

ÖNSÖZ

Türk toplumunca son otuz yıllık süreçte hiçbir konu, Kıbrıs kadar; ilk önce istek sonrada umursamazlıkla tartışılmamıştır.

Bu tezin amacı olaylara sadece basmakalıp laflarla bakma alışkanlığında bulunan ülkemizde Kıbrıs konusunda karar verici makamlarca söylenen sözlerin arkasındaki gerçeklere bir parçada olsa ışık tutabilmektir. Çünkü genelde herkesin tekrarladığı fakat niçin diye sormadığı “Kıbrıs adası Türkiye için önemlidir” şeklindeki sözlerle milli bir dava olan bu konu anlaşılabilir. Kıbrıs ‘ın Türkiye için niye önemli olduğunun açıklanması halinde Türk kamuoyu bu konuyu bir yük değil sahiplenilmesi gereken bir dava olarak görecektir.

Kıbrıs adası Türkiye ile Yunanistan arasında aynı paralel duygularla tartışılmaktadır. Bir taraf için yavru vatan olan ada diğer taraf içinse kardeş ülkedir. Unutulmamalıdır ki Kıbrıs'ta istekleri engellenemeyen bir Yunanistan için bir sonraki durak Anadolu topraklarıdır.

Bu tezi yazmamda her türlü konuda bana yardımcı olan ve sayısız hatamı düzeltmekte büyük bir sabır gösteren sayın hocam Prof. Dr. Ayşe Nükhet Adıyeko'ye, Mersin Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi tarih bölümü hocalarına, çalışmalarımda farklı bakış açıları yakalamamı sağlayan değerli komutanlarıma ve her zaman bana destek olan annem ile eşime teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Umarım bu tez toplumumuzda bu konuda gelecekte çalışacak tarihçilere ve bu konuya ilgi duyanlara bir katkı sağlar. Tezimdeki bütün görüşler sadece şahsi fikrimdir.

Ünsal BAŞAK

Marmaris 2006.

ÖZET

KIBRIS'IN DOĞU AKDENİZ'DE TÜRKİYE AÇISINDAN STRATEJİK ÖNEMİ

Türkiye Cumhuriyeti bir deniz ülkesi olmak zorundadır. Stratejik maddelerini ve enerji ihtiyacı için gereken petrolü yurtdışından deniz yoluyla ithal etmek zorunda kalan Türkiye için deniz ticaretinin korunması hayati derecede önemlidir.

Kıbrıs Adası'nın coğrafi konumu düşünüldüğünde; Anadolu karasının güvenliği için ve deniz ticaret yollarının korunması maksadıyla bu adada Türk askeri gücünün bulunması bir zorunluluktur.

Bu çalışma ile Kıbrıs'ta Türkiye'ye tehdit unsuru olan herhangi bir gücün üslenmesi durumunda, Türkiye'nin milli çıkarlarının ve deniz ulaştırmasının nasıl bir tehdit ile karşı karşıya kalacağı incelenmiş olup, bu ihtimalin önlenmesi maksadıyla Türk askeri gücünün Kıbrıs Adası üzerinde bulunması ve bu sayede Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin stratejik olarak güvenliğini sağlaması konusu değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz ticareti, Doğu Akdeniz, Enerji, Kıbrıs, Petrol, Strateji.

ABSTRACT**STRATEGICS IMPORTANCE OF CYPRUS ON THE EASTERN
MEDITERRANEAN FOR TURKEY**

The Turkish Republic must be a country which has got naval power. It is vital for Turkey to protect sea-commerce fleet and routes because Turkey has to import all of its oil and strategics raw materials to continue industrial productions.

The position of Cyprus Island is very important for Anatolian. Thus that the military power of Turkey has to be found on the island for protection the Anatolian edges and the south ports of it.

With this study, we strove to prove and determine what will be happen if any country which will be threat for Turkey's national interests, captured and cotrolled the island. To prevent such event and to provide protection for sea commerce and Anatolian ports The Turkish Army has to be found on the island forever.

Key Words: Cyprus, Eastern Mediterranean, Energy, Oil, Sea-Commerce, Strategy.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
ÖNSÖZ	i
ÖZET	iii
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR LİSTESİ	viii
TABLolar LİSTESİ	ix
GİRİŞ	1
I.BÖLÜM STRATEJİ BAKIMINDAN KIBRIS'IN TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ	5
I.1.Stratejinin Ana Unsurlarını Oluşturan Temel Elemanlar ve Kıbrıs	5
I.2.Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Önemi	7
I.2.1.Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Türkiye Açısından Önemi	9
I.2.2.Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Diğer Güçler Bakımından Önemi	13
I.2.2.1. Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Yunanistan Açısından Önemi	13
I.2.2.2. Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın A.B.D. Açısından Önemi	19

I.2.2.3. Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın A.B. ve İngiltere Açısından Önemi	23
I.3. Stratejinin Mekan Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Türkiye Açısından Önemi	26
I.4.Stratejinin Güç Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Türkiye Açısından Önemi	31
II.BÖLÜM STRATEJİNİN DALLARI VE KIBRIS	36
II.1. Jeostrateji ve Kıbrıs	36
II.2. Jeopolitik ve Kıbrıs	38
II.3. Kıbrıs'ta Türkiye'nin Stratejik Açından Yapması Gerekenler	43
II.3.1.Ekonomik Açından	43
II.3.2. Askeri Açından	45
II.3.3.İdeolojik ve Hukuksallık Açısından Kıbrıs Ve Türkiye	47
II.4. Türk Diplomasisi ve Kıbrıs	48
III.BÖLÜM DENİZ GÜCÜ BAKIMINDAN KIBRIS'IN TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ	55
III.1. Türkiye ve Denizcilik	55
III.1.1.Deniz Ticareti ve Ulaştırmanın Önemi	55
III.1.2.Türk Deniz Ticaretinin İncelenmesi	59
III.1.3. Türk Deniz Ulaştırma Sistemi ve Kıbrıs	61

III.2.Türk Deniz Stratejisi ve Deniz Gücünün Güvenliği Bakımından Kıbrıs	64
III.2.1.Doğu Akdeniz'deki Türk Limanlarının Anadolu Açısından Tarihsel Önemi ve Kıbrıs	69
III.2.2.Doğu Akdeniz'deki Türk Limanlarının Deniz Ulaştırmasındaki Rolü ve Kıbrıs	72
III.3.Deniz Hukuku Bakımından Kıbrıs'ın Türkiye Açısından Önemi	77
III.4.Deniz Gücü Bakımından Rum Yönetimi'ne Uygulanan Ambargo ve Kıbrıs	85

85

IV.BÖLÜM ENERJİ POLİTİKASI BAKIMINDAN KIBRIS'IN TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ

88

IV.1.Bakü-Ceyhan Boru Hattının Güvenliği ve Kıbrıs	98
--	----

SONUÇ	100
--------------	-----

KAYNAKÇA	104
-----------------	-----

EKLER	109
--------------	-----

KISALTMALAR LİSTESİ

- A.B.** : Avrupa Birliği
- A.B.D** : Amerika Birleşik Devletleri
- A.E.T.** : Avrupa Ekonomik Topluluğu
- a.g.e.** :Adı Geçen Eser
- A.S.A.M.** :Avrasya Stratejik Araştırmalar Merkezi
- B.M.** : Birleşmiş Milletler
- C.I.A.** : Central Intelligence Agency-Merkezi Haberalma Örgütü
- E.O.K.A.** : Ethniki Organosis Kipriyon Agoniston-Kıbrıslı Savaşçıların
Ulusal Birliği
- F.I.R.** : Flight Information Regime-Uçuş Bilgi Sahası
- G.A.P.** :Güneydoğu Anadolu Projesi
- G.K.R.Y.** : Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
- K.K.T.C.** : Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
- N.A.T.O.** : North Atlantic Treaty Organization- Kuzey Atlantik Antlaşması
Teşkilatı
- s.** :Sayfa.
- s.s.** :Sayfadan sayfaya
- S.A.E.M.K.** :Stratejik Araştırma ve Etüdler Milli Komitesi
- T.T.K.** :Türk Tarih Kurumu

TABLolar LİSTESİ

	Sayfa no
TABLO 1: Yunanistan İle Türkiye'nin Askeri Harcamalarının Gayri Safi Milli Hasıllarına Oranı	32
TABLO 2 : Türk Ticaret Filosunun Yıllara Göre Gelişimi	57
TABLO 3 : Türkiye'de Taşınan Yüklerin Taşıma Sistemlerine Oranı	59
TABLO 4: 2003 Yılında Taşınan Konteynerlerin Limanlara Göre Dağılım Oranı	74
TABLO 5: Limanlara Giren Gemi Sayısı ve Yüklerinin Limanlara Göre Dağılımı	75
TABLO 6: Enerjide Yerli Üretim Oranı İle Tüketim Artış Hızının Karşılaştırılması	90

ABSTRACT

STRATEGICS IMPORTANCE OF CYPRUS ON THE EASTERN MEDITERRANEAN FOR TURKEY

The Turkish Republic must be a country which has got naval power. It is vital for Turkey to protect sea-commerce fleet and routes because Turkey has to import all of its oil and strategics raw materials to continue industrial productions.

