeki korsanlık ve terör eylemleri analiz edildiğinde Karadeniz diğer deniz alanlarına göre en güvenilir deniz sınıfındadır. 1996 yılındaki Avrasya feribotunun kaçırılması dışında bugüne kadar herhangi bir terör olayı gerçekleşmemiştir. Esasen bu durum 2005 yılında BLACKSEAFOR bünyesinde yapılan kapsamlı bir risk değerlendirmesinde de vurgulanmıştır. Elbette bu Karadeniz'in risk ve tehditlerden tamamen arınmış olduğu anlamına gelmemektedir. Karadeniz'de güvenlik sorunlarının (organize suçlar) bu aşamada bölgenin güvenlik ve istikrarını etkileyecek seviyede olduklarını söylemek mümkün değildir. ABD ve NATO'nun Karadeniz'e çıkmak için ortaya attığı güvenlik boşluklarının olduğu söyleminin gerçekte herhangi bir ilgisi yoktur. ***Karadeniz'de herhangi bir güvenlik boşluğu bulunmamaktadır***⁹⁷. Ancak caydırıcı tedbirler alınması önem arz etmektedir çünkü ***Karadeniz'de tehlide***

⁹⁷ BLACKSEAFOR 2. siyasi istişare toplantısı Kiev/Ukrayna, 31 Mart 2005, Karadeniz'de Deniz Ortamında Risk Değerlendirilmesi Raporu

dönüşebilecek riskler mevcuttur. Burada Türkiye için en büyük risk İstanbul Boğazına yönelik bir terör eylemi olacaktır⁹⁸. Karadeniz'deki diğer önemli tehdit ise her yıl sürekli artan çevre kirlenmesidir. Bu kirlenme hem gemi kaynaklı hem de sahil dar ülkelerden kaynaklanan kıyı kaynaklı kirlenmelerdir. Terörizm risklerine karşı askeri tedbirler alınarak caydırıcılık sağlanırken, çevre kirliliğine karşı bütün ülkeler ortak bir tutum içinde olmadıkları takdirde tedbir almak çok güçtür.

Karadeniz'e sahil dar ülkelerin mevcut askeri imkan ve kabiliyetleri söz konusu risk ve tehdit potansiyeli ile başa çıkmak için yeterli seviyededir. Olası risk ve tehditlerle sahil dar ülkelerce başa çıkılamaması durumunda tabiatıyla, belli şartların yerine getirilmesi koşuluyla, dışarıdan yardım alınması mümkündür. BLACKSEAFOR anlaşmasının 19. Maddesi⁹⁹ de buna izin vermektedir. Ancak mevcut durumda böyle bir ihtiyaç söz konusu değildir. Türkiye tarafından izlenecek Karadeniz Güvenliği Politikası, hiçbir şekilde dış aktörleri dışlama çerçevesine oturtulmamalıdır. Burada en önemli husus Karadeniz'de kilit ülke konumundaki RF ile içerisinde yer aldığı güvenlik oluşumları arasında dengenin korunmasıdır. Karadeniz'de RF'yi dışlayacak herhangi bir politikanın işlerliğinin olmayacağı değerlendirilmektedir. Çevre güvenliği olarak durumu incelediğimizde ise ne yazık ki sahil dar ülkelerin RF hariç zayıf devlet statüsünde olması, çevreyi korumaya yönelik altyapılarının olmaması bu denizin her yıl daha da kirlenmesine sebep olmaktadır. Bu sorunların çözümü ne kadar IMO'nun yada uluslar arası kural ve yaptırımlar olsa dahi, ülkelerin ekonomik olarak güçlenmemeleri durumunda kısa ve orta vadede çözülemeyeceği değerlendirilmektedir.

⁹⁸ İstanbul Boğazında LPG yüklü bir tankerin patlamasının rihter ölçeğine göre 11 şiddetinde bir sarsıntıya ve binlerce insanın hayatı ile başta Türkiye olmak üzere Karadeniz sahil dar devletlerin ekonomilerinde büyük oranda hasara sebep olacağı değerlendirilmektedir. "Tarihte bu duruma benzer bir olay 6 Aralık 1917'de meydana gelen Halifax patlamasıdır. Belçika gemisi Imo Halifax limanından ayrılırken limana girmekte olan Fransız gemisi Mont Blac ile çarpışmıştır. I. Dünya Savaşının devam ettiği bu dönemde Mont Blanc, 35 ton Benzol, 10 ton top pamuğu, 2300 ton patlayıcılarda kullanılan picric asit , 300 adet cephane ve 400 pound TNT taşımaktaydı. Çarpışmadan sonra patlamanın etkisi o kadar büyük olmuştur ki 3000 tonluk gemi küçük parçalar halinde çok geniş bir alana yayılmış, geminin yarım tonluk demiri 2 mil uzağa savrulmuş, 50 mil civarındaki bütün camlar kırılmış, patlamanın şok dalgası 270 mil uzaktan hissedilmiş, binlerce insan hayatını kaybetmiş ve yaralanmıştır. Günümüzde LNG tankerlerinin taşıma kapasiteleri göz önüne alındığında , muhtemel bir terörist saldırı sonucunda ortaya çıkacak zayıt ve yıkım çok büyük olacaktır. 1917 yılında ki Halifax patlaması, LNG gemilerine olası bir terörist saldırının sonuçlarını öngörebilmek için acı dolu bir örnektir.", Bkz. <http://www.halifax.ca/community/explode.html>

⁹⁹ BLACKSEAFOR Andlaşmasının 19. maddesi; "1. BLACKSEAFOR, görevlerine yapıcı bir şekilde katkıda bulunmaya ehil ve istekli üçüncü devlet(ler)in iştirakine açıktır. 2. Bir devletin BLACKSEAFOR faaliyetine iştiraki için başvurusunu müteakip, konu Tarafların uygun makamlarınca ele alınacaktır. 3. Üçüncü devlet(ler)in katılımına ilişkin karar bu Anlaşmanın Madde II, Paragraf 6'sına uygun olarak alınacaktır. 4. BSNC oйдаşma temelinde diğer devletlerin BLACKSEAFOR ile işbirliği tekliflerini ele alabilir ve üçüncü devlet(ler)den herhangi bir BLACKSEAFOR faaliyetine iştirak etmelerini isteyebilir. 5. İştirakin ne şekilde olacağı Taraflar ve iştirak eden devlet(ler) arasında belirlenecek ve üzerinde mutabakata varılacaktır."

Karadeniz'de deniz güvenliği düzenlemelerine herhangi bir kutuplaşmaya gidilmeden tüm sahil dar ülkelerin katılması, hiçbirisinin bu düzenlemelerin dışımda bırakılmaması büyük önem arz etmektedir. Bu sürecin başımdan beri Türkiye, başta RF ve iki NATO müttefiki Romanya ve Bulgaristan olmak üzere, tüm ilgili taraflara “*Karadeniz'in bir güvenlik boşluğu içerisinde olmadığı, bölgeye son dönemde yoğun ilgi gösterildiği, bunun doğal olarak önümüzdeki dönemde de devam edeceği, ancak bu keyfiyetin, mevcut işbirliği mekanizmalarını bırakıp dışarıya yönelmeyi değil, söz konusu mekanizmaları geliştirmek ve etkinleştirmek suretiyle Karadeniz ve Avrupa-Atlantik bölgeleri arasında entegrasyonu sağlama amacını hedef aldığı*” şeklinde açık ve net mesajlar vermek gerekmektedir.

BÖLÜM-6

SONUÇ VE ÖNERİLER

Karadeniz'in deniz güvenlik politikası, Karadeniz güvenlik politikası ile yakından ilgilidir ve bütünün bir parçasıdır. Güvenlik algılaması Soğuk Savaş'ın sona ermesini müteakip ülkelerin coğrafi yapısı yani jeopolitik konumu ve zaman içindeki değişimlere göre farklılıklar göstermiştir. Karadeniz coğrafi olarak yarı kapalı bir deniz olmasına rağmen özellikle son yıllarda gerek NATO gerekse AB ve bunlar tarafından desteklenen düşünce kuruluşlarının odak noktası haline gelmiştir. Tarih göstermiştir ki özellikle kuzey yarımkürede güvenlik boşlukları birşekilde büyük güçler tarafından (kendi menfaatleri doğrultusunda) doldurulmaktadır. Küreselleşme, küresel oluşumlar, ülkelerin politikalarına müdahale eder hale gelmiş, ülkelerin politikaları buldukları bölgesel ve küresel oluşumların politikaları ile içiçe geçmiştir.

Karadeniz deniz güvenliği, Karadeniz'in jeopolitik ve jeostratejik konumu, Karadeniz sahildar ülkelerinin ve bölge dışı güçlerin bu deniz üzerindeki politikaları, Karadeniz'deki donmuş çatışma alanları, bölge ülkelerinin deniz kuvvetlerinin imkan ve kabiliyetleri ve yeterlilikleri, ülkeler arasındaki ekonomik ilişkiler, mevcut oluşumların (KEİ, GUUAM, BLACKSEAFOR, BLACKSEA HARMONY, BİO Faaliyetleri) yeterlilikleri ve etkinlikleri, bölgedeki deniz ulaştırma trafiği, enerji nakil hatlarının güvenliği, Karadenizdeki mevcut hidrojen ve hidrokarbon kaynaklarının mevcudiyeti, deniz alanlarındaki risk ve tehditler (yasadışı göç, yasadışı silah kaçakçılığı, KİS'lerin yayılması gibi) ve Montreux Sözleşmesinin durumu ile dolaylı veya direk ilgilidir. Ayrıca Karadeniz ABD ve RF'nin Kafkaslardaki güç mücadelesinin merkezlerinden biri olmuştur. Kafkasya, Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, jeopolitik önemi, sahip olduğu enerji kaynakları (petrol ve doğalgaz) ve yeraltı zenginlikleriyle, üzerinde güç mücadelesi yapılan bir bölge haline gelmiştir. Bölgeye, yaklaşık iki yüzyıl hükmetmiş Rusya ile Kafkasya'nın stratejik bir bölge olduğuna inanan ABD, bölgede hakimiyet yarışına girmiş olup, güç dengelerini kendi lehlerine çevirme gayretindedirler. ABD tarih boyunca hiçbir zaman hakim olamadığı Karadeniz ve Hazar Denizi ile bu iki denizin arasında yer alan Kafkasya'ya girerek, Rusya'yı batıdan ve güneyden kuşatmak amacındadır. Bütün bu gelişmeler doğal olarak Karadeniz güvenliğini etkileyebilecek yeni hususları ortaya çıkartabilecektir.

Ancak güvenlikle ilgili politikalar ve stratejiler tespit ederken gözönünde bulundurmanız gereken bir husus vardır. Mutlak güvenlik ya da yüzde yüz güvenlik diye bir durum mümkün değildir. Mutlak güvenliğe ulaşmak ihtimal dahilinde olsa bile, ülkelerin bunun için çaba gösterecekleri kesin değildir. Güvenlik birçok politika hedefi arasında kısıtlı kaynaklar için rekabet eden ve azalan verimler kanununa tabi olan tek hedeftir. Ancak, ulusal güvenliğin fazlasının bir ülke için değeri, sadece ne kadar güvenliğin gerekli olduğuna değil, aynı zamanda ülkenin o anda ne kadar güvenliğe sahip olduğuna bağlı olarak, ülkeden ülkeye göre değişiklik gösterecektir. Bir devletin kendi güvenliğini arttırmak için gösterdiği çabaların, diğer devletlerin güvenliğini azalttığı durumlar da vardır ‘güvenlik ikilemi’ ve bu gibi durumları tanımlamaya imkan vermeyen herhangi bir güvenlik kavramı, ciddi şekilde kusurludur.

Karadeniz ülkeleri, Avrupa’nın doğuya kara yolu ile açılmasında yegane coğrafyayı kaplamaktadırlar. Karadeniz’de etkili olmayan bir Avrupa’nın uzun vadede Orta Asya ve Ortadoğu’da etkili olmasının pek mümkün olmayacağı değerlendirilmektedir. Diğer yandan Doğu’nun ekonomik olarak yükselişi AB’yi bu coğrafyaya kesintisiz ve ekonomik yoldan yakın olmaya zorlamaktadır. Bu doğrultuda AB’nin geliştirdiği Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru Projesi (TRACECA) Balkanlar’dan Asya’nın içlerine kadar büyük bir alanı kapsamaktadır.

Karadeniz ve çevresindeki güvenlik sorunlarının, batıdan doğuya doğru gidildiğinde hem sayıca hem de nitelik olarak arttığı görülmektedir. Bu kapsamda, Karadeniz Bölgesi’nde kriz kaynağı olabilecek en büyük sorunlar, bölgenin kuzey-kuzeydoğu hattı boyunca Transdinyester’den başlayıp, Kuzey Kafkasya ve Güney Kafkasya’ya kadar uzanan ayrılıkçı hareketlerdir. Bu ayrılıkçı hareketlerin, bir diğer ayrılıkçı hareketi tetikleyebilecek nitelikte olması ise ayrı bir önem arz etmektedir. Bu kapsamda donmuş çatışma alanları olarak adlandırılan “Transdinyester”, “Abhazya”, “Güney Osetya” ve “Dağlık Karabağ’ın” en kritik yerler olduğu değerlendirilmektedir. Kuzey Kafkasya’da ise en kritik sorunun, Çeçenistan’da yaşandığı değerlendirilmektedir. Çeçenistan’da olan gelişmeler aynı zamanda Dağıstan’ı, İnguşetya’yı ve Kuzey Osetya’yı da etkilemesi nedeniyle önem kazanmaktadır.

Bu coğrafyayı AB için önemli kılan bir diğer neden ise bu coğrafyanın enerji merkezlerine ulaşımında bir geçiş koridoru olmasıdır. AB’nin enerjiye bağımlılığın her geçen gün artmakla beraber bugün Avrupa dünyanın en büyük gaz ve petrol ithalatçısıdır. Bugünkü enerji tüketiminin % 50’sini ithal etmektedir ve 2030 yılında bu rakam % 70’lere kadar yükselecektir. AB, artan bu enerji ihtiyacını ağırlıklı olarak Rusyave Hazar kaynakları ile,

Körfez ve Kuzey Afrika'dan karşılayacaktır. Bu bakımdan Karadeniz güvenliği enerji tedarik problemine ciddi bir alternatif oluşturması bakımından önemlidir.

Karadeniz Bölgesi Soğuk Savaş döneminde iki büyük gücün rekabet alanı dikkate alındığında stratejik önemi olmayan ve büyük güçlerin çevresel ilgisinde bulunan bir bölge konumundaydı. Bu yüzden, ABD dış politikasında bu bölgenin öncelikli olmasını gerektirecek çok az neden vardı. Bölge bir süre daha akademisyenlerin birkaç konuyla ilgilenmeleri hariç, dikkat çekmeden kenarda kalmıştı. Son dönemde ise ABD, bu bölgenin önemini vurgulayacak tarzda, geniş çaplı ve odaklanmış bir dış politika izlemektedir. ABD'nin uluslar arası güvenlik anlayışı 11 Eylül 2001 olaylarından sonra önemli ölçüde değişmiştir. ABD'nin Karadeniz Bölgesi ile ilgilenmeden Balkanlar, Orta Doğu ve Merkezi Asya'yı kontrol etmesinin ve Kafkasya ve Hazar bölgelerinde etkili bir aktör olabilmesinin imkansız olduğu gittikçe aşikar olmaktadır.

Karadeniz'in öneminin giderek artmasının ana nedenleri aşağıda belirtilmiştir.