The position of Cyprus Island is very important for Anatolian. Thus that the military power of Turkey has to be found on the island for protection the Anatolian edges and the south ports of it.

With this study, we strove to prove and determine what will be happen if any country which will be threat for Turkey's national interests, captured and cotrolled the island. To prevent such event and to provide protection for sea commerce and Anatolian ports The Turkish Army has to be found on the island forever.

Key Words: Cyprus, Eastern Mediterranean, Energy, Oil, Sea-Commerce, Strategy.

ÖZET

KIBRIS'IN DOĞU AKDENİZ'DE TÜRKİYE AÇISINDAN STRATEJİK ÖNEMİ

Türkiye Cumhuriyeti bir deniz ülkesi olmak zorundadır. Stratejik maddelerini ve enerji ihtiyacı için gereken petrolü yurtdışından deniz yoluyla ithal etmek zorunda kalan Türkiye için deniz ticaretinin korunması hayati derecede önemlidir.

Kıbrıs Adası'nın coğrafi konumu düşünüldüğünde; Anadolu karasının güvenliği için ve deniz ticaret yollarının korunması amacıyla bu adada Türk askeri gücünün bulunması bir zorunluluktur.

Bu çalışma ile Kıbrıs'ta Türkiye'ye tehdit unsuru olan herhangi bir gücün üslenmesi durumunda, Türkiye'nin milli çıkarlarının ve deniz ulaştırmasının nasıl bir tehdit ile karşı karşıya kalacağı incelenmiş olup, bu ihtimalin önlenmesi amacıyla Türk askeri gücünün Kıbrıs Adası üzerinde bulunması ve bu sayede Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin stratejik olarak güvenliğini sağlaması konusu değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz ticareti, Doğu Akdeniz, Enerji, Kıbrıs, Petrol, Strateji.

GİRİŞ

Kıbrıs adası tarihin her döneminde Doğu Akdeniz'in kontrolünde önemli bir durak noktası olmuştur. Anadolu toprakları için Kıbrıs adası ayrı bir önem arz etmektedir. Çünkü bu ada sayesinde Anadolu karası güneyden güvenliğini sağlayabileceği gibi aynı oranda güney yönünden tehdit altında da kalabilmektedir.

Türkiye her ne kadar bölgesinde barış isteğini sıklıkla dile getirirse de komşu ülkelerin aşırı silahlanması bu isteği etkisiz kılmaktadır. Özellikle Yunanistan ile Türkiye bu açıdan karşılaştırıldığında ilginç sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Ege Denizi'nde adalar vasıtasıyla Yunanistan, Türkiye'nin batı bölgesini kontrol etmek imkanına sahiptir. Ayrıca Kıbrıs'ın tamamen Rum Kesiminin kontrolüne geçmesi durumunda Türkiye'nin güney sahilleri de Yunan silahlı kuvvetlerinin etki alanına dahil olacaktır. Yani kelimenin tam anlamıyla Anadolu yarımadası Yunan stratejik baskısına tabi hale gelecektir. Türkiye için herhangi bir kriz veyahut silahlı çatışma durumunda stratejik maddeler olarak nitelenen harp sanayisi ürünlerinin ve özellikle petrolün ithalatı hayati bir önem arz etmektedir. Ege Denizi'nde bu ikmali sağlayamayan Türkiye için tek çıkış kapısı Güney Anadolu limanlarıdır. Eğer Kıbrıs'ın bütününde Ege'de olduğu gibi tek bir ülkenin kontrol sağlayacak şekilde güçlenmesi durumu gerçekleşirse; Türkiye ikmal yollarını ve bu ikmali sağlayacak olan deniz ticaret filosunun güvenliğini sağlamakta zorlanacaktır.

Unutulmamalıdır ki Doğu Akdeniz’de güçlü olmak isteyen ve Anadolu’nun ikmal yollarını güven altında tutmak isteyen bir Türkiye her koşul altında Kıbrıs adasında askeri güç bulundurmamak zorundadır. Biz de yüksek lisans tezi olarak hazırladığımız bu çalışmada bu düşünceyi ele alıp gerekçelendirmeye çalıştık

Tezin yazımında özellikle Bakü Ceyhan petrol boru hattı ile Kıbrıs adası arasında stratejik bağ kuran yayımların azlığı bir engel oluşturmuştur. Ayrıca denizcilik gücü ve deniz ticareti ilişkisi bakımından Kıbrıs’ın önemini inceleyen yayımlar yol gösterici olmuştur. Buna rağmen enerji nakliyatının ithalat yoluyla karşılandığı ülkemizde; Kıbrıs adası ve Güney Anadolu limanları arasındaki enerji veya daha belirli şekliyle petrol nakliyatı ilişkisinin çok açık bir şekilde incelenmemiş olması üzüntü vericidir ve tezin yazımı sırasında bu konudaki kaynak azlığı bir sorun oluşturmuştur.

Özellikle denizcilik gücü bakımından Kıbrıs’ın değerini inceleyen çalışmaların son zamanlarda artmış olması ve stratejinin bilimsel karar destek modelleriyle desteklenen yeni yaklaşımlarının Kıbrıs için uygulanması sonucu ortaya çıkan yazılı basım bu konuda geniş bir bilgi sağlamıştır.

Genelkurmay Başkanlığı’nın askeri tarih araştırmaları bölümü ve üniversitelerimizde bu konuda yapılan çalışmalar sayesinde artık Kıbrıs konusu bir bilinmezlik havasından ve hamasi cümlelerden kurtulma yoluna girmiştir.

*

*

*

Kıbrıs adası 1950 yılından beri ilginç bir tarihsel çizgide kaderine doğru yol almıştır.

İlk olarak İngiliz sömürge düzeninden bağımsız bir ülke olmaya doğru yol alırken Yunanistan'ın yoğun ilgisi ve Türkiye'nin kararsız tavırları ile karşılaşmıştır. Yunanistan'ın Kıbrıs konusundaki gerçek niyetlerini anlamaya başlayan Türkiye ve Rum teröründen bıkan İngiltere'nin ortak kararlılığıyla imzalanan anlaşmalarla bağımsız bir ülke olmuştur.

Ne var ki Rumlar ve Yunanlılar için bağımsızlık kavramı; Türk ve İngiliz hükümetlerinin anladığından çok farklı bir mana içermektedir. Çok geçmeden kurulan cumhuriyetin uzun ömürlü olamayacağı anlaşılmıştır. Rum Yönetimi tarafından terörle Türkleri adadan çıkarmanın asıl amaç olduğunun anlaşılması içinse fazla bir süre geçmesi gerekmeyecektir. Fakat bu arada Yunan Hükümetleri ve İngiltere bir gerçeğin farkına varmışlardır. Türkiye adadaki soydaşlarının hakkını korumak ve Doğu Akdeniz'de varlığını devam ettirebilmek için gerekirse silahlı müdahalede bulunmaya karardır.

1974 yılı sorunun Türkiye açısından çözümlendiği yıldır. Adaya gerçekleştirilen barış hareketi sonucunda iki toplumun huzur içinde ve birbirinden ayrı yaşayabileceği bir yapı oluşturulmuş ve son otuz senedir Rum Kesiminin tahrik edici politikası sebebiyle olan birkaç olay hariç olmak üzere adada kan akmamıştır.

Günümüzde ise sorun başka platformlarda ele alınarak yeniden Türkiye'nin karşısına çıkarılmaktadır. Güney Kıbrıs'ın A.B. üyeliğini müteakip daha önce Birleşmiş Milletler veyahut Türkiye Yunanistan arasında görüşülen sorun, Rum Kesiminin ve Yunanistan başarılı diplomatik girişimleriyle artık bir Türkiye A.B. sorunu haline getirilmiştir.

Kıbrıs Adası tarihin her döneminde olduğu gibi günümüzde de Türkiye için önemi korumaktadır. Bu konuda unutulmaması gereken nokta adada artık iki farklı devletin olduğu ve uygulanan bütün ambargolara rağmen Kıbrıs Türk kesiminin kendi başına yaşamaya kararlı olduğudur.

Türkiye açısından Kıbrıs sorunu 1974 yılında gerçekleştirilen Barış Harekatı ile siyasi açıdan çözülmüştür. Artık yapılması gereken bunu, A.B. ve Rum Kesiminin bütün dayatmalarına rağmen Dünya'ya kabul ettirmektir. Çünkü Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin güvenliği Kıbrıs'ta bulundurduğu güçle sağlanacaktır.

I.BÖLÜM: STRATEJİ BAKIMINDAN KIBRIS'IN TÜRKİYE İÇİN ÖNEMİ

Gündelik hayattan, futbol maçlarına, devletlerin ilişkilerinden şirket yönetimine kadar çok geniş bir alanda kullanılan strateji kelimesinin kökeni eski yunanca da generallik sanatı anlamına gelen strategos kelimesidir.¹ Genel olarak tanımlamak gerekirse; strateji hedeflerin elde edilmesi için durumların ve bölgelerin kontrolü amacıyla gücün kapsamlı yönetimidir.²

Stratejinin temel unsurları olarak güç, zaman ve mekan sayılabilir.³

I.1. Stratejinin Ana Unsurlarını Oluşturan Temel Elemanlar ve Kıbrıs

Stratejinin ana unsurları olan güç, zaman ve mekânı destekleyen en önemli elemanlar ulusal çıkar ve ulusal hedeflerdir.⁴ Güç, zaman ve mekân içinde tanımlanan bütün amaçlar bu ulusal çıkar ve hedef çizgisi içerisinde değerlendirmeye tabi tutularak bir politika oluşturulur.

¹ Hakan Emanet, *Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları*, IQ Yayınları, İstanbul, 2003, s.17.

² Nejat Eslen, *Tarih Boyu Savaş ve Strateji*, Q Matris Yayınları, İstanbul, 2003, s.70.

³ Eslen, *a.g.e.*, s.143.

⁴ Erol Mütercimler, *21.YY. ve Türkiye Yüksek Strateji*, Erciyaş Yayınları, İstanbul, 1997, s.30.

Ulusal çıkarlar, duruma ve ilişkilere bağlı olarak değişmeyen ve sayıca az ancak içerik olarak önemli hedeflerden oluşturulan, ekonomik ve politik olarak devletin bekasını sağlamaya yönelik çıkarlardır.⁵

Bu açıdan incelendiğinde Türk dış politikasınca Kıbrıs'la ilgili olarak belirlenen ulusal çıkarlar Türkiye'nin bir deniz ülkesi olarak kalabilmesi ve ada Türklerinin yaşamlarını garanti altında tutabilmesi⁶ temeline dayanmaktadır.

Ulusal çıkarların ışığı altında oluşturulan ulusal hedef ise aynı zamanda ulusal strateji adıyla da anılmaktadır. Ulusal strateji barış ve savaş durumlarında silahlı kuvvetleri ve ulusun tüm ekonomik, politik ve psikolojik gücünü kullanma esasına dayanır.⁷

Bu açıdan incelendiğinde görülecektir ki Anadolu-Balkanlar ekseninde kurulan her ülke tarih boyunca gerçek manada güçlü olabilmek için Anadolu'yu çeviren deniz eksenlerinde güçlü olmak zorunda kalmıştı.⁸ Bu yüzden Türkiye'nin ulusal stratejisi açısından Kıbrıs, deniz yollarında etkili olmak ile aynı anlamdadır. Bu sebeple Kıbrıs'ta yaşayan toplumların yapısından çok, ulusal çıkarlar ve strateji açısından Kıbrıs'ta Türk askeri gücü bulunmak zorundadır.

Kıbrıs sorununun bir diğer ifadesi bu adadan vazgeçilmesi durumunda Türkiye'nin Akdeniz ve Ege'den vazgeçmiş olacağı gerçeğidir.⁹ İhracatının %88' ini Ege ve Akdeniz yoluyla denizden yapan Türkiye için Ege'den sonra Akdeniz kıyılarının da bir başka gücün denetimine açık olması demek kuşatılma durumunda ekonomisinin felce uğrayarak çökmesi demektir.¹⁰

⁵ Emanet, *a.g.e.*, s.23.

⁶ Mümtaz Soysal, *Aklını Kıbrıs'la Bozmak*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1995, s.68.

⁷ Mütercimler, *a.g.e.*, s.13.

⁸ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik*, Küre Yayınları, İstanbul, 2003, s.151.

⁹ Soysal, *a.g.e.*, s.68.

¹⁰ Osman Metin Öztürk, *Doğu Akdeniz Ve Kıbrıs*, Altın Küre Yayınları, Ankara, 2003, s.91.

Kıbrıs sorununun asıl taraflarının G.K.R.Y.(Güney Kıbrıs Rum Yönetimi) ve K.K.T.C. (Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti) değil, Türkiye ve Yunanistan olduğu¹¹ göz önünde bulundurulursa Kıbrıs'ı ihmal eden bir Türkiye'nin küresel ve bölgesel politikalarda etkin olmayacağı ortaya çıkar. Çünkü bu küçük ada Doğu Akdeniz'in temel taşıdır.

Bu sebeple Türkiye'nin Kıbrıs için temel hareket tarzı Doğu Akdeniz'de güçlü olmak, İskenderun Körfezi'ni güvenlik altında tutmak ve denizden çevrilmeye karşı çıkmak şeklinde özetlenebilir.¹²

Bununla beraber orta öğretimde Türk gençlerinin Yunanlı akranlarına göre çok az olan Kıbrıs bilgisi, Kıbrıslı gençlerin iş bulamaması,¹³ Türkiye Kıbrıs arasında halen düzenli bir ulaşım sisteminin kurulamaması gibi örneklerde görülebileceği üzere Kıbrıs ulusal stratejide hak ettiği önemi alamamaktadır.

I.2. Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Önemi

Stratejinin zaman unsuru bakımından Kıbrıs ile diğer ülkelerin ilişkilerinin incelenmesinin amacı; tarihsel açıdan belli coğrafyalarda bulunan ülkelerin, Kıbrıs konusunda izledikleri politikaların stratejinin zaman unsuru bakımından son yüz elli yıllık süreçte nasıl bir değişme gösterdiğinin açıklanmasıdır. Bu şekilde Kıbrıs sorununun sadece Türk-Yunan sorunu değil aynı zamanda Avrupa –Asya arasında Doğu Akdeniz'de egemenlik kurma sorunu da olduğu ortaya çıkacaktır.

¹¹ S.Gülden Ayman, *Güç, Tehdit ve İttifaklar*, S.A.E.M.K. Araştırma Projeleri Dizisi, Ankara, 2001, s.26.

¹² Öztürk, *a.g.e.*, s.75.

¹³ İsmail Cem, *Türkiye-Avrupa-Avrasya*, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s.230.

Unutulmamalıdır ki yanlış stratejik öngörülerle karar veren devletler bu hatalı kararlarının bedelini ilerleyen zaman süreci içerisinde ödemişlerdir. Bu sebeple Kıbrıs sorunu konusunda stratejik kararlar verilirken stratejinin en önemli unsuru olan zaman içerisinde bu konuda verilen değişik kararlar incelenmelidir.