- Sovyetler Birliği'nin ve Varşova Paktı'nın dağılması, bu dağılma sonrası batıdan doğuya doğru genişlemeye devam eden AB ve NATO'nun Karadeniz'e kadar genişlemesi ve Karadeniz'i kapsayacak şekilde Güney Kafkasya'yı da içine alarak genişlemeyi tamamlamak, Karadeniz'in güvenliğinin Avrupa-Atlantik güvenliği içine dahil etmek istemesidir. Nitekim, 01 Mayıs 2004 tarihinde AB'nin son genişlemesinden sonra, 11 Mart 2003 tarihinde AB Komisyonu tarafından hazırlanan ve AB Dışişleri Bakanları tarafından kabul edilen "Daha Geniş Avrupa" programı çerçevesinde AB, Karadeniz ülkeleri ile ilişkileri geliştirme yönünde adımlar atmaya başlamıştır. Bu bağlamda, AB'nin Karadeniz'de çatışma bölgelerindeki donmuş sorunların çözülmesinde, siyasi ve ekonomik reformların gerçekleştirilmesinde daha etkin bir rol üstlenmesi beklenmektedir. 14 Haziran 2004'te Daha Geniş Avrupa programına Güney Kafkasya ülkeleri de dahil edilmiştir. AB'nin Sovyetler Birliği coğrafyasında ki ikinci genişlemesinin Güney Kafkasya'yı (özellikle Gürcistan'ı) kapsamı da olasılıklar içindedir. Üçüncü Dalga olarak adlandırılmaya başlanan söz konusu olası genişleme, Moskova'yı AB'nin Mayıs 2004 genişlemesinden daha fazla etkileyebilecektir. Karadeniz ülkelerinin NATO ve AB üyeliği, bu ülkelerde ekonomik ve siyasi yapısal reformlar yapıldığı takdirde mümkün olabilecektir.

- Karadeniz ülkelerinin yaklaşık son iki yüzyıldır Çarlık Rusya'sı ve Sovyetler Birliği'nin egemenlik ve nüfuz alanında kalmaları ve Rusya Federasyonu'nun önümüzdeki on yıllarda ekonomik, siyasi ve askeri alanlarda toparlanması sonrası tekrar eski nüfuz alanına dönmek isteyebileceği ihtimali, söz konusu ülkelerin NATO ve AB üyeliğini gelecekteki siyasi, ekonomik ve askeri güvenliklerinin en önemli teminatı olarak görmelerine yol

açmaktadır. Karadeniz ülkelerinin ulusal güvenliklerini kendi başlarına sağlama imkan ve kabiliyetlerinin zayıf oluşu da onları güçlü bir dış desteğe muhtaç bırakmaktadır. Ayrıca Karadeniz ülkelerinin demokrasi, çoğulculuk ve serbest ekonomiye doğru yönelimleri artarken, Rusya Federasyonu'nun karşı duyulan kaygı, bu ülkelerin ekonomik işbirliği yerine, güvenliğe öncelik vermelerine yol açmaktadır.

- 11 Eylül 2001 saldırısı sonrası ABD'nin "terör" merkezlerini yok etmeye yönelik olarak başlattığı askeri hareket içinde Karadeniz'in bulunduğu özel konumdur. Nitekim, Karadeniz, ABD'nin Orta Doğu (özellikle Irak) ve Orta Asya'ya (özellikle Afganistan) açılımı için stratejik bir konumdadır. Özellikle, Orta Asya'da bulunan ABD askeri varlığı ile ulaşımının sağlanması ihtiyacı, Karadeniz'i ABD için önemli hale getirmiştir. ABD uçaklarının Avrupa'dan Orta Asya'ya ve Afganistan'a gitmek için kullandığı hava koridoru, Karadeniz'den geçmektedir. ABD Orta Asya'daki askeri üslerini Rusya Federasyonu, Çin yada İran üzerinden besleyemeyeceği için Pakistan-Afganistan veya Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan koridorunu kullanmak zorundadır. Her iki bölgenin de istikrarsız karakteri düşünüldüğünde, ABD sadece tek bir koridora bağımlı olmaktan kaçınmaktadır. Böylece, daha önce "Doğu-Batı Enerji Koridoru" olarak literatürümüze giren koridor, bu defa "Karadeniz Güvenlik Koridoru" olarak uluslar arası siyasette yerini almıştır. ABD doğuya doğru genişlemesi kapsamında, Romanya'nın Karadeniz kıyılarında askeri üs elde etmiş, Bulgaristan ile de benzer bir anlaşmanın 2006 yılı sonuna kadar imzalanması beklenmektedir.

- ABD'nin olası bir İran harekatı ve Avrupa-Atlantik dünyası dışında kalan Beyaz Rusya ile Rusya Federasyonu'nun askeri hareketlerini kontrol altında tutmak için, Karadeniz'i "askeri üs, radar istasyonları ve casus uçakları ile izleme merkezi" olarak değerlendirmek istemesidir. 2005 yılından itibaren Azerbaycan'ın kuzey, güney ve ortasında Hazar kıyısında radar üssü oluşturan ABD'nin asıl amacının Rusya Federasyonu, İran ve Beyaz Rusya hava sahasını tamamen denetim altında tutmak olduğu iddia edilmektedir.

- 11 Eylül saldırısı sonrası, dünya petrolünün yüzde 65'ini, doğal gazının ise yüzde 40'ını bulduran ve giderek istikrarsızlaşan Orta Doğu'ya alternatif olabilecek enerji kaynaklarına sahip bölgelerdir. Söz konusu bölge, petrol ve gaz rezervleri mevcut veriler ve maliyetleri dikkate alındığında, Orta Doğu rezervleri ile kıyaslanacak büyüklükte değildir. Buna karşın, arz güvenliği ve buna bağlı olarak kaynak çeşitliliği olguları dikkate alındığında, bu kaynakların öneminin önümüzdeki yıllarda hızla artması beklenmektedir.

- Rusya-Ukrayna doğalgaz krizinin ardından, enerji güvenliğinin dünyada hayli önem kazanması ve gözlerin Karadeniz bölgesine çevrilmesidir. Nitekim Karadeniz, gerek tanker taşımacılığı, gerek petrol ve doğal gaz petrol boru hatları ile “Doğu-Batı Enerji Koridoru” üzerindedir. Bu nedenle, Avrupa’nın özellikle doğal gaz alanında enerji güvenliğinin sağlanması için Karadeniz ön plana çıkmaktadır.

- ABD’nin diğer bir amacı TBMD (Theatre Ballistic Missile Defence) kapsamında Avrupa ana kıtasına karşı İran başta olmak üzere bölgeden gelebilecek uzun menzilli balistik füzeleri Karadeniz’e konuşlandıracağı gemilerindeki Uzun menzilli SAM (Surface Air Missile) füzeleri ile Avrupa’ya tehdit teşkil etmeden Karadeniz üzerinde engellemektir. İran’dan bir savaş durumunda Avrupa ana kıtasına atılacak füzelerin rotası yatay uçuş nedeniyle Karadeniz üzerinden olacaktır. Böyle bir durumda füze kalkanının ilk oluşturulacağı bölge Karadeniz olacaktır.

- Dünya üzerinde fosil yakıtların limitli olması, ülkeleri alternatif enerji kaynakları bulmaya yönlendirmektedir. Hidrojen bu kapsamda geleceğin yakıtı olarak gözükmektedir. Bunun Karadeniz’le ilgisi ise Karadeniz’in dünyanın en büyük hidrojen sülfür rezervlerine sahip olmasıdır. Karadeniz’in hidrojen sülfür rezervleri sahildar ülkelerinin uzun yıllar enerji ihtiyacını karşılayabilecek düzeydedir.

Söz konusu nedenler, Karadeniz’i ister istemez giderek Batı ile Doğu arasındaki nüfuz mücadelesinin merkezi durumuna getirmektedir. Karadeniz’in diğer bir özelliği ise ***ABD’nin dünya üzerinde serbestçe hareket edemediği tek deniz*** olmasıdır.

Türkiye’nin Karadeniz Bölgesi’ne yönelik uyguladığı politikanın esası, bölgede barışın sağlanması ve refahın getirilmesine yöneliktir. Sovyetler Birliği’nin dağılmasının ardından Türkiye’nin odaklandığı konu yeni ortaya çıkan devletlerin teknik yardım ve politik destekle Batı’ya entegre edilmeleri olmuştur. Bu kapsamda bölge ülkelerinin özellikle enerji kaynaklarına dayanan ekonomik çıkarlarını gözetmektedir. Aynı zamanda Türkiye bölgedeki Türk ve Müslüman unsurların ayrılıkçı hareketlerine destek vermemekte, devletlerin toprak bütünlüğünü savunmaktadır. Diğer yandan bölgede ikili ve çoklu ekonomik birliktelikler kurarak bölge içi ekonomik kalkınmanın temellerini arttırmak, Karadeniz’i doğu ile batı, kuzey ile güney arasında bir ticaret güzergahı yapmak istemektedir. Aynı zamanda Türkiye’nin uluslararası konjonktür içindeki siyasi, ekonomik ve kültürel ağırlığı bu coğrafyalarda sahip olduğu etkinliğe ve performansa bağlıdır. Bu nedenle Türkiye Soğuk Savaş sonrasında bu bölgelerle yakınlaşma mecburiyeti duymuştur.

Türkiye için Karadeniz Bölgesi’nde barışın sağlanmasının çok önemli nedenleri vardır. Bu nedenlerin başında ise Türkiye’nin Balkanlar’a, Merkezi ve Batı Avrupa’ya, Baltık

kıyılarına, Orta Asya'ya ulaşımının Karadeniz Bölgesi üzerinden sağlanması gelmektedir. İki kritik alt bölge Kafkaslar ve Balkanlar aynı zamanda Türkiye'nin Orta Asya ve Adriyatik Denizi'ne geçiş alanıdır. Bu durum Türkiye'nin dış politikasında bazı tercih ve kısıtlamaları zorunlu kılmaktadır. Bölgede barışın sağlanması ekonomik kalkınma için ilk şarttır. Karadeniz'in tarihinde olduğu gibi bir ticaret merkezi olması, Doğu ve Batı, Kuzey ve Güney arasında misafirperver bir deniz olmasına bağlıdır. Bölgede kaos olduğu zaman hem bölge ülkeleri ekonomileri zarar görmekte, hem de bu durumdan bölge dışı aktörler olumsuz etkilenmektedir. Türkiye'nin bölge ülkelerinin bu kaostan çıkması için başlattığı ilk adım KEİ, bölge ülkelerinin ilişkilerinin birbirine yaklaşmasını sağlamış, ülkelerin birbirlerine olan güvensizliğinin kırılmasına büyük bir adım olmuş, hem de bölge ülkelerinin kendi katılımcı girişimleri ile sahip oldukları coğrafyaya sahip çıkmalarını sağlayan bir proje olmuştur.

NATO'nun, güvenlik alt yapısını Doğu ve Orta Avrupa'ya genişletirken kullandığı modeli, Karadeniz'e genişletmek gibi ciddi bir konuda kullanamayacak olması nedeniyle, Karadeniz stratejisi çok daha açık olmalıdır. Donmuş çatışma bölgeleri, kaynayan çatışmalar, yeni devletler, imparatorluk zamanlarından kalan eski düşmanlıklar, dini ve etnik gerilimler, sayısız miktardaki yetersiz seviyede korunan konvansiyonel, konvansiyonel olmayan veya hafif silah cephaneliklerinden oluşan Karadeniz bölgesi mozaigi, iyi kalibre edilmemiş bir strateji ve onu destekleyecek kaynaklar olmaksızın İttifakın bu karmaşanın içinde tökezleyeceğinin bir habercisidir. Bunun bilincinde olan NATO, Karadeniz Kıyılarına 11 Eylül saldırıları sonrasında hazırlık yapmadan gelmemiştir. İttifak, bölgeye güvenlik altyapısını Doğu ve Orta Avrupa'ya yayma başarısını göstermiş bir şekilde gelmiştir. Atlantik aşırı güvenlik yapısına entegrasyon ihtimali, Sovyet dönemi sonrası transformasyon için büyük bir teşvik oluşturmuştur.

Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR), resmi olarak Nisan 2001'de, altı Karadeniz Ülkesinin katılımı ile, Arama Kurtarma, İnsani Yardım, Mayın Karşı Tedbirleri, Çevre Koruma ve İyi Niyet Ziyaretleri icra etmek maksadı ile tesis edilmiştir. Ağustos 2001'den beri, BLACKSEAFOR yılda 30 günlük bir süre ile her yıl rotasyonel bir şekilde başka bir ülkenin komutasında faaliyet göstermektedir. Üye ülkeler daimi bir Harekat Kontrol Merkezi'nin kurulması, bilgi değişimi/paylaşımı konusunda çok taraflı bir Anlaşma Memorandumu oluşturmayı ve şüpheli gemileri tespit ve takip etmek maksadı ile kuvvetin plan dışı aktive edilmesi konularında mutabakat sağlamışlardır. Mart 2005'de, BLACKSEAFOR, "Karadeniz Risk Değerlendirmesi" dokümanını kabul ederek yaptırım gücünü terörizme ve KİS'lerin yayılmasına karşı mücadeleyi de kapsayacak şekilde genişletmiştir.

Mart 2004’de Türk Deniz Kuvvetleri, Karadeniz’de, NATO’nun Akdeniz’de, deniz ulaştırma hatlarında sancak varlık göstermek ve şüpheli gemileri takip etmek amacıyla icra ettiği Active Endeavour (Etkin Çaba) Harekatı ile benzer hedefleri olan, Karadeniz Uyumu Harekatı (KUH)’nı başlatmıştır. Türkiye diğer Karadeniz ülkelerini KUH’a iştirak etmeleri konusunda davet etmiştir. Rusya Federasyonu 7 Kasım 2006 tarihinde Karadeniz Uyumu Harekatına iştirak ettiğini açıklamıştır. Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan ile görüşmeler halen devam etmektedir. Romanya harekata katılım ile ilgili olarak politik karar almıştır.

BLACKSEAFOR, KUH ve ACTIVE ENDEAVOUR Harekatı, müttefikleri ilk elden tehdit eden problemleri hedef almışlardır. Bunlar; yasadışı göç, kaçakçılık, KİS’lerin yaygınlaşması vs.’dir. Tüm dünyada önemli olarak algılanmalarına rağmen bu tehditler Karadeniz bölgesinin çoğunda önem açısından ikinci sırada yer almaktadır. Gerçekte, Karadeniz Bölgesindeki bazı ülkeler için yasadışı göç bir problem sahası olarak görülmemekte, hatta fakirlik, etnik çatışma ve devam eden çatışmalar için bir çözüm oluşturmaktadır. Ayrılcılık, etnik çatışma, ve günlük fiziksel yaşam mücadelesi bölgenin sıradan vatandaşları hatta bazı liderleri için çok daha önemli konuları oluşturmaktadır.