Kıbrıs adası, Doğu Akdeniz’de üç kıtanın buluştuğu bir noktada bulunan stratejik konumu nedeniyle tarihin her döneminde büyük güçlerin ilgisini çeken bir durumda bulunmaktaydı.¹⁴

Kıbrıs’ta ilk egemenlik kuran güç olan Hititlerden sonra, M.Ö. 1450 yıllarında adada Mısırlıların egemenliği başlamış; M.Ö. 1000 dolaylarında ada Fenikeliler tarafından istila edilmiş, daha sonra ise Asurlular ve M.Ö. 500 yılında da Persler tarafından yönetilmiştir. Ada, M.Ö. 333 yılında Büyük İskender’in hakimiyetine girmişti. M.Ö. 62 tarihinde Roma egemenliği altına girmiş olan Kıbrıs, M.S. 1191 yılında İngiltere kralı Aslan Yürekli Richard tarafından ele geçirilmiş, 1464 yılında ise Akdeniz’in en güçlü donanmasına sahip olan Venedik tarafından işgal edilmişti.¹⁵

1571 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu tarafından fethedilen Kıbrıs’a 30000 kişilik Türk askeri gücüne ek olarak 28600 kişilik Türk göçmen kafesi gönderilmişti. O zamanki ada nüfusu bu göç eden Türklerden ve 180000 kişi dolayındaki yerli halktan ibaret olup yaklaşık 238600 kişiden oluşuyordu.¹⁶

¹⁴ Ahmet An, *Küçük Adada Büyük Oyunlar*, NK Yayınları, İstanbul, 2004, s.160.

¹⁵ İbrahim Artuç, *Kıbrıs’ta Savaş ve Barış*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1989, s.14.

¹⁶ Artuç, *a.g.e.*, s.16.

I.2.1. Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Türkiye Açısından Önemi

İngiltere, 1877 Osmanlı-Rus savaşı sonucunda imzalanan Ayastefanos Anlaşması'nın şartlarını Osmanlı devleti lehine yumuşatmak ve Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'ne destek olmak karşılığında, Kıbrıs adasının İngiliz yönetimine girmesini Osmanlı Devleti'nden istemişti. Fakat İngilizlerin Kıbrıs karşılığında Osmanlı Devleti'ni Rusya'dan korumak konusunda pek istekli olmadıklarını, anlaşmayı yapan İngiliz Başbakanı Disraeli'nin yerine geçen Gladstone parlamentoda yaptığı konuşmada “1878 Kıbrıs anlaşması milletimizin tarihinde daha kötüsü görülmemiş, benzerine de pek az rastlanan bir ikiyüzlülük örneğidir”¹⁷ diyerek açıklamıştı.

Kurtuluş Savaşı bitiminden itibaren 1950'li yıllara değin Türkiye'nin Kıbrıs politikası Atatürk dönemi hariç bir belirsizlik çizgisi izlemiştir.

1950 yılında dönemin Dış İşleri Bakanı Necmettin Sadak bir soru üzerine meclis kürsüsünden “Kıbrıs diye bir mesele yoktur. Çünkü Kıbrıs bugün İngiliz hakimiyet ve idaresindedir. Ve İngiltere'nin Kıbrıs'ı bir başka devlete devretmek niyetinde olmadığı hakkında kanaatimiz tamdır” şeklinde konuşmuştu.¹⁸ Bu olaydan bir yıl sonra ise değişiklik vaatleriyle iktidara gelen Demokrat Parti'nin Dışişleri Bakanı Fuat Köprülü, Yunan Başbakanının Kıbrıs'ın Yunanistan'a ilhakı ile ilgili konuşmasına verdiği cevapta “Doğu Akdeniz'in statükosunda bir değişikliğin bahis konusu olacağını zannetmiyorum.

¹⁷ Onur Öymen, *Silahlı Savaş-Bir Mücadele Sanatı Olarak Diplomasi*, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2002, s.409.

¹⁸ Artuç, *a.g.e.*, s.40.

Yalnız şunu açıkça söyleyebilirim ki, kendisiyle en yakın dostluk ilişkileri kurduğumuz Yunanistan'la

Türkiye mukadderat birliği etmiştir” demişti.¹⁹ Bu örneklerden de anlaşılacağı üzere Kıbrıs konusu; Türkiye için, soğuk savaşın yeni kızıştığı bir dönemde N.A.T.O. (North Atlantic Treaty Organization-Kuzey Atlantik Antlaşması Teşkilatı) müttefiki olarak tanımlanan Yunanistan'ın bütün hareketlerine karşın ikinci planda çözülmesi gereken bir sorun olarak kalmıştı.

1955 yılına gelindiğinde ise EOKA'nın (Ethniki Organosis Kipriyon Agoniston-Kıbrıslı Savaşçıların Ulusal Birliği) giderek şiddetini arttıran eylemleri ve İngiltere'nin adadan çekilme düşünceleri Türk dış politikasında Kıbrıs'ın öneminin yeniden keşfini sağlamıştı. Dönemin Dışişleri Bakanı Fatin Rüştü Zorlu'nun “Kıbrıs Adası'nın Türkiye'nin savunması açısından büyük önemi vardır. Bir savaş halinde Kıbrıs hesaba katılmadan Türkiye'nin kuvvet ve kudretinin sürekliliği sağlanamaz”²⁰ ve dönemin Başbakanı Menderes'in “Kıbrıs Anadolu'nun devamından ibarettir ve güvenliğimizin esaslı noktalarından birisidir”²¹ demeçleri dış politikada yaşanan stratejik değişimin işareti olarak algılanmıştı.

29 Ağustos 1955 tarihinde yapılan Londra konferansı, Lozan'da Kıbrıs'la ilgili haklarını terk eden Türkiye'nin birinci derecede bir taraf olarak Kıbrıs konusuyla yeniden ilgilenmeye başlamasının tarihidir.²² Bu tarihte Fatin Rüştü Zorlu tarafından dile getirilen şu görüş ise o yıllarda Türk Dış Politikasına hâkim olan fikri açıklamıştı:

¹⁹ Artuç, *a.g.e.*, s. 41.

²⁰ Öymen, *a.g.e.*, s.419.

²¹ Öymen, *a.g.e.*, s.419.

²² Mehmet Hasgüler, *Kriz Üçgeninde Türkiye*, ANKA Yayınları, İstanbul, 2004, s.323.

“Kıbrıs’ın Türkiye için stratejik önemi vardır. Savaş halinde Türkiye ancak güney limanları yoluyla beslenebilir. Kıbrıs adasına hakim olacak kuvvet aynı zamanda Ege Denizi’ndeki adalara da sahip olursa Türkiye gerçek bir kuşatma altına girer. Hiçbir ülke tüm güvenliğinin dost dahi olsa, müttefik dahi olsa başka bir devlete dayanmasına razı olamaz.”²³

Türk hükümeti konferansların yanında daha farklı yollarla da Kıbrıs konusunda etkin bir politika izlemek niyetinde olduğunun ilk işaretlerini bu sırada vermişti. Nisan 1958 tarihinde Başbakanlık’tan Genelkurmay Başkanlığı’na giden gizli bir talimatta “Kıbrıs’ta Türk varlığının korunması için silahlı gizli bir örgüt kurulması ve olağandışı koşullarda yapılacak ve yasal olmayacak bu görev için hazırlanan projenin uygulanması”²⁴ emri verilmişti. Bu Türk Mukavemet Teşkilatı olarak bilinecek fakat ilk adı Volkan olan gizli direniş gücünün kuruluş emri oldu. Türkiye bu gizli örgütü kurdurma ve çalışmalarını İngiliz ve Rumlardan gizleyerek sürdürmesini sağlamak konusunda başarılı olmuştu. 21 Aralık 1963 olaylarına kadar kendi personeli dışında böyle bir örgütten haberi olan kişi sayısı çok azdı. Kıbrıs Türklerinden seçilen personel turist olarak Türkiye’ye gelmiş ve özel eğitim almıştı. Aynı zamanda Türk ordusu mensubu personel imam, öğretmen gibi görevlerle adaya gitmiş ve halkı silahlı mücadele konusunda eğitmişti.²⁵

1959 yılına gelindiğinde ise 11 Şubat 1959 tarihinde Kıbrıs Cumhuriyeti’ne vücut veren belgelerden ilki olan Zürih Anlaşması, Türk ve Yunan Dışişleri bakanları arasında imzalandı.²⁶ Bu şekilde Türkiye Kıbrıs politikasını hukuki bir zemine oturtma fırsatı yakaladı. Bu anlaşmalar sayesinde iki toplumlu Kıbrıs Cumhuriyeti’nin kurulması ve onun anayasası için temel bir çerçeve çizilmiş oluyordu. Bu anlaşmalardan hemen sonra ise müşterek anayasa komisyonunun hazırladığı anayasa tasarısı oya sunuldu.

²³ Öymen, *a.g.e.*, s.420.

²⁴ Hüseyin Mümtaz, *Kıbrıs’ın Çılgılığı*, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2004, s.101.

²⁵ Mümtaz, *a.g.e.*, s.100

²⁶ Öztürk, *a.g.e.*, s.59.

16 Ağustos 1960 tarihinde ilgili taraflarca onaylanan anayasa yürürlüğe girdi ve böylece bağımsız Kıbrıs Devleti kurulmuş oldu.

Türlklere verilen geniş haklar ve Türkiye'nin ilk kez resmi olarak 650 askerini garantör olarak adaya göndermesi sonucunda bütün Dünya Makarios ve yandaşlarının Enosis fikrinden vazgeçtiklerini düşünmeye başladı.²⁷ Buna rağmen uzak görüşlü olmakla tanınan İnönü'nün 15 Temmuz 1964 tarihinde söylediği "Kıbrıs'taki durumu Kıbrıs Türkü kurtaramaz. Siyasi yollarda yetersizdir. Adaya daha fazla Türk askeri gelip yerleşmelidir. Ada dahilinde Türklerin direnişi çökse bile Türkiye Yunanistan'ın adaya yerleşmesine göz yummamalıdır"²⁸ sözü ileride Türk Hükümetlerinin izleyeceği politikayı işaret ediyordu. Aynı şekilde Rauf Denктаş'ın hatıra defterine 1964 yılında yazdığı "İkinci bir Girit olmayalım" sözü Kıbrıs Türklerinin o yıllardaki esas korkularını gösteriyordu.²⁹

1974 yılında ise dönemin Dış İşleri Bakanı Turan Güneş'in Cenevre Konferansında Türk Gazetecilere söylediği "Adanın yarısını alalım. 20 yılda bizi oradan sökemezler" sözü Türkiye'nin Kıbrıs'ta bulunma konusunda uyguladığı uzun vadeli politikanın bir ifadesi olarak algılanılmıştı.³⁰

Bugünün dünyasında ise Kıbrıs'ta hiç Türk olmasa dahi Türkiye'nin bir Kıbrıs politikasının bulunması zorunludur. Hiçbir ülke kendi hayat sahasının kalbinde yer alan böyle bir adaya kayıtsız kalamaz.³¹

²⁷ Pierre Oberling, *Bellapais'e Giden Yol*, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara, 1987, s.51.

²⁸ Rauf R. Denктаş, *Rauf Denктаş'ın Hatıraları*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1996, s.396.

²⁹ Denктаş, *a.g.e.*, s.2. (Kıbrıs Sorununun tartışıldığı her platformda Girit ile Kıbrıs'ın karşılaştırılmasının yapıldığı günümüzde, bu iki ada arasındaki benzerlik ve farklılıklarının daha iyi değerlendirilmesi için şu esere başvurulabilir: Ayşe Nühket Adıyeke-Nuri Adıyeke, *Kıbrıs Sorunu'nun Anlaşılmasında Tarihsel Bir Örnek Olarak Girit'in Yunanistan'a Katılması*, S.A.E.M.K. Yayınları, Ankara, 2002.)

³⁰ An, *a.g.e.*, s.35.

³¹ Davutoğlu, *a.g.e.*, s.179.

I.2.2. Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Diğer Güçler Açısından Önemi

I.2.2.1. Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Yunanistan Açısından Önemi

Tanzimat devrinin ünlü kişilerinden Fuat Paşa'nın “Yunanistan'ı unutmamalıyız. Gerçi kendi başına kalınca önemsiz bir ülkedir. Amma kuvvetli bir düşman elinde fesat aleti haline gelir”³² görüşü Balkanlar ve Doğu Akdeniz coğrafyasında önemli bir gerçeğe işaret etmiştir. Kurulduğu 1829 yılından itibaren başka güçlerin desteği ile sürekli genişleme politikası izleyen ve bunu Türkiye'nin aleyhine olacak tarzda yapan Yunanistan için Kıbrıs genişleme halkasının önemli bir zincirini oluşturmuştur.

1821 yılında Yunanistan'da baş gösteren olaylar Kıbrıs'ta da etkisini göstermekte gecikmedi. Baf ve Girne metropolitlerinin isyan girişimi Kıbrıs valisi Mehmet Bey'in kiliseleri basması üzerine engellendi. Başpiskopos Kiprianus ve 14 metropolit idam edilirken diğer rahiplerin büyük bir kısmı da sürüldü.³³ Sürülen bu rahipler Roma'da toplanıp Hıristiyan krallardan adanın Enosis yani Yunanistan'la birleşmesi için yardım istediler. Bu, tarihte Kıbrıs için bilinen ilk Enosis bildirisidir.³⁴

Türkiye ile savaş zamanlarının dışında dostluk rüzgârlarının estiği yıllarda dahi Yunanistan Kıbrıs odaklı Doğu Akdeniz politikasından vazgeçmemiştir.

³² İrfan Kaya Ülger, *Avrupa Birliği Kıskaçında Kıbrıs Meselesi*, Ahsen Yayıncılık, Ankara, 2002, s.31.

³³ Artuç, *a.g.e.*, s.20.

³⁴ Ülger, *a.g.e.*, s.11.

Yunanistan Başbakanı Elefteros Venizelos'un 1926 yılında "Türkiye ile dostluk anlaşmamız olması, bizim bir Doğu Akdeniz politikamız olmadığı manasına gelmez. Bizim bir Doğu Akdeniz politikamız vardır ve bu politikamız sürekli dir"³⁵ sözleri bu politikanın her koşul ve şartta Yunanistan tarafından sürekli izlendiğinin bir göstergesi olmuştur.

Bu siyasetin temeli ise Türkiye'nin yavru vatan olarak adlandırdığı Kıbrıs için, aynı tarzda Yunanlıların "adelfi patrida"(kardeş vatan) tanımlamaları yapmasını sağlayan psikolojik ortamdır. Soğuk savaşın getirdiği zorunlu dayanışma ortamına rağmen 1954-1958 yılları, Yunanistan'ın kardeş vatani için, Türkiye'ye gösterdiği zahiri dostluğunda bitiş yılları olmuştur.³⁶

1954 yılı aynı zamanda Yunanistan'ın ada için silahlı mücadele yolu seçtiği tarihtir. 1954 yılında EOKA³⁷ isimli örgütün en etkili isimlerinden olan Albay Grivas Yunanistan tarafından İngiltere'ye karşı silahlı mücadeleyi yönetmek üzere adaya gönderilmiştir. Grivas'ın "silahlı mücadeleyi başlatmak üzere 26 Ekim 1954'te Ayios Gedryos teknesi ile Kıbrıs'a hareket ettim.10 Kasım 1954 saat 20:00'da Hiloroka köyüne çıktım. Arkadan Yunanistan Kıbrıs'a bol miktarda silah ve mühimmat göndermeye devam etti"³⁸ sözleri Yunanistan'ın Doğu Akdeniz 'de egemen olabilmek için, o yıllarda adaya sahip olan İngiltere gibi büyük devletlerle dahi mücadeleye girişme azmini göstermesi bakımından ilginçtir.

³⁵ Raif Karadağ, *Türk Hariciyesinin Çetin Sınavı Kıbrıs*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2004, s.177.

³⁶ Birgül Demirtaş, *Türkiye-Yunanistan Eski Sorunlar-Yeni arayışlar*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2002, s.52.

³⁷ Ulvi Keser, "Son Elli Yıllık Süreç İçinde Kıbrıs Meselesi ve Avrupa Birliği", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Sayı-2, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2003, s.243.

³⁸ Artuç, *a.g.e.*, s.39.

1963 yılına gelindiğinde, Yunanistan için Kıbrıs çözümlenmiş bir sorun olarak görünmüştür. Yunanistan tarafından Kıbrıs konusundaki son pürüzleri halletmek için zamana ihtiyaç olduğu düşünülmekteydi.

O yüzden Yunanistan bekleme politikasını uygulamak istemiştir. 1 Ocak 1963 tarihinde Yunan Başbakanı Konstantin Karamanlis'in "Kıbrıs meselesi er-geç çözümlenecektir. Ve Kıbrıs Yunanistan'a ilhak olacaktır. Fakat her şey zaman meselesidir"³⁹ sözleri bu politikanın bir göstergesi olarak tarihe geçmiştir.