Karadeniz ve çevresi mevcut sorunları ve gelecekte krizler yaratabilecek potansiyeli ile bölgenin istikrarını ve güvenliğini tehdit etmektedir. Karadeniz ülkeleri arasında yüzyıllar boyunca devam eden gizli güvensizlik ise bu sorunların üstesinden gelinmesini zorlaştırmaktadır. Birçok Karadeniz devletinin “zayıf” olması, büyük güçlerin jeopolitik rekabetinin devletler üzerinde daha fazla hissedilmesine neden olarak Karadeniz’in güvenliğini çok daha kompleks bir duruma sokmaktadır. Esasen bölgedeki kaosu en önemli kaynağının Türkiye ve RF dışındaki diğer devletlerin göreceli olarak “zayıf” olmalarından kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

Karadeniz, II. Dünya Savaşından bu yana bir barış ve istikrar denizine dönüşmüştür. doğal olarak bunda Montreux sözleşmesinin büyük rolü olmuştur. Ayrıca Soğuk Savaşın nükleer tehdit dengesi ile oluşan istikrar ortamı ve Türkiye’nin de uyguladığı dengeli ve ciddi dış politika sayesinde Karadeniz soğuk savaş döneminde iki süper gücü karşı karşıya getirecek bir krize sahne olmamıştır. Karadeniz’e sahildar ülkelerin dış dünya ile ekonomik irtibatının Türk Boğazları yolu ile sağlandığı göz önüne alındığında bu denizde barış, istikrar ve karşılıklı güvenin geliştirilmesinin önemi daha da belirginleşmektedir. Tuna yolu ile Almanya’yı, Don, Dnieper ve Dniester ile Rusya Federasyonu ve Orta Asya Cumhuriyetlerini dış dünyayı bağlayan Karadeniz, ayrıca Anadolu’yu her üç ekseninde lojistik bir sıçrama tahtası yapmaktadır.

Küreselleşme denizlerde başlamıştır. Küresel ekonominin enerjisi ticarettir. ticaretin yaklaşık yüzde 95'i denizleri ulaştırma ortamı olarak kullanılmaktadır. Bugün için küreselleşmenin kalbi ticaret ise, ticaretin atardamarları da denizler, limanlar ve her ikisini de kullanan ticaret filolarıdır. Geçen yıl 11 trilyon dolar değerinde yaklaşık 6 milyar ton yük, 46 bin ticaret gemisi ile 4 bin liman arasında taşınmıştır. Taşınan yükün yaklaşık üçte biri petrol ve yan ürünlerini oluşturmuştur. Çin ve Hindistan'ın küresel ekonomideki paylarının ve rollerinin artması ile birlikte dünya ticaret hacmi ve dolayısı ile deniz ticaret hacmi her sene artmaktadır. Örneğin 2020 yılında denizler üzerinde petrol nakliyatının bugünün yaklaşık bir buçuk katına çıkacağı tahmin edilmektedir.

Soğuk Savaş ve özellikle 11 Eylül saldırıları sonrasında deniz güvenliği yeniden şekillendirilmiştir. Günümüzde küresel güvenlik, küresel ekonomik güvenlik ile iç içe geçmiştir. küresel güvenlikte deniz ulaştırma yolları, düğüm noktaları ile liman ve terminallerin güvenliği sahil devletlerinin sorumluluklarını önemli ölçüde arttırmıştır. Güvenliğin bölünmezliği prensibinden hareketle, denizlerde oluşan bir güvenlik krizi veya felaketin küresel etkileri kısa zamanda dünyanın her yerinde hissedilebilmektedir.

Bu kapsamda, Birleşmiş Milletler Uluslar arası Denizcilik Örgütü, Avrupa Birliği, NATO ve ABD'nin yönlendirdiği girişimler ile denizlerde güvenlik, denizlerde emniyetin önüne geçmiş ve devletler, 11 Eylül sonrası deniz yetki alanları içinde ve dışında küresel ve bölgesel deniz güvenliğini sağlamak amacıyla gayretlerini artırmışlardır. Bu kapsamda denizde emniyetle ilgili olarak, özellikle büyük tanker kazaları sonrasında çevreye ve bölgesel ekonomilere verilen zarar paralelinde, seyir emniyeti, personel liyakati, tankerlerde çift cidar uygulaması gibi materyale yönelik tedbirlerin artırılması gibi ciddi uygulamalar içine girilmiştir. Özellikle seyir güvenliği ve personel liyakati ile bağlantılı olarak, Uluslar arası Denizcilik Teşkilatı IMO'nun STCW sözleşmesinin kurallarının tam ve eksiksiz olarak uygulanmasının önemi artmıştır.

Küresel deniz güvenliğindeki gelişmeler son yıllarda farklı boyutta ortaya çıkmıştır. özellikle 2000 yılında ABD savaş gemisi USS COLE'a Aden de, ve 2002 yılında Fransız tankeri Limburg'a Yemen açıklarında yapılan terör saldırıları deniz güvenliği konusunun küresel çapta gündeme oturmasına neden olmuştur. Terörle mücadele ve kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesinde deniz kuvvetlerine kolluk görevi yetkileri verilerek deniz güvenliğinin açık deniz alanlarından itibaren derinliğine temin edilmesi uygulamaya geçmiştir.

Gerek Türkiye dahil pek çok ülkenin ve gerekse NATO, AB gibi uluslararası kuruluşların deniz güvenlik faaliyetleri iki boyutta karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilki

deniz ortamında tanımlanmış resmin oluşturulmasıdır. diğer bir deyişle ülkeler, gerçek zamanlı olarak çevre denizlerinde, iç sularında ve limanlarında hangi gemi, nerede, ne yapıyor, ne taşıyor bilgilerine erişimi hedeflemektedir. Diğer boyut ise, risk ve tehdit içeren gemilerin caydırılması ve önlenmesine yönelik operatif faaliyetleri içermektedir. Bu kapsamda, içinde bulunduğumuz dönemde türk boğazları ile kritik doğu batı ve kuzey güney, deniz enerji koridorlarını kontrol eden bir devlet olarak deniz yetki ve ilgi alanlarımızda deniz güvenliğinin kesintisiz ve tam olarak tesisine yönelik faaliyetlerimizi geliştirmemiz gerekmektedir.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığının gayretleri paralelinde, gerek denizlerimizin gözetlenmesi ve gerekse deniz güvenliğine yönelik operatif tedbirlerin alınmasında işbirliği ve eşgüdüm artarak devam etmektedir. Deniz güvenliğinin bölünmezliği prensibinden hareketle özellikle çevre denizlerimizde tanımlanmış deniz resminin ve durumsal farkındalığın tam olarak tesisi konusunda çalışmalar devam etmektedir. Hedef, çevre denizlerimizde yetki alanlarımızın en uzak hattından, limanlarımıza kadar olan alanda Deniz Kuvvetleri, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığının yetki ve sorumlulukları paralelinde caydırıcı, önleyici, etkin, esnek ve ekonomik deniz güvenliği üretmek olmalıdır.

Karadeniz, deniz güvenliği konusunda dünyaya örnek teşkil eden bir denizdir. Karadeniz hariç dünyanın hiç bir deniz alanında sadece sahildar deniz kuvvetlerinin oluşturduğu bir deniz görev kuvveti yoktur. Türkiye'nin önderliğinde geliştirilen, BLACKSEAFOR buna yegane örnektir. Karadeniz hariç, dünyanın hiç bir deniz alanında tüm sahildarların iştirak ettiği deniz kuvvetleri arasında bölgesel güven ve güvenlik artırıcı tedbirler girişimi mevcut değildir. Benzer şekilde Karadeniz hariç dünyanın hiç bir deniz alanında sahil güvenlik komutanlarının düzenli olarak bir araya geldiği ve ortak projeler geliştirdiği bir platform bulunmamaktadır. Karadeniz bu özelliklerini kendine has yarı kapalı deniz coğrafyası ve Montreux sözleşmesinin oluşturduğu statüden almaktadır.

Montreux sözleşmesi boğazlardan geçişi düzenleyen bir hukuki enstrüman olmaktan çıkmış, 70 yıl içinde Karadeniz'in deniz güvenlik rejimini oluşturmuştur. Cumhuriyet tarihimizde Lozan'dan sonra haklı olarak en önemli diplomatik başarı olarak kabul edilen Montreux sözleşmesi, II. Dünya Savaşı ve Soğuk Savaşı başarı ile atlatmıştır. Bu yeni dönemde de Karadeniz kuşağındaki keskin jeopolitik değişime rağmen güçlenerek varlığını koruyacağından kuşku duymamak gerekir.

Bugün için Karadeniz'de deniz ortamında terör tehditi ile sistematik yasadışı faaliyetler mevcut değildir. Bu kapsamda Karadeniz'de deniz ortamında tehdit olmayıp

güvenlik risklerinin olduğu, 31 mart 2005 yılında Kiev’de dış işleri bakan yardımcıları-müsteşarları seviyesinde icra edilen BLACKSEAFOR özel temsilciler toplantısında da oy birliği ile kabul edilmiştir. Ancak, artık enerji koridoru haline gelmiş olan Karadeniz’de başta terörist faaliyetler olmak üzere her türlü yasadışı faaliyetin risk durumundan tehdit durumuna dönüşümünü engellemek için caydırıcı tedbirlere ihtiyaç vardır. Türkiye’nin liderliğinde başlatılan Karadeniz uyumu hareketi de işte bu ihtiyaca cevap veren bir girişimdir.

Karadeniz güvenliği kapsamında, Türkiye tarafından izlenmekte olan politikanın ana hatları şu şekilde özetlenebilir

- Karadeniz kapsamında, Türk dış politikasının temel niteliklerinden birisi olarak bölgesel güvenlik mekanizmaları ve girişimleri aracılığıyla barış ve istikrarın korunması ve geliştirilmesi yöntemi esas alınmaktadır. Türkiye’nin bu tutumunu yönlendiren unsurların başında Lozan Antlaşması ve Montrö Boğazlar Sözleşmesi gelmektedir.

- Türkiye’nin ulusal çıkarlarının korunması temelinde, değişen uluslararası ortamın tüm parametreleri ile NATO üyeliği ve AB üyelik perspektifi göz önünde bulundurularak, uluslararası ilişkilerin ve yükümlülüklerin ortaya çıkardığı tüm gereksinimleri bağdaştıran uyumlu bir çerçeveyi idame ettirmek yer almaktadır.

- Karadeniz deniz güvenliği alanında mevcut temel mekanizma ve girişimler, 1998 yılında Türkiye tarafından ortaya atılan Karadeniz’e sahildar devletlerin deniz kuvvetleri arasında işbirliğine gidilmesi fikri çerçevesinde, tüm sahildarlar arasında 02 nisan 2001 tarihinde İstanbul’da imzalanan anlaşma ile oluşturulan Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR), Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT) çerçevesinde oluşturulan Karadeniz’de Güven ve Güvenlik Arttırıcı Önlemler (GGAÖ) belgesi ve 1 mart 2004 tarihinden itibaren Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından Karadeniz’de yürütülmekte olan ve 2006 yılında diğer sahildar ülkelerin de katılım aşamasında oldukları ve bölgede ortaya çıkabilecek terör ve yasadışı faaliyetlerin caydırılması ile Türk boğazlarının güvenliğine katkıda bulunulmasını hedefleyen Karadeniz Uyumu Harekatı (OPERATION BLACKSEA HARMONY)’dır. Öte yandan, ülkemizin öncülüğünde 1992’ de kurulan Karadeniz ekonomik işbirliği örgütü (KEİ), bu mevcut girişimleri tamamlayan ve güvenliğe destek mahiyetindeki daha geniş ve genel bir üst çatı konumundadır.

- 11 eylül 2001 terörist saldırılarının ardından ortaya çıkan uluslararası işbirliği gereksinimini bölge çapında takviye etme ihtiyacı anılan girişimlere işlerlik kazandırmıştır.

Türkiye tüm bu mekanizma ve girişimlerin kurulmasında ve geliştirilmesinde baştan beri öncü bir rol üstlenmiş olup, bugün aynı rolü oynamaya devam etmektedir.

Karadeniz deniz güvenliği kapsamındaki Türkiye'nin politikası üç ana unsur etrafında şekillenmektedir. Bunlar özetle;

- Karadeniz'de mevcut risk ve tehditlerin boyutları,
- Karadeniz'e sahildar ülkelerin bunlarla başa çıkabilme imkan ve kabiliyetleri,
- Bütüncül ve işbirlikçi yaklaşım

Şekil 6.1: Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası

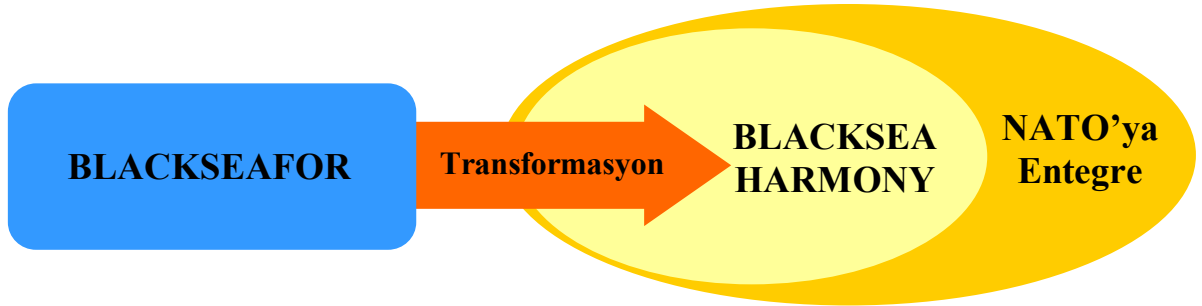


Karadeniz'de tehdit analizleri göstermişti ki Karadeniz'de deniz güvenliğine yönelik tehdit yoktur, ancak tehdiye dönüşebilecek riskler mevcuttur. Karadeniz'de 1996' da yaşanan Avrasya Feribotu olayından başka bir denizde terörizm kabul edilecek olay olmamıştır ve mevcut riskler kabul edilebilecek düzeydedir. Bölgede güvenlik boşluğu (Karadeniz'e girebilmek için bölge dışı güçlerin kullandığı argüman) bulunmamaktadır. Karadeniz'e yönelik bölgesel güvenlik düzenlemelerine herhangi bir kutuplaşmaya gidilmeden tüm sahildar ülkelerin katılması, hiçbirisinin bu düzenlemelerin dışında bırakılmaması büyük önem arz etmektedir. Bu sürecin başından beri Türkiye, başta Rusya Federasyonu ve iki NATO müttefiki Romanya ve Bulgaristan olmak üzere, tüm ilgili taraflara "**Karadeniz'in bir güvenlik boşluğu içerisinde olmadığı, bölgeye son dönemde yoğun ilgi gösterildiği, bunun doğal olarak önümüzdeki dönemde de devam edeceği, ancak bu keyfiyetin, mevcut işbirliği mekanizmalarını bırakıp dışarıya yönelmeyi değil, söz konusu mekanizmaları geliştirmek**

ve etkinleştirmek suretiyle Karadeniz ve Avrupa-Atlantik bölgeleri arasında entegrasyonu sağlama amacını hedef aldığı” şeklinde açık ve net mesajlar vermeye özen göstermiştir.

ABD'nin Karadeniz'e olan ilgisi çerçevesinde kısa vadeli taktik mülahazalarla hareket eden bazı sahil dar müttefik ülkelerden kendi uzun vadeli stratejik çıkarları için yararlanmak istediği görülmektedir. ABD tutumuna Türkiye tarafından, olumlu yönde karşılık verilmeye çalışılırken, NATO yükümlülüklerinin yanısıra, bölgesel dengeleri uzun dönemli olarak altüst edebilecek politikalar izlemekten özellikle kaçınılmaktadır. Türkiye'nin Karadeniz bağlamında bugüne kadar takip ettiği politikalarla özellikle Romen ve Bulgar müttefiklerine ortak amacın aynı olduğu, ancak benimsenecek yöntemin hız ve yoğunluğu bakımından ülkeler arasında farklılık bulunduğu anlatılmaya çalışılmıştır. Karadeniz Uyum Harekatı'nda amacın ileride BLACKSEAFOR tam operasyonel olduğunda, harekatı ona devretmeye yönelik olduğu da açıkça bildirilmiştir. Bunun manası BLACKSEAFOR'un da uzun vadede NATO bağlantılı bir güç haline gelmesinin söz konusu olduğudur. Esasen Karadeniz'de üç NATO üyesinin mevcudiyeti BLACKSEAFOR'un NATO bağlantısını da halihazırda sağlar niteliktedir. Ancak Karadeniz'de sahil dar ülkelerinin katıldığı ortak daimi bir kuvvetin olması ABD'nin Karadeniz'e çıkışını engelleyebilecek unsurlardan biri olacaktır.

Şekil 6.2 : BLACKSEAFOR'un uzun dönemde transformasyonu

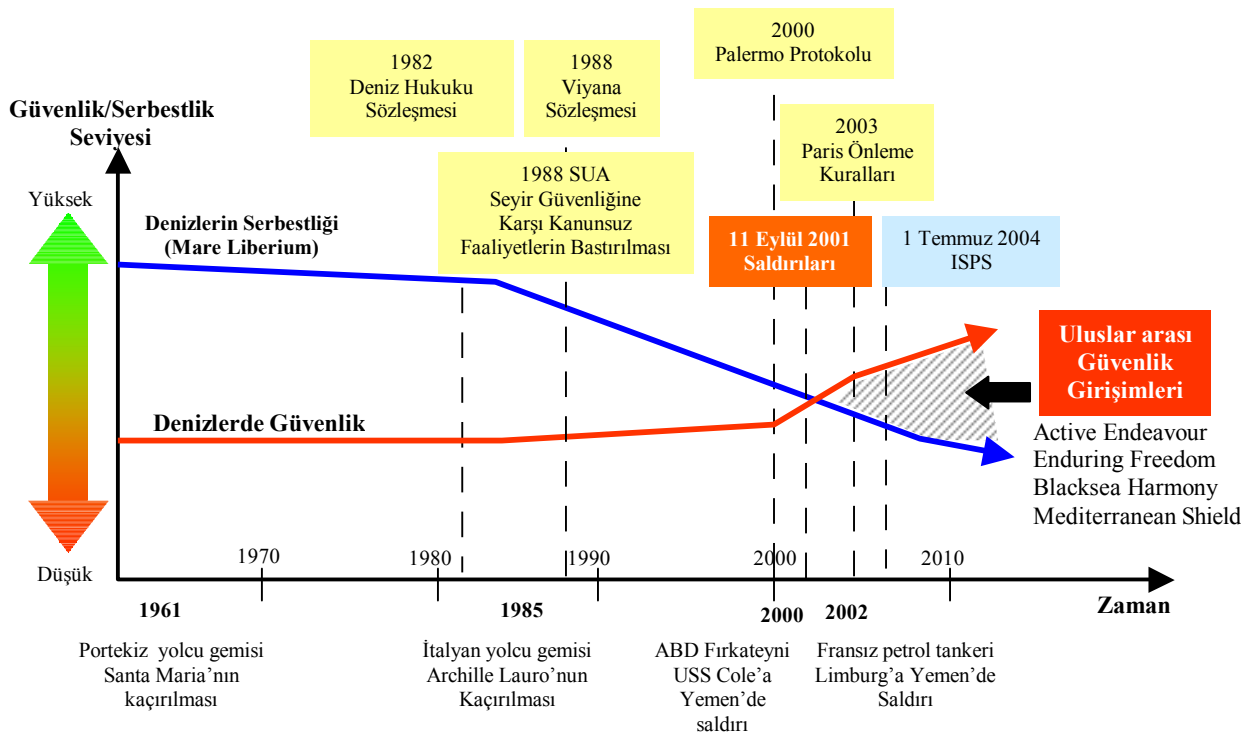


Başlangıçta Blacksea Harmony Harekatına katılmaya isteksiz olan Romanya ve Bulgaristan'ın sonradan bu harekate katılmak üzere görüşmelere başlaması ve 2005 yılında çizdiği politikadan tamamen zıt bir politikayı 2006 yılında çizmeye başlamasının en önemli nedeni ABD'nin de isteğiyle BLACKSEAFOR'un transformasyonun gündemden şu an için düşürülmesidir. Montreux sözleşmesinin gündeme getirilmemesi, Active Endeavour Harekatı'nın Karadeniz'e genişletilmeye çalışılmaması ve Blacksea Harmony (Karadeniz Uyum) Harekatının çokuluslu yapıya dönüştürülmesi faaliyetlerinin engellenmemesi şartıyla, BLACKSEAFOR'un transformasyonu konusu dondurulmuştur. Ancak gelecekteki vizyonumuzun BLACKSEAFOR'un Karadeniz'den sorumlu tek kuvvet olacak yapıya

dönüştürülmesi olması gerektiği değerlendirilmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken bir husus vardır. Güvenlik sadece “hard power” üretmekle sağlanamaz, bu faaliyetlerin “soft power” ile desteklenmesi ve paralel olarak ilerlemesi gerekmektedir. Bugün Karadeniz’de özellikle Blacksea Harmony (Karadeniz Uyum) Harekatı esnasında icra edilen faaliyetler gerçekte batının enerji güvenliğine (security in depth-derinliğine güvenlik) destektir. Günümüzde gerek Batının gerekse NATO’nun enerji güvenliğindeki kesintiye tahammülü yoktur. Karadeniz’de denizlerde güvenliği sağlayacak temel aktörler Türkiye ve RF’dur ve RF avrupa-Atlantik stratejisinin bölgede uygulanmasında kilit ülke konumundadır. RF’nu, Active Endeavour Harekatı’nın Karadeniz’e genişlemesine karşı çıkarken aynı zamanda Eylül 2006’da bu harekate iştirak etmiştir ve bu ikilem içerisinde Blacksea Harmony (Karadeniz Uyum) Harekatı’nın NATO’ya entegre (NATO affiliated) olmasına karşı çıkmamaktadır.

Tez kapsamında yapılan araştırmada denizlerde güvenlik ile denizlerin serbestliği (mare liberium) arasında ters orantı olduğu tespit edilmiştir. 1961’de İspanyol yolcu gemisinin kaçırılması ile başlayan denizlerdeki terör faaliyetleri ve bu kapsamda IMO ‘nun çalışmaları, NATO’nun faaliyetleri tek bir düzleme konduğunda, özellikle 1985’den sonra denizlerde terörü önlemeye yönelik yaptırımlara başlandığı ve 11 Eylül saldırıları sonrasında da denizlerde serbestlik ve denizlerde güvenlik arasındaki boşluğun Active Endeavour, Enduring Freedom, Blacksea Harmony ve Mediterranean Shield gibi denizde denetim hareketına yönelik güvenlik girişimleri ile doldurulduğu görülmektedir (Şekil 6.3).

Şekil 6.3 : Denizlerde Güvenlik ile Denizlerin Serbestliği arasındaki ters orantı



Tek süper güç olma vasfını sürdürmek isteyen ve bu yöndeki stratejisini ve politikasını 11 Eylül 2001 olayından sonra “Terörizmle küresel mücadele” sloganı altında yürüten ABD; reel politik gerekçeler, Balkanlar, Kafkaslar ve Karadeniz’de güvenliği ön plana çıkaran stratejilerini uygulayabilmek amacıyla, Karadeniz’de varlık gösterebilmek ve gerektiğinde kuvvet bulundurabilmek yönündeki arayışlarını sürdürmekte, ancak Montrö Sözleşmesi’nin getirdiği kısıtlamalar nedeniyle sıkıntı duymakta ve bu amacını gerçekleştirememektedir. ABD’nin, yakın geçmiş dönemde Bulgaristan ve Romanya’nın NATO’ya girmiş olması nedeniyle, bölgedeki güvenlik konjonktürünün değiştiğini ileri sürerek, bu konudaki taleplerini giderek artırdığı ve bu amacı için en uygun zamanı kollayarak, Montrö’ye taraf bazı devletler ile NATO platformunu kullanabileceği değerlendirilmektedir.

Montrö sözleşmesi, Türkiye’nin stratejik öneme sahip Boğazlar üzerindeki egemenliğinin uluslararası camia tarafından resmen tanındığı Lozan andlaşmasından sonraki en önemli ikinci belgedir. Montrö Sözleşmesi ile Türk Boğazlarından geçiş konusunda ticaret gemileri için serbest geçiş prensibi kabul edilmiş, savaş gemileri ise bazı sınırlamalara tabi tutulmuştur. Sözleşme, Karadeniz’e sahildar olmayan ülkelerin donanmalarının Karadeniz’e girişini nitelik ve nicelik olarak sınırlayarak, ***Türkiye’nin yanı sıra aynı zamanda diğer sahildar ülkelerin güvenliklerini de sağlamaktadır.*** Bu nedenle, RF ve Karadeniz’e sahildar diğer ülkeler, Montrö rejiminin yabancı savaş gemilerine koyduğu sınırlamaları, kendileri için önemli bir güvenlik unsuru olarak kabul etmişlerdir. ***İmzalanmasından bu yana 70 yıl geçmesine rağmen geçerliliğini koruması, Montrö sözleşmesinin öneminin ve bölgemizde sağladığı hassas dengenin bir göstergesidir. Montrö Sözleşmesi, artık bir deniz güvenlik rejimine dönüşmüştür.***

Türkiye, imzalandığından bu yana Montrö Sözleşmesinin getirdiği rejimi güvenliğinin bir parçası olarak görmüş ve 2 nci Dünya Savaşı, Soğuk Savaş ve sonrasında sözleşmenin değiştirilmeden titizlikle uygulanması yönünde dikkatli bir politika izlemiştir. Son dönemlerde Türk Boğazlarında artan deniz trafiğinin neden olduğu güvenlik sorunlarını azaltmak üzere yürürlüğe koyduğu ulusal düzenlemeler (1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü) ve uygulamaların dünya kamuoyunda da Montrö Sözleşmesinin Türkiye’ye verdiği yetkiler olarak genel kabul görmesi, bu politikanın devamını gerektirmektedir. Montreux sözleşmesi ile ilgili hususların gelecekte belirli dönemlerde karşımıza çıkabileceği gözönüne alınarak, ***öncelikle Montrö sözleşmesinin mevcut haliyle korunması yönünde politikaların uygulanmasına devam edilmesinin, uluslararası platformlarda Montrö sözleşmesinin 70 yıldır bölgemizde oluşturduğu güven ortamının sürekli olarak vurgulanmasının, fesih veya tadilinin kesinlikle tartışılmaması gerektiğinin***

bilincinde olunmasının, Sözleşmenin, değiştirilmesi veya yeniden düzenlenmesi konularını gündeme getirecek bir ortama hiçbir şekilde fırsat verilmemesinin, mevcut halinin korunması için gayret gösterilmesinin ve uluslararası platformlarda ülke olarak kararlığımızın ortaya konulmasının gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

Tez kapsamında incelenen bütün hususlar değerlendirildiğinde, Karadeniz Deniz Güvenliği Politikası, Karadeniz’de hak ve menfaatlerimizi korumak, bölgede barış ve istikrarın devamını sağlamak maksadıyla, ülkeler ile işbirliği faaliyetlerinin artırılması, bölgesel girişimlerin muhafaza edilmesi, ilgili tüm kuruluşların müşterek koordinasyonu ile bölgede etkin bir izleme sisteminin tesisi ve idamesi, bölge ülkeleri ve bölge dışı güçler arasında dengelerin korunması, Montreux’dan taviz verilmemesi olmalıdır.

Karadeniz’de bahse konu politikanın uygulanmasında,

- Türkiye olarak mevcut oluşumlardaki etkinliğimiz artırılmalı ve Karadeniz ile ilgili hiçbir oluşumun dışında kalınmamalıdır.
- Karadeniz’in deniz güvenliği ile ilgili girişimlerde sahildar ülkeler ile bölgesel işbirliği faaliyetleri kesintisiz yürütülmelidir.
- Denizlerde güvenliğin sağlanmasının limanlardan başlayan bir süreç olduğu gerçeği ile liman devleti kontrol (Port State Control) mekanizma ve sistemleri geliştirilmelidir.
- Karadeniz sahildar ülkelerinin milli hedefleri ve menfaatlerinin birbirlerinden farklı olacağı gerçeği ile ülkelere empoze etmeden onların da menfaatleri doğrultusunda yönlendirmeler yapılmalıdır.
- Romanya ve Bulgaristan’ın 2007 yılından itibaren AB’ye girmeleri nedeniyle Karadeniz’in deniz güvenliği Avrupa-Atlantik ekseninde değerlendirilmelidir.
- Karadeniz’de risk ve tehdit değerlendirmeleri bilim adamlarının da katılımıyla belirli periyotlar ile yapılmalı, sadece 2005 yılında yapılmış olan ‘Denizde Risk Değerlendirmesi’ne bağlı kalınmamalıdır.
- Karadeniz’de Türkiye ve RF hariç diğer ülkelerin denizlerde uzun periyotlar halinde gemi görevlendiremeyecek olmaları gerçeğiyle, ülkeler arasında ‘Bilgi Değişim’ mekanizmaları kurularak hayata geçirilmelidir.
- BLACKSEAFOR’un transformasyonuna karşı olan Romanya ve Bulgaristan’ın tutumlarının yakından izlenmeli, kısa veya orta vadede olmasa bile gelecekte daimi statüye kavuşarak terörizme karşı BLACKSEA HARMONY görevlerini alabilecek

yapıya kavuşturulması için çalışmalar gerek askeri gerekse akademik düzeyde sürdürülmelidir.

- Türkiye'nin inisiyatifiyle başlayan ve 7 Kasım 2006 tarihinde RF'nun bu harekate katıldığını deklare etmesiyle çok uluslu bir yapıya kavuşan BLACKSEA HARMONY Harekatına diğer sahil devletlerinde katılımı için girişimlere ve faaliyetlere devam edilmelidir.
- BLACKSEA HARMONY Harekatının başladığı 2004 yılından günümüze kadar elde edildiğine karşı yapılmış olan kritiklere, bu harekatın en büyük etkisinin '*caydırıcılık*' olduğu, Akdeniz'de icra edilen Active Endeavour Harekatının da aynı özellikleri taşıdığı ve her iki harekatın birbirleri ile entegre (NATO affiliated) olduğu her ortamda belirtilmelidir.
- Tehdit ve riske bağlı '*optimum güvenlik*' ihtiyaçlarının belirlenmelidir.
- Montreux sözleşmesinin Karadeniz'in güvenliği için en önemli denge unsurlarından biri olduğu her türlü platformda gündeme getirilmeli ve mevcut haliyle korunması yönünde politikaların uygulanmasına devam edilmelidir.
- Gelecekte Montreux sözleşmesine karşı gelişebilecek durumlar için alternatif politika ve buna uygun stratejiler üretilmelidir.
- Güvenlik yoksa istikrar yoktur, barış yoksa güvenlik yoktur, işbirliği yoksa barış yoktur kavramları sürekli gözönüne alınmalıdır.
- Karadeniz'in özellikle hidrokarbonlar açısından Avrupa ekonomik pazarına bir deniz köprüsü olduğu ve geçmişte petrol politikalarının, ülkelerin ve oluşumların politikalarını yönlendirdiği her zaman dikkate alınmalıdır.
- Türkiye'nin jeopolitik konumu itibarı ile RF'nu dışlamayacak bölgedeki dengeleri gözetecek şekilde hareket edilmelidir.
- Mevcut politikalarımızı destekleyecek stratejiler üretilmelidir.
- Marjinal Verim Kanunu dikkate alınarak deniz güvenliğini sadece donanmalara değil aynı zamanda deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili bütün birimlerin birbirleriyle entegre olabileceği bir altyapı kurarak çevre denizlerimizde 24 saat esasına dayalı tanımlanmış deniz resmi tesis ve idame edilmelidir.
- Gemileri izleme ve takip etme sistemleri ile ilgili gelişmeler takip edilmeli milli menfaatlerimize uygun olanları temin edilmelidir.
- Güvenliğin bölünmezliği prensibi ile Karadeniz'de güvenliğe yönelik bütün organizasyonlar ve oluşumlar arasında işbirliği ve eşgüdüm sağlanmalıdır.