Bu sırada Yunanistan'ın iç politikasında çekişme yaşanmaktadır. Hem Makarios'un Yunan Cuntasının isteklerini reddederek Kıbrıs'ı tek başına yönetmek istemesi hem de bağlantısızlar hareketinin içinde yer alarak Sovyetler Birliği ile yakın ilişkiler kurmaya çalışması Yunan yetkililerini endişelendirmiştir. Yunanistan sorunun çözümünde bir parça olarak gördüğü ada Türklerini "temizleme!" konusunda istekli davranırken Makarios bu konuda temkinlidir. Grivas "Makarios içten pazarlıklı davranıyordu. Ben kendisine Türkleri temizleme işine orduyu karıştırma, bu işi ben köylerde silahla hallederim dediğimde onun Türklerden korktuğunu gördüm"⁴⁰ diyerek bu konudaki görüş ayrılığını ispatlamıştır.

Yunanistan aynı zamanda ada Rumlarının tamamen karşı olduğu taksim fikri içinde Türkiye'ye ödün verme taraflısı davranmakta sakınca görmemiştir. Örneğin

³⁹ Hakkı Akalın, *Ege'de Bahar Gül mü-Dikeni mi?*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2000, s.112.

⁴⁰ Karadağ, *a.g.e.*, s.168.

Yunanistan tarafından 1964 yılında gayri resmi olarak Türk yetkililere sunulan bir planda Enosis karşılığında, adanın kuzeyinde 32 kilometre karelik bir alanın otuz yıllığına Türkiye'ye üs olarak verilmesi ve ada Türklerine azınlık hakları tanınması önerilmişti.⁴¹

Bu arada Yunanistan kendi haklılığını ispat etmek için Türkiye'nin Kıbrıs'a yaptığı yardımlardan ve düzenlediği yeraltı operasyonlarından bahsetmişti. Yunan Hükümeti'nin bir yayın organı olarak çalışan Mahi gazetesi 8 Temmuz 1964 tarihli haberlerinde Denктаş'ın Londra'da gizli toplantılar yaptığını ve Türkiye'de eğitilen bazı kişilerin denizaltılarla Kıbrıs'a gelip buradaki Türklere silah eğitimi verdiğini bildirmişti.⁴² Bununla beraber Yunanistan, Kıbrıs konusunda bazı coğrafi gerçeklerin farkındaydı.

Örneğin Andreas Papandreu anılarında bir çıkarma yapılması durumunda Yunanistan'ın Kıbrıs'a yardım sözünün pek değer taşımadığını belirterek coğrafi uzaklık nedeniyle oluşan zafiyeti engellemek için adaya gizlice asker ve silah takviyesi yaparak çıkarmanın Türkiye'ye mümkün olduğunca pahalıya patlamasına çalışıldığını belirtmişti.⁴³

Bu arada çözüme ulaşma konusunda Makarios ve Yunan hükümeti arasında beliren görüş ayrılıkları su yüzüne çıkmıştı. EOKA'nın kurucusu olan Grivas emekli bir yarbay olmasına rağmen Yunan Genelkurmayınca generalliğe yükseltilerek tekrar adaya gönderildi.⁴⁴

1974 tarihinde Adaya dönen Grivas'ın ölümü üzerine EOKA'nın başına geçen Korusos, Kıbrıs konusundaki sorunların terör yoluyla çözülemeyeceğini bildiren ifadeleri

⁴¹ Öztürk, *a.g.e.*, s.30.

⁴² Denктаş, *a.g.e.*, s.391.

⁴³ Artuç, *a.g.e.*, s.83.

⁴⁴ Keser, *a.g.e.*, s.243.

⁴⁵ Öztürk, *a.g.e.*, s.34.

üzerine Yunan cuntası ile ters düşmüş ve Yunanistan'ın uyguladığı baskı üzerine adadan kaçmak zorunda kalmıştı.⁴⁵

20 Haziran 1974 tarihinde ise Yunan cuntası Kıbrıs sorununu çözerek Yunan iç politikasında koz elde etmek amacıyla harekete geçti. Cuntanın etkili isimlerinden İonnides Atina'da bulunan C.I.A.(Central İntelligence Agency-Merkezi Haberalma Örgütü) şefine, Yunan Hükümetinin Makarios'u devirme kararı aldığını bildirerek ABD'nin bu konudaki fikirlerini sordu.⁴⁶

1974 yılında Makarios'a yapılan darbenin arkasından Türkiye'nin adaya yaptığı çıkartma harekatı sonrası hem Enosis hem de Yunan savunma politikaları büyük değişikliğe uğradı. Artık Yunanistan tehdit algılamasını kuzeyden doğuya çevirmişti.⁴⁷ Yunan hükümetinden destek alan Kıbrıs Rum lideri Kipriyanu ise 1979 yılında yeni politikalarını açıklarken çözüm ve anlaşma için acelelerinin olmadığını, Türkiye'nin yakın bir gelecekte yıkılacağını ve askerlerini mecburen adadan çekeceğini bunun sonucunda ise Kıbrıs Türklerinin işinin birkaç saatte bitirileceğini belirtiyordu.⁴⁸ 1990'lı yıllar ise Yunanistan'ın Kıbrıs'ı uluslararası politikada etkin bir şekilde öne çıkarttığı dönem oldu. 17 Eylül 1990 tarihinde Kıbrıs Rum Kesiminin Avrupa birliği başvurusunun değerlendirmeye alınmasıyla konu Türk Yunan sorunu olmaktan çıkıp Türk Avrupa sorununu haline geldi.

1993 yılında Yunanistan Başbakanı Papandreu' nun Helen coğrafyasının ulusal bir savunma politikası oluşturduğu ve bu politikada ana tehdidin doğudan yani Türkiye'den geldiğini açıklaması bu konuda yeni bir problem ortaya çıkardı.⁴⁹

⁴⁶ Akalın, *a.g.e.*, s.87.

⁴⁷ Melek M.Fırat, *Türkiye'nin Komşuları*, İmge Yayınevi, Ankara, 2002, s.23.

⁴⁸ Soysal, *a.g.e.*, s.51.

⁴⁹ Fırat, *a.g.e.*, s.43.

1996 yılında Yunanistan Başbakanı Simitis'in Kıbrıs'ın Yunan diplomasisi için ilk sırada olduğunu açıklaması ve Rum yönetiminin S-300 füzelerini müzakere kartlarını arttırmak için aldığını söylemesi Yunanistan-G.K.R.Y. savunma işbirliğinin gerçek niyetini ortaya çıkarttı.⁵⁰

1999 yılında ise Yunan Savunma bakanı Gerassimos Arsenis'in Türkiye ile olan sorunların halledilebilmesi için güçlü bir ordu gerektiği ve bunun yanında Ermenistan ve Suriye ile işbirliğine ihtiyaç duyulduğunu belirtmesi Kıbrıs'ın Yunan çevirme stratejisindeki yerini belirtmesi bakımından ilginçtir.⁵¹

Rum Milli Muhafız Ordusunun komutanı olan ve Yunan hükümetince bu göreve atanan General Atanasios Nikolodomis'in 2000 yılında söylediği "Yunanistan dahil herkesin tek amacının Girne kalesine tekrar Helen bayrağı dikmek olmalıdır" sözü Yunan politikasının Kıbrıs konusundaki görüşünü özetlemekteydi.⁵²

⁵⁰ S.Gülden Ayman, *Tırmandırma Siyasetine Bir Örnek: S-300 Krizi*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2000, s.18.

⁵¹ Fırat, *a.g.e.*, s.89.

⁵² Mümtaz, *a.g.e.*, s.136.

I.2.2.2. Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın A.B.D. Açısından Önemi

A.B.D.'nin Kıbrıs'ın stratejik önemini fark etmesi II. Dünya Savaşı'nın sona ermesi ile başlamıştı. A.B.D, İngiltere, Avustralya ve Yeni Zelanda tarafından 1947 yılında adada dinleme istasyonları kuruldu.

Bu istasyonlar sayesinde 1949 yılından itibaren Sovyetlere ait gemiler ve kıtalar arası füzelerin radarlarının faaliyetleri tespit edilmiş, bu da A.B.D.'nin ilgisini adaya çekmeye yetmişti.⁵³

1960'lı yıllardan itibaren A.B.D. Kıbrıs sorununda taraf olmak yerine Yunanistan ve Türkiye'yi kendisine bağımlı hale getirerek dolaylı yollardan soruna yaklaşmıştı.⁵⁴

1964 yılına gelindiğinde Kıbrıs'ta artan huzursuzluğu çare bulmak için A.B.D. daha sonra başka ülkelerde de deneyeceği bir çözüm geliştirmiş ve bir plan sunmuştu. Planın hazırlayıcısı olan Dışişleri Bakanı Acheson'un adıyla anılan bu plan Karpaz bölgesinden adanın toplam yüzölçümünün %5 i oranında bir toprağın Türkiye'ye üs olarak verilmesini bunun yanında Meis adasının Türkiye'ye bırakılmasını, bunlara karşılık ise Enosis'in kabul edilmesini ve adadaki Türklerin azınlık statüsünü kabul etmelerini önermekteydi.⁵⁵

⁵³ Akalın, *a.g.e.*, s.28.