- Güvenliğin tek bir boyutta algılanmayıp, hava ve sualtı güvenliğini de sağlayacak sistemler kurulmalıdır.
- Karadeniz Deniz Güvenlik Politikası, Karadeniz'e yönelik diğer politikalar ile paralel olarak yürütülmelidir.
- Karadeniz'in çevre güvenliğine yönelik olarak,
 - Ölçüm ve analiz tekniklerinin geliştirilmeli, çalışmalara yeterli önem verilmeli ve yeterli kaynak ayrılmalıdır
 - Karadeniz'de bugüne kadar yapılmış çalışmalar bir araya getirilerek uluslararası standartlarda veri tabanı hazırlanmalıdır
 - Karadeniz'in kirlenmesini önlemeye yönelik diğer sahidar ülkeleri de içine alacak şekilde eylem planları hazırlanmalıdır.
 - Karadeniz'de petrol kirliliğine neden olan kaynaklara denetimler sistematik hale getirilmelidir.
 - Karadeniz'de çevre güvenliği kapsamında problemlere uzun vadeli çözümler üretecek şekilde sistematik bir yaklaşım sağlanmalıdır.

KAYNAKLAR

- AFZAL, A. (2005): Russian Security Policy, Institute of Strategic Studies
- AKTAŞ, H. (2000): Geçmişten Günümüze Dağlık Karabağ Sorunu, KTÜ Kafkasya ve Orta Asya Ülkeleri Uygulama ve Araştırma Merkezi, Merkez Yayın No: 2000/1, Trabzon, <http://www.kaum.ktu.edu.tr/yayinlar/>
- AKGÜN, M. (1994): Karadeniz’de Güvenlik ve Karadeniz Ekonomik İşbirliği: Türkiye Açısından Bir Değerlendirme, Tüses, İstanbul
- ALEXANDROVA, N.K. (1996): “Russia Facing New Challenges”, Ed. by Nicolai A. Kovalsky, Russia: The Mediterranean and the Black Sea, Russian Academy of Sciences Institute of Europe Council for the Mediterranean and the Black Sea Studies, Moscow
- AMSTUTZ, M. (1999): International Conflict and Cooperation an Introduction to World Politics, McGraw-Hill College, ISBN 0-697-37014-3
- ANATOL, L.(2005): “Nightmare in the Caucasus”, The Washington Quarterly, Cilt 23, sayı 1, Aktaran Taşdemir, “Kafkasya’daki Güvenlik Sorunları”
- ARMAOĞLU, F. (1991): Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri, Türk Tarih Kurumu Basımevi, ISBN: 975-16-0427-3
- ARMAOĞLU F. (1983): 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1918) Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- ARMAN, A. (2004): “Korsanlar Döndü” başlıklı makale, <http://www.milliyet.com.tr/04/30/business/bus11.html>
- ARI, T. (1999): Uluslar arası İlişkiler ve Dış Politika, Alfa Yayınları, ISBN: 975-316-061-5, İstanbul, 2006 AMSTUTZ Mark R., International Conflict and Cooperation, McGraw-Hill College
- A National Security Strategy For a New Century, The White House, <http://clinton2.nara.gov/WH/EOP/NSC/html/documents/nssr.pdf> , October 1998
- A Secure Europe in a Better World, European Security Strategy, Brussels, <http://ue.eu.int/uedocs/cmsUpload/78367.pdf>, 12 December 2003
- ASMUS, R., JACKSON, B. (2006): “The Black Sea and the Frontiers of Freedom”, Ronald D. Asmus, Konstantin Dimitrov, Joerg Forbrig, (Ed.), A New Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region, Washington D.C., The German Marshall Fund of the United States,
- ATEŞ, T. (2001): Cumhuriyet Gazetesi
- Atlas of Maritime History (1998): The Rise of The Soviet Navy
- AVCIOĞLU, D. (1974): Milli Kurtuluş Tarihi Cilt III İstanbul Matbaası

- AYBAY, G. (1998): Türk Boğazları - Son Gelişmeler Üstüne Bir Deneme, Aybay Yayınları
- AYBAK, T. (Ed.) (2001): Politics of the Black Sea Dynamics of Cooperation and Conflict, I.B.Tauriz Publishers, ISBN 1-86064-454-6
- AYDIN, M. (2004): “Europe’s Next Shore: the Black Sea Region after EU Enlargement,ISS Occasional Paper no 53, <http://www.iss-eu.org/occassion/occ53.pdf>
- AYDIN, M. (2005): “The Institutional Setting for Cooperation in the Black Sea Area”, International Conference Panel IV, The Black Sea Region: Towards a Partnership for the 21st Century, Constantza
- BAYLIS J., SMITH S. (2001): The Globalization of World Politics, OXFORD University Pres
- BARAN, Z. (2004): “Developing a New Black Sea Security Agenda: Oil, Pipelines and Regional Security”, The Nixon Center, Washington, DC, January 14
- BAZOĞLU, D. (2003): “The Black Sea As Boundary Or Bridge?”, Seminar Report by Micaela Gustavsson & Bezen Balamir Coskun, SIPRI, Stockhol <http://www.sipri.org/contents/conflict/>
- BİLGE, S. (1992): Türkiye-Sovyetler Birliği İlişkileri 1920-1964 “Güç Komşuluk”, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, ISBN 975-458-040-5, Ankara
- BİLGİN, M. (2005): Avrasya Enerji Savaşları, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, ISBN: 975-255-023-1, İstanbul
- Birleşmiş Milletler Andlaşması
- Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)
- BLUTH, C. (2006): “Kafkasya’daki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri”, “ Türkiye, NATO ve Avrupa Birliği Perspektifinden Kriz Bölgelerinin İncelenmesi”, İkinci Uluslar arası Sempozyum Bildirileri (İstanbul, 27-28 Mayıs 2006), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Atüd Başkanlığı Yayınları, Ankara
- Black Sea Regional Profile (2004a): The Security Situation and the Region Building Opportunities (January-March 2004), Institute for Security and International Studies (ISIS), Sofia, 2004, <http://www.isn.ethz.ch/isis/Frame/frame3index.htm>
- Black Sea Regional Profile (2004b): The Security Situation and the Region Building Opportunities (April-June 2004), Institute for Security and International Studies (ISIS), Sofia, <http://www.isn.ethz.ch/isis/Frame/frame3index.htm>
- Black Sea Regional Profile (2004c): The Security Situation and the Region Building Opportunities (July-September 2004), Institute for Security and International Studies (ISIS), Sofia, 2004, <http://www.isn.ethz.ch/isis/Frame/frame3index.htm>

Black Sea Regional Profile (2005): The Security Situation and the Region Building Opportunities (January-March 2005), Institute for Security and International Studies (ISIS), Sofia, <http://www.isn.ethz.ch/isis/Frame/frame3index.htm>

BP Statistical Review of World Energy, June 2006

BRANDON, J. (2000): "High-seas piracy is booming.It's time to fight harder" başlıklı makale, <http://csmonitor.com/cgi-bin/durableRedirect.pl?durable/2000/12/27/p11s1.htm>

BORDACHEV, T.V. (2003): "Strategy and Strategies", Arkady Moshes (Ed.), Rethinking the Respective Strategies of Russia and the European Union, Carnegie Moscow Center Report

BROWN, J.F. (2000): "Türkiye:Yeniden Balkanlara mı?", Ian O. Lesser, Graham E. Fuller (Ed), Türkiye'nin yeni jeopolitik konumu Alfa Yayınları

BRZEZİNSKI, Z. (1998): Büyük Satranç Tahtası, (Çev. Ertuğrul Dikbaş), İstanbul, Sabah Kitapları

BRZEZİNSKI, Z. (2004): Tercih, (Çev. Cem Küçük), Ankara, İnkilap Yayınları

BRUYNEEL, M. (2004): Piracy Reports, <http://www.iccwbo.org>

BURR, T.M. : The Geopolitical Risk of LNG, <http://www.fortnightly.com>

BUZAN, B. (1991): People, States and Fear, Great Britain, Harvester Wheatsheaf

CABBARLI, H. "Karadeniz Ekseni'nde Siyasi Örgüt: GUUAM", <http://www.jeopolsar.com/01/makale4.htm>

CAFERSOY, N. (2002): "Rus Jeopolitik Düşüncesinde Misyon Arayışları", Avrasya Dosyası, Ankara, ASAM Yayınları, Cilt 8, Sayı 4

CAFERSOY, N. (2003): "Ukrayna: Avrasya'nın Stratejik Kaderinin Belirlendiği Ülke", <http://www.turksam.org/tr/yazilar.asp?kat=2&yazi=196>

"Caspian Sea Region", <http://www.eia.doe.gov/cabs/caspian.html>

CARUS, S. (2006): "Defining Weapons of Mass Destruction" konulu çalışma, National Defense University, Washington

Centro De Instrucao De Tactica Naval Force Anti-Asymmetric Warfare Operations, Ministerio Da Defesa Nacional, Temmuz 2006

CEYLAN, F. (2005): "Strengthening Black Sea Maritime Security" International Conference, Sofia

CHARI P.R., CHANDRAN S. (2005): Bio-Terrorism and Bio-Defence, Institute of Peace and Conflict Studies Pres

CHESNEY, R.: "Kitle İmha Silahlarının Yayılmasına Karşı Güvenlik İnisiyatifi ve KİS" konulu makale, <http://www.nationalstrategy.com/nsr/current%20issue.htm>

CHURCHILL, R.R. (1999): The Law of the Sea, Manchester University Press,Great Britain

“Conflict in Transnistria and Gagauzia”, U.S. Library of Congress, <http://countrystudies.us/moldova/35.htm>

”Countering Maritime Terror, U.S. Thwarts Attacks,BuildsUpForeignNavies”konulu makale, <http://www.jinsa.org/articles/articles.html/function/view/categoryid/>

COHEN, A. (2002): “US Strategic Perspectives within the Black Sea Region”, Harvard Black Sea Security Bulletin, <http://www.harvard-bssp.org/bssp/2003/bulletin.pdf>

COHEN, A.: “Moscow Hostage Crisis Demands Greater U.S.-Russia Security

COMNAVSOUTH OPORDER 1/02, Operation ACTIVE ENDEAVOUR, 8 April 2002

CUTLER, R. (2006): “Kafkasya’daki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri”, “ Türkiye, NATO ve Avrupa Birliği Perspektifinden Kriz Bölgelerinin İncelenmesi”, İkinci Uluslar arası Sempozyum Bildirileri (İstanbul, 27-28 Mayıs 2006), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Atüd Başkanlığı Yayınları, Ankara

ÇEÇEN, A. (2005): “Türkiye’nin Güvenliği” konulu makale, KONA GÜNGÖRMÜŞ Gamze (Der.), Uluslar arası Çatışma Alanları ve Türkiye’nin Güvenliği, ISBN 975-255-011-8, İstanbul

ÇOBAN, F.: “Ukrayna Seçimleri ve Karadeniz’e etkileri”, <http://www.jeopolsar.com/02/makaleler/makale.asp?id=02>

DAĞI, Z. (2002): “Rusya’nın Güvenlik Politikası ve Türkiye”, Uluslararası Güvenlik Sorunları ve Türkiye, (Ed.) Refet Yinanç, Hakan Taşdemir, Ankara, Seçkin Yayınevi

DAVUTOĞLU, A. (2001): Stratejik Derinlik, Küre Yayınları,ISBN 975-6614-00-5,İstanbul,

DEKMEJIAN, H.: Troubled Waters The Geopolitics of The Caspian Region

DEMPSEY, J. (2005): “Moldova’s hopes rise in border dispute with Russia”, International Herald Tribune, <http://www.projecttransitionaldemocracy.org/>

DEKMEJIAN R.H., SIMONIAN H.H. (2003): Troubled Waters-The Geopolitics of the Caspian Region, I.B.Tauris, ISBN:186064-922X, London-New York

DEMİR, A.F. (2006): “Yeni Orta Asya’nın Kalbi Hazar ile Sorunlar Dağı Kafkasya Kesişmesinde Çatışmalar ve Türkiye’nin Güvenliği Açısından Önemi” konulu makale, “Türkiye’nin Çevresinde Meydana Gelen Gelişmelerin Türkiye’nin Güvenlik Politikasına Etkiler” konulu Sempozyum, Harp Akademileri Basımevi

DEMİR, İ. (2004): “Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) İle Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol’de (SUA Protokol) Değişiklik Çalışmaları.” Konulu makale, Deniz Hukuku Sempozyumu

Deniz Ticaret Odası, 2001 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul 2002

DOĞAN, S.: “NATO-Ukrayna İlişkilerinde Yeni Dönem”, <http://www.turksam.org/tr/>

DOLGOV, A. (2004): “Ukraine: political divide took root centuries ago”, Globe Correspondent Boston Globe, Boston, Massachusetts, Wed, December 1, <http://www1.cs.columbia.edu/~wisam/>

DOGAN, S.: “NGO Devrimleri’nin Yeni Adresi : Ortadoğu’da Sedir Devrimi”, <http://www.turksam.org/>

DPT:2580 ÖİK:592 “Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Demiryolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu”.Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2001, ISBN 975-19-2728-5, Ankara 2001, <http://ekutup.dpt.gov.tr./ulasirm/oik595.pdf>

DUBOVYK, V. (2003a): “The Role Of United States in the Black Sea Region”, PONARS Policy Memo 28 (Program on New Approaches to Russian Security), Odessa National University, http://www.csis.org/ruseura/ponars/policymemos/pm_0298.pdf

DUBOVYK, V. (2003b): “USA Role in Black Sea “ konulu makale, Odessa National University

ELEKDAĞ, Ş. (1996): Milliyet Gazetesi

ERKİN, F.C. (1968): Türk-Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Başnur Matbaası, Ankara

ERKAYA, G. (1998): Savunma – Defence Dergisi

ERGİL, D. (1978): Lozan’ın 50.yılına Armağan, İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Fakülteler Matbaası, İstanbul,

European Integration Regional Policy and Growth, The World Bank, Washington D.C., 2003

European Commission, Green Paper on a European Strategy for the Security of Energy Supply, November,2000,www.europa.eu.int/comm/energy_transport/pubfinal_en.pdf

EU Commission, Press Release, Brussels, IP/01/1531, 31 October 2001

FELGENHAUER, T.: “Ukraine, Russia and the Black Sea Fleet Accords”, WWS Case Study 2/99

Formulation of Defence Policy and Military Strategy, National Defence College Publishing, Pakistan, 2005

Foreign and Security Policy in the European Union, SAGE Publications, 1998

FULLER, G.E. (2000): “Türkiye’nin Yeni Doğu Politikası”, Ian O. Lesser and Graham E. Fuller, (Ed.) Türkiye’nin Yeni Jeopolitik Konumu, İstanbul, Alfa Yayınları

GEGESHİDZE, A. (2003): “The Black Sea As Boundary Or Bridge?”, Seminar Report by Micaela Gustavsson and Bezen Balamir Coskun, SIPRI, Stockholm

GEOANA, M. (2006): “Preface”, Ronald D. Asmus, Konstantin Dimitrov, Joerg Forbrig, (Ed.), A New Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region, Washington D.C., The German Marshall Fund of the United States

GOETZ, R. (1997): "Political Spheres of Interest in the Southern Caucasus and in Central Asia", Aussen politik, Cilt 48, Sayı 3, Aktaran Taşdemir, "Kafkasya'daki Güvenlik Sorunları"

GOLDMAN, S.D. (2005): "Russia", CRS Issue Brief For Congress, <http://www.usembassy.fi/pdfiles/IB92089.pdf>

GRAMMENOS, C. (2003): The Handbook of Marime Economics and Business, Great Britain, ISBN 1-84311-195-0

GRABBE, H. (2004): "The Black Sea Region, What Would an Ambitious EU Policy Consist of?", Center For European Reform

GROVOY V. ve OMELNYÇUK N. (2001): "GUUAM: Problem Prespectiv", http://www.cac.org/online/2001/journal_rus/caa-03/08.gorru.shtml

GUSTAVSSON, M., COŞKUN, B. (2003): "The Black Sea as Boundary or Bridge" konulu makale, sipri-Stockholm International Peace Research Institue

GUNNARSSON, M.: "Regionalism and Security – Two Concepts in the Wind of Change", <http://www.umu.se/cerum/publikationer/pdfs>

GURR N., COLE B. (2000): The New Face of Terrorism-Threats from Weapons of Mass Destruction, I.B.Tauris Publishing

GÜRDENİZ, C. (2004): Küreselleşmenin Deniz Güvenliğine Etkileri, Deniz Güvenlik Semineri Denizcilik Müsteşarlığı

GÜRDENİZ, C. (2006): "Denizde Terörün Önlenmesi Kapsamında Mevcut Uygulamaların Deniz Hukuku Açısından Değerlendirilmesi" konulu makale, Deniz Hukuku Sempozyumu, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara

GÜRSOY, B. (2005): Soğuk Savaştan Günümüze Asimetrik Tehdit, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, ISBN 975-255-048-7, İstanbul

GÜNDÜZ, A. (1998): Milletlerarası Hukuk Temel Belgeler-Örnek Kararlar, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., ISBN 975-486-321-0, İstanbul

HANDEL M.I. Prof.Dr. (1996): Masters of War-Classical Strategic Thought, 1996

HAJDINJAK, M. (2002): Smuggling in Southeast Europe-The Yugoslav Wars and the Development of Regional Criminal Networks in the Balkans, Center For The Study Of Democracy, ISBN 954-477-099-2, Sofia

HECKER, J. (2002): Container Security-Current Efforts to Detect Nuclear Materials, New Initiatives and Challenges, United States General Accounting Office, GAO-03-2971, New York

HEIBERG, E. (1998): "Security Implications of EU Expansion to the North and East" konulu makale, ELIASSEN, Kjell (Ed.), Foreign and Security Policy in the European Union, SAGE Publications, ISBN: 0-7619-5633-6, California

HESSE, H.: "New Security Measures for the International Shipping Community" konulu makale, <http://www.imo.org>

HILL, F. (2004): Energy Empire: Oil, Gas and Russia's Revival, The Foreign Policy Center, UK, s. 51, <http://www.brookings.edu/views/articles/Fhill/20040930.pdf>

HOLSTI, K. (1996): The State, War and the State of War, Cambridge, Aktaran Parvulescu, "A Region "in the Making" The Black Sea Area and Its Increasing Strategic Importance"

HOWARD, H. (1974): Turkey, The Straits and U.S.Policy, The Johns Hopkins University Press, Londra, ISBN 0-8018-1590-8

HUNTINGTON, S. (1996): The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order, Penguin Books

ILHAN, S.(1971): Jeopolitikten Taktiğe, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul

IMO-International Maritime Organization, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report-2005, MSC.4/Circ.81, 22 Mart 2006

International Energy Outlook 2005 (IEO 2005), Energy Information Administration, World Oil Markets

Introduction to Strategic Studies Political and Military Geography, National Defence

İkinci Uluslar arası Sempozyum Bildirileri (İstanbul, 27-28 Mayıs 2006), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Atüd Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2006

İNAN Y. (1995): Türk Boğazları'nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Turhan Kitabevi Yayınları.

İNANCIK, H. (1995): Sources and Studies on the Otoman Black Sea, Harvard University, Cambridge

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası

İŞYAR, Ö.G. (2006): Bölgesel ve Global Güvenlik Çıkarları Bağlamında Sovyet-Rus Dış Politikaları ve Karabağ Sorunu, Alfa Yayınları, ISBN: 975-8770-29-2, İstanbul

JACKSON, B. (2005): "The Future of Democracy in the Black Sea Region", the Project on Transitional emocracies <http://www.projecttransitionaldemocracy.org/>

JACSON R., SORENSEN G. (2001): Introduction to International Relations, OXFORD University Pres

Janes Fighting Ships-2005/2006

Jane's Navy International, Volume 109, 7 Eylül 2004

Janes Fighting Ships, 1970-2005 yılları arasındaki 35 cilt

JAPARIDZE, T. and RONDELİ, A. (2004): "Europe is on Georgia's Mind", Ronald D. Asmus, Konstantin Dimitrov, Joerg Forbrig, (Ed.), A New Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region, Washington D.C., The German Marshall Fund of the United States

JENTLESON B.W. (2000): American Foreign Policy-The Dynamics of Choice in the 21st Century

JONATHAN, H.: <http://www.globalsecurity.org/org/news/2004/640401.hazardous-seas.htm>. The Institute for National Security Affairs, "Hazardous Seas"

KAISER, K. (2005) : Yeni Yüzyılda Yeni Dünya Politikası, Çeviri Müjdat KAYAYERLİ, ISBN: 975-8759-26-4, Ankara, 2005 KAISER Karl & SCHWARZ Peter, Yeni Yüzyılda Yeni Dünya Politikası (Çev. Müjdat KAYAYERLİ), ISBN 975-8759 26 4, Ankara

KANBOLAT, H. (2006): Stratejik Analiz, Uluslar arası İlişkiler Dergisi, "Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği" konulu makale, Sayı:72

KANTARCI, H. (2006): Kısaçtaki Bölge KAFKASYA, IQ Kültür ve Sanat Yayıncılık, ISBN: 975-255-085-1, İstanbul

KARABULUT, B. (2005): Strateji, Jeostrateji, Jeopolitik, ISBN: 975-8163-73-6, Ankara

KASIM, K. (2006): Uluslar arası Güvenlik Sorunları, Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi (ASAM) Yayınları, ISBN: 975-6362-02-2, Ankara

KATHY L.P.: "Regional Trade Agreements as Security Institutions", www.essex.ac.uk/ecpr/events/jointsessions/paperarchive/edinburgh/ws9/Powers.pdf

KAYNAK, M. (2004): "Ulaştırımda Yeni Eğitimler ve Türkiye'nin Bölgesel Lojistik Güç Olma Potansiyeli"

"Kazak-China Oil Pipeline Issues Discussed", Caspian Business Report, Vol.2 No.1 15-01-1998

KILIÇ, O. (2004): "Uluslar Arası Gemi Ve Liman Tesisleri Güvenliği (ISPS) Tüzüğü", konulu makale, Deniz Hukuku Sempozyumu

KIZILSÜMER, D. (2005): "Uluslararası Boğazlardan Geçiş Rejimleri", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 7, Sayı:3

KIZILKAYA, E., ENGİN, C. (2005): "Enerjinin Jeopolitiği, Dünya üzerindeki jeo-ekonomik mücadele", İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi

“Kiev ratifies treaties with Russia”, The Russia Journal, April 21, 2004, <http://www.russiajournal.com/news/cnews-article.shtml?nd=43395>

KİNG, “Is the Black Sea A Region”, The Black Sea Region: Cooperation and Security Building

KİNG, Charles, “The New Near East”, Survival, Vol. 43, no. 2, Summer 2001, The International Institute for Strategic Studies,

KLARE M.T., CHANDRANI Y. (1998): World Security-Challenges for a New Century, ST.Martin’s Pres, 1998

KLYMPUSH, I.T.: “Cooperative Efforts in the Black Sea Region”, The Black Sea Region: Cooperation and Security Building

KNYAZ, V. (2004): Regional Seapower Symposium, Marina Militare Italiana, Venezia

KONA, G.G. (Ed.) (2005): Uluslar arası Çatışma Alanları ve Türkiye’nin Güvenliği, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul

KOVALSKY, N. (2001): “Russia and the Black Sea Realities”, Tunç Aybak (Ed.) Politics of the Black Sea: Dynamics of Cooperation and Conflict, London, I.B. Tauris

KUMEL, Ö.A.: “Kuzey Kafkasya ve Hinterlandı: Karadeniz, İç Asya, Balkanlar, Ortadoğu”, http://www.bkd.org.tr/analiz/yedi_yildiz/kuzeykafkasya_ve_hinterlandi.asp

KURUMAHMUT A. (2002): “Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği’nin Dağılması ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı:553

KURUMAHMUT, A. (2003): “Zararsız ve Transit Geçiş” konulu makale, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı:546

KURUMAHMUT, A. (2005): “Montreux Boğazlar Sözleşmesi ve Savaş Gemileri İçin Barış Zamanı Geçiş Rejimi”, Stratejik Etütler Bülteni, Sayı:89

KURUMAHMUT, A. (2006): “Montreux Sözleşmesinin Karadeniz Deniz Güvenliğine Etkileri” konulu seminer bildirisi, Karadeniz Deniz Güvenliği Semineri, Ankara

KUTLUK, D. (2001): Hazar-Kafkas Petrolleri, Türk Boğazları: Çevresel Tehdit, Tüdev Yayınları No:16, 2003

KALAYCIOĞLU, E. (2001) “Yeni Dünya Düzeni ve Türk Dış Politikası” konulu makale, SÖNMEZOĞLU, F. (Der.), Türk Dış Politikasının Analizi, ISBN 975-353-050-1, İstanbul

KUTLUK, D. (2006a): Savunma ve Havacılık Dergisi, Cilt:19, Sayı:20613, 2005, ISSN 1300-20802

KUTLUK, D. (2006b): (NATO International Military Staff (IMS) Assistant Director), “NATO and The Black Sea” konulu brifing, AFCEA “Karadeniz Güvenliği” Seminer, Varna

- LABUSZEWSKA, A.(Ed.) (2005): NATO's new role in the NIS area, Centre for Eastern Studies, Warsaw
- LABUSZEWSKA, A. ve ZAREBSKA, M. (Ed.). (2003): NATO and its partners in Eastern Europe and Southern Caucasus, Centre for Eastern Studies, Warsaw
- LAGUEUR W. (1999): The New Terrorism-Fanaticism and the Arms of Mass Destruction,Phoenix Pres
- Lozan Barış Andlaşması,LANGTON, Christopher (Ed.), The Military Balance 2002-2003, The International Institute for Strategic Studies, ISBN: 0-19-851672-X, London, 2002
- LUFT, G., KORIN, A., (2004): "Terrorizm Goes to Sea" komulu makale, Foreign Affairs,
- MERAY, S.L. (1968): Devletler Hukukuna Giriş, 1.Cilt, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1968
- MSI Savunma Teknolojileri & Strateji Dergisi, Sayı:2001-012
- Modern Piracy, NAVAL FORCES Dergisi, Sayı 26, 2005
- "Moldova Dosyası", Avrasya Bülteni, Ocak 2004, Sayı:18
- "Moldova: Regional Tensions Over Transdnierstra", International Crisis Group, Europe Report No 157, Brussel, 17 June 2004, <http://www.crisisweb.org/library/documents/europe/moldova/>
- Montreux Boğazlar Sözleşmesi
- MONTEFORTE, D.S. (2005): "Asymmetric Threats at Sea-Operation Active Endeavour Experience" konulu makale Blacksea Navies Committee Meeting (BSNC), Bükreş
- Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar-Belgeler Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:390, Ekim 1936
- MORGAN, P. (1997): "Regional Security Complexes and Regional Orders", David A. Lake and Patrick M. Morgan (Ed.) Regional Orders: Building Security in a New World, Pennsylvania, The Pennsylvania State University Press
- NATO's Nations and Partners for Peace, Volume 49.No.V/2004, ISSN: 1566-9009
- NATO Handbook, NATO Office of Information and Press, Brüksel, Ekim 1995
- NATO, EU and The New Risks: A Southeast Europe Perspective, Center for The Study of Democracy, International Security Conference, Sofia, 29-30 October, 2006
- NAVAL FORCES, International Forum for Maritime Power, ISSN 0722-8880, No.V/2005
- Naval Operations Analysis, Naval Institute Pres, USA, 1998
- Naval Force Protection, SMÍ Publishing, England, 2000

NİNCİC, D. (2000): "Sea Lane Security and U.S. Maritime Trade: Chokepoints as Scarce Resources", University of Michigan

NOSENKO, T. (1993): "Emerging Security Environment in the Black Sea Region", Mediterranean Quarterly

NOTARİ, A. (2005): Supreme Allied Command Transformation DCOS (Directive Chef of Staff), "Security Risks and Transformation Euroatlantic and Regional Perspectives" konulu uluslar arası konferans , Center for the Study of Democracy, Sofya

OLCAY, O., MERAY S.L. (1976): Montreux Boğazlar Konferansı Tutanaklar Belgeler, Ankara Üniversitesi Basımevi-Ankara

ONWUDIWE I.D. (2001): The Globalization of Terrorism, Ashgate Publishing

ORAL, N. and ÖZTÜRK, B.(Ed.) (2006): The Turkish Straits, Maritime Safety, Legal and Environmental Aspects, Turkish Marine Research Foundation, İstanbul, Publication Number 25.