⁵⁴ Ülger, *a.g.e.*, s.185.

⁵⁵ Öztürk, *a.g.e.*, s.30.

Bu planın kabul görmemesi üzerine 1965 yılında hazırlanan ikinci planda ise adanın doğusunda yaklaşık 200 mil karelik bir alanın Türkiye'ye elli yıllığına üs olarak kiralanması, bunun karşılığında ise ada Türklerinin azınlık statüsünü kabul edip, haklarının A.B.D. tarafından korunacağına inanmaları ve Enosis'e sessiz kalmaları istenmekteydi. Bu plan Türkiye'den önce Makarios tarafından reddedildi.⁵⁶ 1974 öncesi A.B.D.'nin Kıbrıs sorununa genel bakış açısı Türkiye'ye verilecek bazı tavizler karşılığında adanın Yunanistan'a bağlanmasının sağlanabileceği yönündeydi.⁵⁷

1974 yılına gelindiğinde, Makarios'un liderliğinde adada Rusya ve bağlantısızlar hareketine duyulan yakınlaşmanın artması sebebiyle A.B.D. tarafından Makarios gözden çıkarılmış bir lider konumuna düşürüldü. Bizzat A.B.D. Dışişleri bakanı Kissinger tarafından "Akdeniz'in Castro'su olmak isteyen ve İsrail'in baş düşmanı"⁵⁸ olarak tanımlanan Makarios'un devrilmesi için A.B.D.'den gerekli desteği alan Yunanistan için bir engel kalmamıştı.

Bununla beraber A.B.D; Makarios'a karşı Yunanistan tarafından desteklenen bir darbe olması halinde, Türkiye'nin böyle bir darbeyi Enosis olarak yorumlayacağını ve bunu engellemek için adaya müdahale edeceğini bir ihtimal olarak devamlı gündeminde tutuyordu. Harekattan üç gün önce C.I.A.'in, dönemin A.B.D. Dışişleri bakanı Kissinger'a yolladığı bir raporda, Kıbrıs'a yapılabilecek bir Türk çıkartmasının artık kaçınılmaz olduğu ve Türk hareket planının ana hatları belirtilmişti.⁵⁹

⁵⁶ Öztürk, *a.g.e.*, s.31.

⁵⁷ Akalın, *a.g.e.*, s.62.

⁵⁸ Akalın, *a.g.e.*, s.52.

⁵⁹ Akalın, *a.g.e.*, s.100.

Buna rağmen hareket A.B.D. açısından hukuksal olmayan bir operasyon olarak nitelenmiş ve Kuzey’de kurulacak bağımsız devleti diğer ülkelerin tanıma çabaları bilinçli bir şekilde engellenmişti. Örneğin 1975 yılında Kıbrıs’ı tanıma kararı alan Pakistan A.B.D.’nin uyguladığı ekonomik baskılar sonucu bu karardan vazgeçmek zorunda kalmıştı.⁶⁰

Soğuk savaşın bitimi, A.B.D.’nin ada politikasında değişim için bir başlangıç oldu. Özellikle Körfez krizi sırasında Irak’a yapılan saldırılarda Adanın kullanılması ve Lübnan olayları sırasında Amerikan askerlerinin tahliyesi için Kıbrıs’ın ileri üs olarak seçilmesi A.B.D.’nin bu batmayan uçak gemisini kontrol etme çabalarını arttırdı.⁶¹

Soğuk savaş döneminde Kıbrıs’ta çözümsüzlüğü çözüm olarak algılayan A.B.D., Kıbrıs sorununun devam etmesinin menfaatlerine aykırı olduğu sonucuna vardı ve Balkanlar örneğinde olduğu gibi, Yugoslavya’nın parçalanmasını hızlandırıp halkları mümkün olan en küçük etnik gruplara kadar bölmeye çabalarırken, Kıbrıs’ta iki halkı birleştirmek için inanılmaz bir mücadele içine girdi.⁶²

Kıbrıs sorununun çözümü için Yunanistan ve Türkiye’yi tatmin edecek ve Avrupa Birliği’nin adadaki etkisini azaltabilecek bir çözüm üzerinde çalışan A.B.D., enerji hatlarının çıkışı kontrol eden ve Orta doğu için batmayan bir hava üssü görevi gören Kıbrıs’ta kendi istediği çözümü kabul ettirme peşinde olmaya devam etmişti.⁶³

⁶⁰ Tahir Tamer Kumkale, *Kıbrıs’ta Sona Doğru*, Q Matris Yayınları, İstanbul, 2004, s.35.

⁶¹ Öztürk, *a.g.e.*, s.52.

⁶² Hasgüler, *a.g.e.*, s .318.

⁶³ Filiz Yıldız Çakar, *Avrupa Birliği Kıbrıs İlişkileri ve Kıbrıs Sorunu*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Ankara, 2002, s.131.

A.B.D. özellikle soğuk savaş sonrası dönemde A.B. Kıbrıs ilişkilerini daha yakından takip etmeye başlamıştı.⁶⁴ Bağdat'a giden yolun Kıbrıs'tan geçtiğini anlayan A.B.D. için Kıbrıs askeri bakımdan çok önemli bir stratejik nokta haline gelmişti. Bunun yanında ileride kendisine rakip olabilecek A.B.'ye karşıda bu kozu kaybetmek istememekteydi.⁶⁵ Bu sebeple soğuk savaş sonrası temel olarak Kıbrıs'ın A.B.D. için önemi, İsrail'in güvenliği ve İran'a karşı kurulacak füze kalkanında oynayacağı rol bakımından değerlendirilmişti.⁶⁶

Genel olarak ise Büyük Ortadoğu projesini hayata geçirmek isteyen A.B.D., Kıbrıs veya Türkiye'deki üslerden faydalanmak istemekteydi. Bu üsler sayesinde bir nevi sıçrama tahtasına sahip olacaktı.⁶⁷

A.B.D.'nin görüşüne göre bu şekilde İsrail ile güvenli bir ortaklık kurulacak ve Doğu Akdeniz'de AB'ye karşı bir denge oluşturulması sağlanacaktı.⁶⁸ Bunun ilk aşamasını ise Almanya'da konuşlu bulunan 48 adet F-16 uçağının İncirlik'e kaydırılması ve A.B.D.-İsrail-Türkiye arasında imzalanan ortak anlaşmalar oluşturmaktaydı.⁶⁹

⁶⁴ Faik Serkan Bağ, *Avrupa Birliği Çerçevesinde Kıbrıs Sorunu ve Türkiye'nin Kıbrıs Politikası*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana bilim dalı, Konya, 2002, s.56.

⁶⁵ M.Naci Baydar, *AB-Türkiye-Kıbrıs*, Beta Yayınları, İstanbul, 2004, s.89.

⁶⁶ Çakar, *a.g.e.*, s.135.

⁶⁷ Mahir Kaynak, *Büyük Ortadoğu Projesi*, İlk Yayınları, İstanbul, 2004, s.114.

⁶⁸ Necdet Timur, "Doğu Akdeniz'in Güvenliği", *Ulusal Strateji Dergisi*, İstanbul, Eylül 2004, s.31-35.

⁶⁹ Fırat, *a.g.e.*, s.72.

I.2.2.3. Stratejinin Zaman Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın A.B. ve İngiltere Açısından Önemi

19.yüzyıl boyunca Hindistan yolunu açık tutma mücadelesi veren İngiltere, Akdeniz'de Süveyş Kanalına hâkim konumda bulunan Kıbrıs'ın önemini fark etmişti. İngiliz başbakanı Lord Salisbury 1870 gibi erken bir tarihte avam kamarasında yaptığı konuşmada Hindistan yolunu açık tutmak için Kıbrıs'ın İngiltere'nin kontrolünde olması gerektiğini söylüyordu.⁷⁰ Berlin Konferansından sonra adaya hakim olan İngilizler için önemli olan nokta bu hakimiyetin devamlı olmasıydı. 1879 yılında Başbakan Benjamin Disraeli, Kraliçeye sunduğu bir raporda Kıbrıs'ın Asya'nın anahtarı olduğunu belirtmişti.⁷¹

Bu politika İngiltere'nin o ana dek uzaktan kontrol etmeye çalıştığı Ortadoğu Bölgesine artık daha yakından müdahale etme ve askeri gücünü Kıbrıs Adası'nda bulundurma hedefinin açık bir göstergesiydi.