ORAN, B. (Ed.) (2001): Türk Dış Politikası (Cilt I: 1919-1980), İletişim Yayınları, ISBN:975-470-944-0,

"Ortadoğu ve Avrasya Petrolleri ile Türkiye'yi ilgilendiren Petrol Boru Hatları'nın stratejik açıdan değerlendirilmesi" konulu SAREM çalışması, 2005

ÖZKAN, İ.R. (1996): Dış Politika, Dış Kapının Dış Mandalı, Çınar Yayınları, İstanbul,

ÖZTÜRK, O.M. (2001): RF Askeri Doktrini, ASAM Yayınları:19, Ankara

ÖZALP, İ. (2001): Cumhuriyet Gazetesi,

PALMER N.D., PERKINS H.C. (2004): International Relations-The World Community in Transition, A.I.T.B.S. Publishers,

PAMİR, A.N. (2000): "Hazar Bölgesi'nde Enerji Politikaları", Avrupa'nın ve Türkiye'nin Kafkasya Orta Asya ve Orta Doğu'da ortam İlgili Alanları "Uluslar arası Sempozyumu, Ankara, Türkiye

PAMİR, A.N.(2005) : "Bakü-Ceyhan:Bitmeyen Senfoni", ASAM Enerji-Çevre ve Teknoloji Araştırmaları Masası,

PAMİR, A.N. (2006a) : Energy and Pipeline Security in the Black Sea and Caspian Sea Regions Challenges and Solutions, PAVLIUK, Oleksandr (Ed.), The Black Sea Region Cooperation and Security Building, East West İnstitutue, London, ISBN 0-7656-1225-9

PAMİR, A.N. (2006b): "Orta Asya ve Kafkasya'da Güvenlik Arayışları Sürecinde Bölgedeki Enerji Kaynakları'nın Rolü" konulu makale, 2006

PANTEV, P. (2003): "The Black Sea As Boundary Or Bridge?", Seminar Report by Micaela Gustavsson and Bezen Balamir Coskun, SIPRI, Stockholm

PARVULESCU, S.: "A Region "in the Making" The Black Sea Area and Its Increasing Strategic Importance", Bucharest, http://www.roemb.co.uk/Events/125ukro_parvulescu.pdf

PAZARCI, H. (1990): Uluslar arası Hukuk Dersleri, II. Kitap, Turhan Kitabevi, Ankara

PELKOFSKÍ J. (2005): Storm Al Qaeda's-Challenges of The Maritime Environment, PROCEEDINGS

POLYAKOV, L. (2003): "New Security Threats in the Black Sea Region", The Black Sea Region: Cooperation and Security Building

Program on New Approaches to Russian Security, Odessa National University, November 2003, http://www.csis.org/ruseura/ponars/policymemos/pm_0298.pdf

PREZİDENTSKİY, V. (2001): "GUUAM uluslararası örgüt olarak büyük ek", no:8

PERPELYTSYA, H. (2006): "Military and Naval balance İn the Blacksea Region", The Blacksea Region Cooperation and Security Building" konulu makale, PAVLUK Oleksandr (Ed.), East West İnstitutue, London, England

Power Potential of Nations, National Defence College Publishing, Pakistan, 2005

RANFT B., TILL G. (1983): The Sea in Soviet Strategy, The Macmillan Press, 1983

REETZ, D. (2006): "Kafkasya'daki Kriz Kaynakları ve Bölgeleri", " Türkiye, NATO ve Avrupa Birliği Perspektifinden Kriz Bölgelerinin İncelenmesi", İkinci Uluslar arası Sempozyum Bildirileri (İstanbul, 27-28 Mayıs 2006), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Atüd Başkanlığı Yayınları, Ankara

RICHARDSON, M (2004): "A Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction" konulu makale, Institute of South East Asian Studies, <http://www.iseas.edu.sg>

ROBERTS, J. (2004): The Turkish Gate: Energy Transit and Security Issues, Center For European Policy Studies, No:11

"Romania urges Ukraine to procede part of the Black Sea", Prima News Agency, <http://www.prima-news.ru/eng/news/news/2003/7/22/25523.html>

ROSKIN M.G., BERRY N.O. (2002): The New World of International Relations,

SARCINSCHI, A. (2005): "Governance and Security in the Blacksea Area" konulu makale, National Defence University (NDU), Bükreş,

SASSE, G. (2004): "Ukraine at the brink of a break-up? Analysis", The Guardian London, UK, <http://www.guardian.co.uk/ukraine/story/0,15569,1362721,00.html>

SAUNDERS, S. (Ed.): Jane's Fighting Ships 2005-2006, ISBN-0 7106 26924

Savunma Teknolojileri & Strateji Dergisi, Sayı: 2006-012

SCHWARZ F. (2002): Maritime Strategy in Asia

SİMON, J., RUMER, E. (2006): "Toward a Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region" konulu araştırma yazısı, Institute for National Strategic Studies, National Defense University, Washington

SİRMEN, A. (1976): "Montreux Çiğneniyor mu?", Cumhuriyet Gazetesi

SOLMAZTÜRK, K. (2005): "Ukrayna Başbakanı Yulia Timoşenko ve Rusya'nın Tutuklama Kararı", <http://www.turksam.org/tr/yazilar.asp?kat=2&yazi=250>

SOYSAL, İ. (1994): "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi", Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul

SOYSAL, İ. (1989): Tarihçeleri ve açıklamaları ile birlikte Türkiye'nin Siyasal Andlaşmaları I.Cilt (1920-1945), Türk Tarih Kurumu Basımevi-Ankara, ISBN 975-16-0185-1

SÖDERBLOM, J.D. (2004): The Eurasian Security Complex and Comprehensive Security Cooperatives, <http://world-ice.com/Articles/Security%20Complex2.pdf>.

Strategy and Force Planning (1997): Naval War College, Newport

STEHR, M.(2005): "Modern Piracy" konulu makale, NAVAL FORCES International Forum for Maritime Power, ISSN 0722-8880, No:V/2005

STOPFO M. (2003): Maritime Economics, Routledge Press

SUSHKO, O. (2005): "The Local Players and Their Interests: The View From Ukraine", International Conference, The Black Sea Region: Towards a Partnership for the 21st Century, Constantza

SZAYNA, T. (2001): NATO Enlargement 2000-2015 Determinants and Implications for Defense Planning and Shaping, RAND, ISBN:0-8330-2961-4, Santa Monica

SVANTE, C. (1997): "The Unruly Caucasus, Current History, Cilt 96, Sayı 612, Aktaran Taşdemir, "Kafkasya'daki Güvenlik Sorunları "

ŞAHİN, M.: "Ukrayna AB'den Mükafat Bekliyor", <http://www.turksam.org/tr/>

TANGREDİ, S. (2002): Globalization and Maritime Power, National Defense University Press, ISBN 1-57906-060-9, Washington D.C.

TARHANLI, T. (2000): " Türk Boğazlarında Denge Rejimi: Hukuki ve Yapısal Bir Değerlendirme", Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı, Yayın No.5, İstanbul

TAŞDEMİR, H. (2002): "Kafkasya'daki Güvenlik Sorunları", Uluslararası Güvenlik Sorunları ve Türkiye, Ed. Refet Yinanç ve Hakan Taşdemir, Seçkin Yayınevi

TAVKUL, U. (2002): Etnik Çatışmaların Gölgesinde Kafkasya, Ötüken Yayınları, İstanbul

T.C. Dz.K.K. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Bşk.lığı; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı Seyir Rehberi, İstanbul (2000)

TEODORESCU, A.: “Serpents’ Island Between Rule of Law and Rule of Force”, <http://www.tomrad.ro/iserpi/english.htm>

TERENCE, A. (2004): “Caspian Energy Development”, The Caspian: Politics, Energy and Security, Ed. Shirin Akiner, London and New York, RoutledgeCurzon

TILL G. (2004): Seapower-A Guide for the Twenty-First Century, Frank Cass Publishers

TOLUNER, S. (1989): Milletlerarası Hukuk Dersleri-Devletin Yetkisi, ISBN 975-486-066-1, İstanbul

TUKİN, C. Prof. Dr. (1999): Boğazlar Meselesi, Pan Yayıncılık

Türk Deniz Kuvvetleri, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, ISBN 975-409-233-8, 2003

TÜTÜNCÜ, A.N. (2004): “Denizde Güvenliğin Arttırılması İle İlgili Milletlerarası Hukuk Düzenlemelerinde Yeni Gelişmeler ve Türk Boğazlarından Geçişin Bu Çerçeve Değerlendirilmesi” konulu makale, Deniz Hukuku Sempozyumu

The Law of the Sea, “United Nations Convention on the Law of the Sea”, United Nations, New York, 1983

“US given green light to patrol Somalia waters” konulu makale, Daily Nation, 18 Nisan 2006

VLADU, C. (Ed.) (2005): Security and Stability in the Black Sea Area, The V th International Scientific Session 21-22 Kasım 2005, National Defence University “CAROL I” Publishing House, Bükreş

YAVUZ, C. (2006): “Türk Boğazlarının Karadeniz’in Tarihine ve Güvenlik Boyutuna Etkileri” konulu makale, PANAROMA Aylık Uluslar arası İlişkiler, Ekonomi, Politika dergisi, Sayı 07, ISSN:1304-6438

YILMAZ V.(1998): Siyasi Tarih, HAK Yayını, İstanbul

YÜCE, H. and GAZİOĞLU, C. (2006): “Maritime security challenges ahead in the Blacksea”, Journal of the Blacksea/Mediterranean Environment, ISSN:1304-950, Volume 12, Number 3

YÜCE, K.: “Avrasya’daki Mevcut ve Planlanan Boru Hatları” konulu makale, <http://stratejigundem.com/makale.php?id=185>

ZEYBEK, H. (2006): “Avrasya Ulaşım Bağlantıları ve Türkiye” konulu makale, Stratejik Analiz, Sayı:78

ZHURKİN, V. (1996): “NATO’s Regional Activism”, Ed. by Nicolai A. Kovalsky, Russia: The Mediterranean and the Black Sea, Russian Academy of Sciences Institute of Europe Council for the Mediterranean and the Black Sea Studies, Moscow

WATSON, B. (1986): The Soviet Navy Strengths and Liabilities, Westview Press, İngiltere, ISBN 0 85368 721 8,

WATSON B. (1989): W. The Soviet Naval Threat to Europe-Military and Political Dimensions, Westview Pres

Weapons Under Scrutiny, Center for The Study of Democracy, ISBN 954-477-117-4, Sofya, 2004

WEGENER E. (1975): The Soviet Naval Offensive, Naval İnstıtute Pres, Annapolis-Maryland USA

WORONOWYCZ, R. (2003): “Russian-Ukrainian dispute over Tuzla escalates”, Kyiv Press Bureau, The Ukrainian Weekly, October 26, 2003, No. 43, Vol. LXXI, <http://www.ukrweekly.com/Archive/>

WORONOWYCZ, R. (2004): “Radar ratifies agreement on Single Economic Space”, Kyiv Press Bureau, The Ukrainian Weekly, April 25, 2004, No. 17, Vol. LXXII, <http://www.ukrweekly.com/Archive/>

1958 Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Sözleşmesi

29.05.1982 tarih ve 8/4742 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı

2006 Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası, ISBN 975/512-958-8, İstanbul, 2005

<http://www.isn.ethz.ch/isis/Frame/frame3index.htm>

<http://www.usinfo.state.gov/is/Archive/2006/Apr/01-745388.html>, “Yemen’s Economy Suffering Due to October Terrorist Attack” konulu makale

<http://www.secure-marine.com/piracy-update.pdf> “Primer: Piracy in Asia” konulu rapor

<http://www.turkishpilots.org.tr/>

http://www.reqiamarina.net/others/blacksea/blacksea_11_us.htm

<http://www.regimarina.it/blacksea.htm>

<http://www.heritage.org/Research/RussiaandEurasia/em844.cfm>

<http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/01/>

<http://www.die.gov.tr/turkish/bsec/gnlbilg.htm>

<http://www.dpt.gov.tr/dei/kei/kei.htm>

<http://www.bsec.gov.tr/discover.htm>

http://www.bsec.gov.tr/bsecrelated_.htm

<http://www.guam.org/general/browse.html>

<http://www.blackseafort.org/backgr.htm>

[http://www.afsouth.nato.int/JFCN-Operations/Active Endeavour/Endeavour.htm](http://www.afsouth.nato.int/JFCN-Operations/Active%20Endeavour/Endeavour.htm)

<http://www.globalsecurity.org/military/ops/active-endeavour.htm>

<http://www.freedomhouse.org/research/nattransit.htm>

<http://www.dzkk.tsk/baskanlik/harekat/shodb>

<http://www.wws.princeton.edu/~cases/papers/ukraine.pdf>

http://web.ttnet.net.tr/users/ukremb/press_release/2003-36.htm

http://www.ukraine-eu.mfa.gov.ua/cgi-in/valmenu_miss.sh?1p01039959.html

<http://www.answers.com/main/>

<http://www.botas.gov.tr>

<http://www.deik.org.tr/bultenler>

<http://www.eia.doe.gov/>

<http://www.asam.org.tr>

<http://world-ice.com/Articles/Security%20Complex2.pdf>

http://www.upi-fiaa.fi/english/publications/upi_report/reports/FIIA-CarnegieReport2003.pdf

<http://www.tika.gov.tr/pdf/avdos/av18.pdf>

<http://www.whitehouse.gov/nsc/nss.pdf>

<http://www.europa.eu.int/comm/world/enp/>

http://www.ca-c.org/online/2000/journal_rus/cac08_2000/10.parahonsk.shtml

http://www.ca-c.org/online/2001/journal_rus/caa-03/08.gorru.shtml

http://www.ca-c.org/online/2000/journal_rus/cac08_2000/10.parahonsk.shtml

<http://fl1.findlaw.com/news.findlawcom/cnn/docs/crs/coleterattck13001.pdf>

http://www.afsouth.nato.int/JFCN_Operations/ActiveEndeavour/Endeavour.htm

<http://www.nato.int/issues/>

<http://www.ssmaritime.com/achillelauro.htm>

<http://www.ssmaritime.com/achillelauro.htm>

<http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/Terrorism/achille.html>

http://specialoperations.com/Images_Folder/library2/achille.html

http://www.ict.org.il/organizations/org_frame.cfm?orgid=31

<http://www.greenpeace.org.nz/about/rainbow-warrior.asp>

http://www.guardian.co.uk/yemen/Story/0,,809825,00.html#article_continue

<http://www.usinfo.state.gov/is/>

<http://www.jinsa.org/articles/articles.html/function/view/categoryid/164/documentid/1047/history/>

http://www.msecurity.ru/eng/isps_terr_eng.htm

<http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2003/08/03/gundem/gundem9.html>

<http://iccwbo.org>

<http://www.marisec.org/piracy>

<http://www.halifax.ca/community/explode.html>

<http://www.secure-marine.com/piracy-update.pdf>

<http://www.belgenet.com/1996/160196.html>

<http://www.foreignpolicy.com/>

http://coastman.free.fr/wp/Coastman_WP7.pdf#search='mare%20liberium

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=686
<http://www.denizcilik.gov.tr>

http://www.turkloydu.org/EN/SEA/ISPS_Code_en.pdf

http://www.msecurity.ru/eng/isps_eng.htm

<http://www.marshallcenter.org/site-graphic/lang-en/page-pubs-conf-1/static/xdocs/conf/2005-conferences/0506/0506-full.pdf>

<http://politicom.moldova.org/stiri/eng/4089>

<http://www.kgi.edu.ua/cisss-ua/?&lng=en>

<http://www.niss.gov.ua/book/eng/007-1.htm>

http://www.iss_eu.org/chailot/chai36e.html

<http://www.mt.gov.tr>

<http://www.caspianword.com>

<http://www.byegm.gov.tr>

<http://www.cincassiancanada.comtararastirma>

<http://www.roder.org.tr>

<http://www.caspianword.com>

<http://www.byegm.gov.tr>

<http://www.cincassiancanada.comtararastirma>

<http://www.roder.org.tr>

<http://www.un.int> (Birleşmiş Milletler)

<http://www.iewe.org/srd.bsec.nsf> (Black Sea Economic Cooperation)

<http://www.bstdb.gr/about.html> (The Black Sea Trade and Development Bank)

<http://www.bg> (Black Sea Regional Energy Centre)

<http://www.die.govtr/TURKISH/BSEC/> (Black Sea Coordination Centre for the Exchange of Statistical Data)

<http://www.foreignpolicy.org.tr/documents/blacksea.html>

<http://www.harvard-bssp.org/news>

<http://www.iags.org> (IAGS, Institute for the Analysis of Global Security)

<http://www.csiss.org>

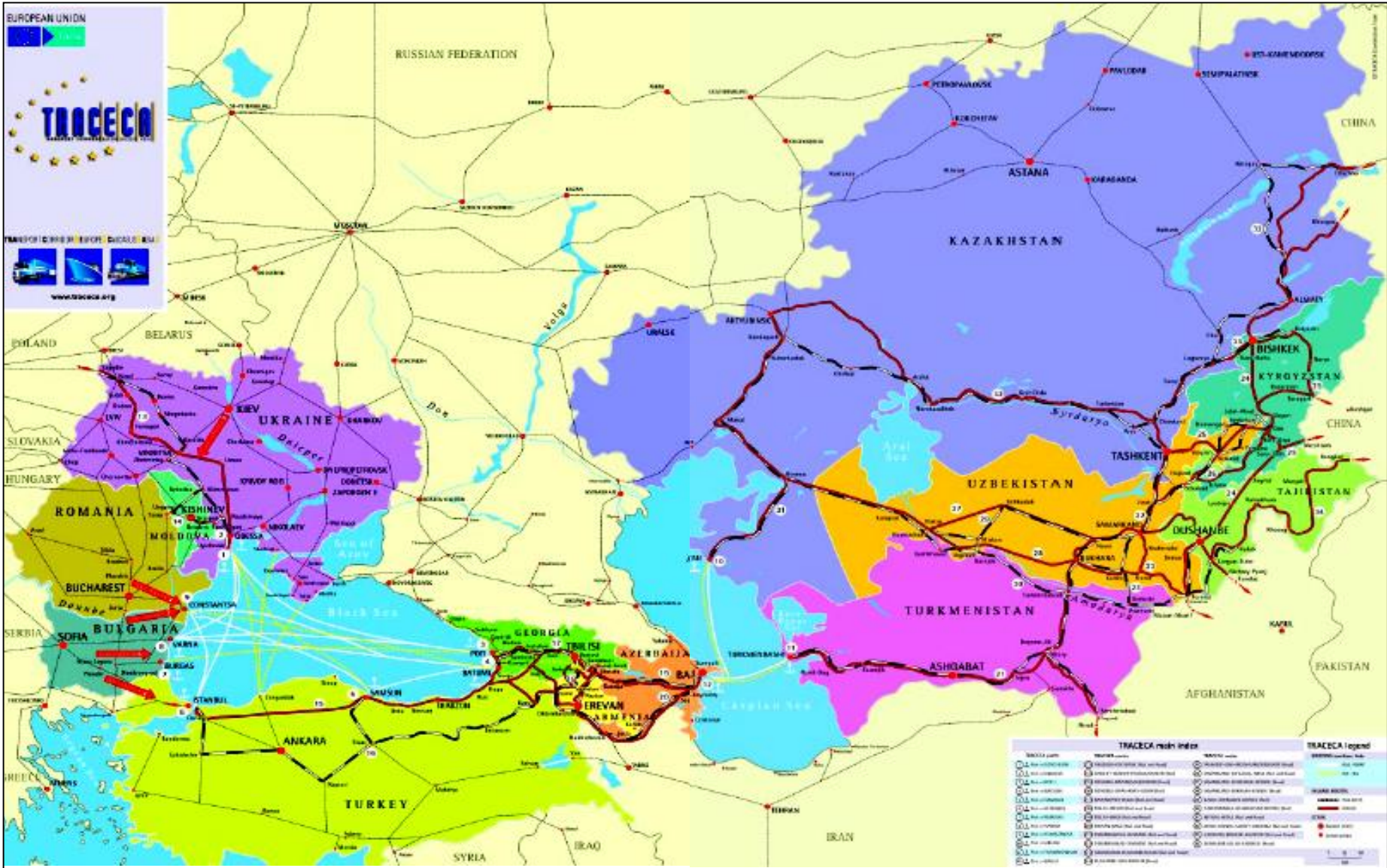
[http://www.nixoncenter.org/Program Briefs/PB 2004/BlackSea Conference1-4-04.pdf](http://www.nixoncenter.org/Program%20Briefs/PB%202004/BlackSea%20Conference1-4-04.pdf)

<http://www.haberx.comwriters.aspWritingID=2048>

<http://www.haberx.comwriters.aspWritingID=2048>

<http://www.washingtoninstitute.org/templateC05.php?CID=2361>

EK 4-A : TRACECA Projesi Ulaştırma Hatları



Kaynak: <http://www.traceca.com>

EK 4-B**“BY-PASS” BOĞAZLAR BORU HATLARI**

Boru Hattı	Güzergah	Kapasite	Uzunluk (km)	Tahmini Maliyet (dolar)	Durum
Adria-Druzhba (Dostluk Hattı) Entegrasyon	Rus Druzha Hattı, Adria Hattı ile bağlanarak Omisalj'e (Hırvatistan) uzanmaktadır.	İlk aşama: 5 mty Hedef: 15 mty	3200	20 milyon	Bu hat ana boru hattına bağlantı hattıdır.
Arnavutluk-Makedonya-Bulgaristan (AMBO)	Burgaz'dan (Bulgaristan) Makedonya üzerinden Vlore'ye (Arnavutluk) uzanmaktadır.	İlk aşama: 37.5 mty Hedef: 50 mty	900	1 milyar	2005 yılı sonunda bitirilmesi planlanırken, gecikme olmuştur.
Burgaz-Dedeğaç (Trans Balkan) Boru Hattı	Burgaz'dan Dedeğaç'a uzanmaktadır.	30-40 mty	150	600 milyon	1997'de yılında anlaşma imzalanmasına rağmen gecikmiştir.
Köstence-Trieste	Köstence'den (Romanya), Macaristanve Slovenya üzerindenTrieste'ye (İtalya)	33 mty	1400	900 milyon	Fizibilite yapılmış olup, finansman beklemektedir.
Güney-Doğu Avrupa Boru Hattı (SEEL)	Köstence'den Pančevo (Yugoslavya) üzerinden Omisalj veya Trieste'ye uzanmaktadır.	33 mty	1,200	800 milyon	Fizibilite yapılmış olup, finansman beklemektedir.
Odessa-Brodi	Odessa'dan başlayıp Brody (Ukrayna) üzerinden Druzhba (Rusya) hattına uzanmaktadır	25 mty	650	750 milyon	Boru hattı ve Pivdeni limanı Aralık 2001'de tamamlanmış olup Ukrayna, Hazar ülkeleri ile anlaşmaya çalışmaktadır.

Kaynak: Petrol Firmaları, US EIA Offshore, Word Oil, And Gas Journal Arşivleri, Mert Bilgin, The Emerging Caspian Energy Regime And Turkey's

EK 4-C : “BY-PASS” BOĞAZLAR BORU HATLARI



Kaynak : Simon, J., Rumer, E., “Toward a Euro-Atlantic Strategy for the Black Sea Region” konulu araştırma yazısı, Institute for National Strategic Studies, National Defense University, Washington,2006

EK 4-E : INOGATE Projesi Doğal Gaz Ulaştırma Hatları



Kaynak: <http://www.inogate.com>

EK 4-F
OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE BOĞAZLARIN REJİMİNE İLİŞKİN DÜZENLEMELER

DÖNEM	DÜZENLEME	TARİH	KAPSAM
Tek Taraflı Tasarruflarla Düzenleme Devresi (1453-1774)	İmparatorluğun Kadim Kaidesi (İlke)	1484-1535	Boğazların ve Karadeniz'in yabancı devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı olması
	Fransız kapitülasyonu	1535	Ticaret gemilerini boğazlardan serbest geçirme
	İngiliz kapitülasyonu	1579	Ticaret gemilerini boğazlardan serbest geçirme
	Hollanda kapitülasyonu	1612	Ticaret gemilerini boğazlardan serbest geçirme
İkili Andlaşmalarla Düzenleme Devre (1977-1840)	Küçük Kaynarca Andlaşması	21 Temmuz 1774	Osmanlı İmparatorluğu'nun Rusya ile yaptığı bu andlaşma ile Rus ticaret gemilerine Boğazlardan serbest geçiş hakkı tanınmıştır.
	İstanbul Andlaşması	23 Aralık 1798	Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında yapılan bu andlaşma ile, Osmanlı Devleti'nin müttefiki sıfatıyla (Osmanlı Devletine yapacağı yardıma karşılık) yalnızca Rus Savaş gemilerine harp durumunda Boğazlardan serbest geçiş hakkı verdi.
	Osmanlı-Rus İttifak Andlaşması	24 Eylül 1805	İstanbul Andlaşması ile Rus savaş gemilerine tanınan serbest geçiş hakkı teyit edilmiş, ayrıca Osmanlı Devleti'ne yabancı devletlerin savaş gemilerine Karadeniz'e çıkma izni vermeme yükümlülüğü yüklenmiştir.
	Kale-i Sultaniye (Çanakkale Andlaşması)	05 Ocak 1809	İngiltere ile yapılan bu andlaşma ile Boğazların Osmanlı Devleti ile savaş durumunda olmayan devletlerin ticaret gemilerine, Rus gemileri ile aynı şartlar altında olmak üzere açıklığı yükümlülüğü kabul edilmiştir.
	Hünkar İskelesi Andlaşması	08 Temmuz 1833	Rusya ile yapılan andlaşma ile Osmanlı Devleti, Çanakkale Boğazı'nı Rusya lehine bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir.
Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Devresi (1840-)	Mısır Meselesi	15 Temmuz 1840	Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya arasında imzalanan bu andlaşma ile Boğazların, barış zamanında, yabancı devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir.

DÖNEM	DÜZENLEME	TARİH	KAPSAM
Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Devresi (1840- →)	Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi	13 Temmuz 1841	Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya arasında imzalanan bu sözleşme ile Osmanlı Devleti, barış zamanında, yabancı devletlerin savaş gemilerinin Boğazlardan geçmesine izin vermeme yükümlüğünü yüklenirken diğer akit devletler de bu ilkeye uymayı taahhüt etmişlerdir. (Boğazların barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerin açıklığı, bütün devletlerin savaş gemilerine kapalılığı ilkesi)
	Paris Andlaşması ve Paris Boğazlar Sözleşmesi	30 Mart 1856	Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Avusturya, Rusya, Prusya ve Sardunya arasında imzalanan bu belge ile Boğazların savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir.
	Karadeniz Hakkında Londra Andlaşması	13 Mart 1871	Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa, Rusya, Avusturya, Almanya ve İtalya arasında imzalanan bu andlaşma ile Boğazların barış zamanında bütün devletlerin ticaret gemilerine açıklığı, savaş gemilerine kapalılığı ilkesi teyit edilmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti'ne lüzum görüldüğü takdirde, barış zamanında Boğazları, ittifak halinde olduğu devletlerin savaş gemilerine açma yetkisi tanınmıştır.
İkili Andlaşma	Ayastefanos Andlaşması	03 Mart 1878	Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan ancak yürürlüğe giremeyen bu andlaşmaya göre, Boğazlar, gerek barış gerekse savaş zamanında, Rus limanlarına gelen veya bu limanlara giden tarafsız devletlere ait ticari gemilerine açık olacaktır.
	Berlin Andlaşması	13 Temmuz 1878	Bu andlaşma 1856 Paris ve 1871 Londra Andlaşmalarına atıfta bulunmuş ve 1841 Londra Boğazlar sözleşmesindeki ilkeyi tekrarlayarak "status quo"yu korumuştur.

DÖNEM	DÜZENLEME	TARİH	KAPSAM
İkili Andlaşma	Mondros Mütarekesi**	30 Ekim 1918	Osmanlı Devleti ile I. Dünya Savaşının galip devletleri (İtilaf Devletleri) arasında imzalanan mütareke hükümlerine göre Osmanlı Devleti, Çanakkale ve Karadeniz Boğazlarının açılmasını ve Karadeniz'e geçişin sağlanmasını, ayrıca her iki Boğazların kıyılarındaki askeri tesislerin İtilaf devletlerince işgal edilmesini kabul etmiştir. Boğazların rejiminin ne olacağına ilişkin herhangi bir hüküm mütarekede yoktu. Mütarekenin imzasından sonra Boğazlar, İtilaf Devletlerinin işgalinde uluslar arası ulaşımına açılmıştır.
	Sevr Andlaşması ***	10 Ağustos 1920	Osmanlı Devleti ile I.Dünya Savaşının galip devletleri arasında imzalanan bu andlaşmaya göre Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazını kapsayan Boğazlar, barış ve savaş zamanında, bayrak farkı gözetmeksizin, bütün devletlerin ticaret ve savaş gemileri ile askeri ve sivil uçaklarına açık olacaktı. Andlaşma ile kurulan serbest geçişi düzenlemek ve denetlemek için geniş yetkilerle donatılmış bir "Boğazlar Komisyonu" kurulacaktı. Çanakkale Boğazı'nın Avrupa kıyıları Yunanistan'a verildiğinden, Yunanistan ve Osmanlı Devleti Boğazlar üzerindeki denetim yetkilerini bu komisyona devredecekti.

NOTLAR

* : Boğazları rejimine ilişkin düzenlemeler için bkz.Erim,N., Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri, C., I, Ankara 1953, Ayrıca bkz. Armaoğlu, F.. 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914), Ankara 1997, İnan, Y., Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, B.II, Ankara 1995.

** : Mondros Mütarekesi'nin metni için bkz.BOA, Muahednameler Tasnifi nr.111.

*** : Sevr Andlaşması hiçbir zaman yürürlüğe girmemiştir. Bir başka deyişle ölü doğmuş bir andlaşmadır. Metni için bkz.BOA HR.SYS.nr. 2310/5; Muahedname nr.336, Devlet-i Aliyye ile Sulh Muahedesi, 10 Ağustos 1920, Konya 1336; Boğazlara ilişkin hükümleri için bkz. Sevr Andlaşması.

EK 4-G

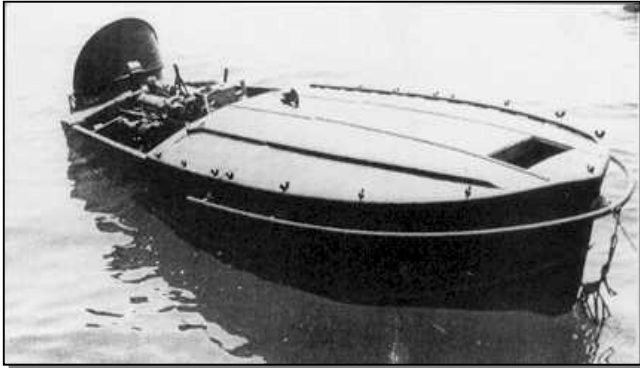
II. DÜNYA SAVAŞINDA MONTREUX'U DELEREK KARADAN KARADENİZ'E KAYDIRILAN GEMİLER



Karadeniz'e kaydırılan S-56 denizaltısı



12.MAS Bot Skadron'unun Karadeniz'e kaydırılması



Patlayıcı yüklü motorbot



Sivastopol limanında MAS Botlar



Feodasia limanında MAS Botlar

Kaynak: http://www.regiamarina.net/others/blacksea/blacksea_II_us.htm

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi : 16 Haziran 1964
Doğum Yeri : Nevşehir
Lisans : (1980-1984) Deniz Harp Okulu
Yüksek Lisans : (1991-1993) Deniz Harp Akademisi (Dönem Birincisi)
(2002-2003) Silahlı Kuvvetler Akademisi (Dönem Birincisi)
(2005-2006) Pakistan Ulusal Savunma Üniversitesi
(Stratejik Yönetim-Harp Stratejisi)

Çalıştığı Görevler

: Deniz Görevleri

TCG Kılıçalipaşa Muhribi Elektronik Yrd.Subayı

TCG Adatepe Muhribi Elektronik Subayı

TCG Zafer Muhribi Savaş Harekat Subayı

TCG Yücestepe Muhribi Harekat Subayı

TCG Gaziantep Fırkateyni Harekat Subayı

TCG Gediz Fırkateyni II.Komutan

TCG Gediz Fırkateyni Komutan

Karargah Görevleri

Deniz Kuvvetleri K.lığı NATO Plan Subayı

Donanma Komutanlığı Tatbikat Proje Sb.

Genelkurmay Başkanlığı NATO Tatbikat Proje Sb.

Deniz Kuvvetleri K.lığı Tatbikat Şube Md.

Yurtdışı Görevleri

(1995-1996) ABD ‘Perry Sınıfı Fırkateyn Projesi’

(1999-2000) ABD ‘Perry Sınıfı Fırkateyn Projesi’

(2000-2001) NATO tarafından Akdeniz’de icra edilen

Active Endeavour Harekatı

(2002) İngiltere FOST (Flag Officer Sea Training)
Eğitimi

İskoçya JMC (Joint Maritime Course) Eğitimi