Denizci karakterleri dolayısıyla İngilizler Kıbrıs'ın Doğu Akdeniz'de oynadığı rolü iyi değerlendirebilmek imkânına sahip olmuşlardı. Bu yüzden Yunanistan ve adadan gelen Enosis taleplerine karşı dururken her türlü kozu kullanmaktan çekinmemişlerdi.

Örneğin 1907 yılında dönemin sömürgeler bakanı olan Winston Churchill adanın hiçbir zaman Yunanistan'ın bir parçası olmadığını ve bunun tarihi kanıtlarla belgelendiğini belirtip adada oluşan Enosis fikirlerine karşı çıkmıştı.⁷²

⁷⁰ Ülger, *a.g.e.*, s.119.

⁷¹ Artuç, *a.g.e.*, s.32.

⁷² Artuç, *a.g.e.*, s.19.

1931 yılında Piskopos Nikodemos' un İngiliz rejiminin “ahlaksızlığı!” ve bu rejimin kanunlarına itaat etmeme kararı⁷³ üzerine başlayan ayaklanmada İngilizler Rum tahriklerini etkisiz hale getirmek için Türkleri kullanma yoluna gitmişler buda adadaki huzursuzluğu daha da arttırmıştı.⁷⁴

1950 yılında, Ortadoğu ülkelerinin bağımsızlık taleplerine karşılık İngiliz genelkurmayı Kraliçeye sunduğu bir raporda İngiltere'nin Ortadoğu'daki konumunu sürdürmek için mutlaka Kıbrıs'ı elinde tutması gerektiğini belirtmişti.⁷⁵ 1954 yılında İngiltere Ortadoğu'daki tüm kuvvetlerinin genel karargâhını adaya taşımış, 1956 Mısır bunalımı sırasında Mısır'ı bombalamak için adadaki hava üslerini kullanmış,⁷⁶ 1958 yılında ise adadaki üslerini genişletmişti.⁷⁷

Adadaki huzursuzluğun arttığı yıllarda İngiltere, Filistin'de yaptığı gibi böl ve yönet yöntemiyle Türk ve Rum halkı arasında karşılıklı olarak gerilimi kontrollü azaltma stratejisi uygulamaya çalışmıştı.⁷⁸

1964 yılında adadaki hâkimiyetlerini kaybetmek istemeyen İngiltere Acheson planına rakip olarak bir plan hazırlayıp bunu Yunanistan ve Türkiye'ye sunmuştu.

Bu plana göre adada bir İngiliz komutanın komutası altında N.A.T.O. gücü konuşlanacak, ayrıca Yunan ve Türk birliklerinin İngiliz komutasını kabul etmesi sağlanacaktı.⁷⁹

⁷³ Artuç, *a.g.e.*, s.35.

⁷⁴ An, *a.g.e.*, s.47.

⁷⁵ Öymen, *a.g.e.*, s.416.

⁷⁶ Mehmet Tanju Akat, *20.Yüzyıl Savaşları*, KASTAŞ Yayınları, 1992, İstanbul, s.588.

⁷⁷ Haşgüler, *a.g.e.*, s.278.

⁷⁸ Vasilis Fuskas, *Balkanlar-Ortadoğu-Kafkasya ve A.B.D Politikaları*, Aykırı Yayıncılık, İstanbul, 2004, s.97.

⁷⁹ Öztürk, *a.g.e.*, s.30.

1974 sonrasında İngiltere adadaki rolünü Avrupa Birliği bazında sürdürmek isteği içinde olmuştur. İngiliz Dışişleri Bakanı Callaghan'ın II. Barış Harekâtı üzerine söylediği “Bugün ada sizin esirinizdir. Fakat gelecekte ordunuz adanın esiri olacak”⁸⁰ sözünden hemen sonra Yunanistan Başbakanı Karamanlis ile yakın dostluğu bulunan Fransız Cumhurbaşkanı D'Estaing, İngiltere'yi desteklemek ve Türkiye'yi zor duruma düşürmek için A.E.T.(Avrupa Ekonomik Topluluğu) ülkelerini bir karar çıkartmak konusunda ikna etmişti. 1974 yılında çıkan bu kararla A.E.T. ülkeleri Türkiye'nin harekâtını kınayarak bu harekâtı Yunanistan'daki cuntaya verilen bir destek dolayısıyla da Yunanistan'ın demokratikleşmesine bir engel olarak algıladıklarını belirtmişlerdi.⁸¹

1990 sonrası başlayan süreçte ise A.B'nin Kıbrıs'a olan ilgisinin temelinde yatan sebep adayı tarih boyunca istila eden güçlerin amacıyla aynı olmuştur. Amaç adadaki güç yarışına hâkim olup, stratejik yapılanmayı kendi istediği tarzda oluşturmaktır.⁸² 19.yüzyıldaki İngiliz deniz politikasının bir benzerini oluşturmak isteyen A.B. için Kıbrıs önemini korumaktaydı.

Özellikle A.B.D.'nin Ortadoğu bölgesinde oluşturmaya başladığı yeni yapılanma çevresinde enerji konusunda A.B.D. ile çatışmaya giren A.B. için Rum kesimini A.B.'ye üyelik ve entegrasyonu ayrı bir önem taşımaktaydı.⁸³

A.B.D. için İsrail'in savunması açısından ayrı bir önem taşıyan Kıbrıs, A.B. ile A.B.D. arasındaki çıkar çatışması alanının tam ortasında kalmıştı. Enerji hatlarında meydana gelen yeni gelişmeler ışığında Türkiye yakınlığı içeren bir politika izleyen A.B.D. stratejisine karşı A.B. Rum kesiminin desteğinin sağlama çabasıydı.

⁸⁰ Artuç, *a.g.e.*, s.293.

⁸¹ Artuç, *a.g.e.*, s.310.

⁸² Hasgüler, *a.g.e.*, s.319.

⁸³ Kumkale, *a.g.e.*, s.120.

Bu sebeple 1979 yılında Kıbrıs'ta her iki halkada eşit miktarda yardım yapılması konusunda imzalanan protokollere aykırı olarak Kıbrıs'a A.B. tarafından yapılan toplam 210 milyon dolarlık yardımın sadece 8 milyon dolarlık kısmı Türk kesimi için kullanılmıştı. Bu A.B. tarafından uygulanan ayrımcılığın bir göstergesi olarak değerlendirilmişti. S-300 krizinde de görüldüğü üzere yaşanabilecek sorunlarda A.B.'nin tavrı ada Rumlarını cesaretlendirmek şeklinde olmaktadır.⁸⁴

Avrupa'da ki bütün milliyetçi hatta bölgeci akımları yeniden körükleyerek Yugoslavya, Çekoslovakya gibi çok uluslu devletleri parçalayan A.B. sıra Kıbrıs'a geldiğinde bir bütünleştirici kesilmekteydi.⁸⁵ Bu çabanın Büyük Ortadoğu Projesinin açıklandığı günlerde hız kazanması ise ayrı bir dikkat çekici noktaydı.

I.3. Stratejinin Mekân Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Türkiye Açısından Önemi

Stratejinin mekân unsuru kavramı, coğrafi uzaklık ve yapının ifade edildiği bir kavramdır. Bu kavrama göre bütün harekât ve savaşlar belli bir coğrafi yapı üzerinde gerçekleşirler.

Bu sebeple coğrafi yapıyı doğru değerlendirip kendi avantaj ve dezavantajlarını hesaplayan ülkeler, kendilerine tehdit oluşturan ülkelere karşı hazırlıklı olur ve doğru stratejik kararlar verebilirler.

⁸⁴ Ayman, *a.g.e.*, s.29.

⁸⁵ Soysal, *a.g.e.*, s.142.

Türkiye'nin Akdeniz kıyılarının uzunluğu 1577 km. olup, Ege Denizi'nde sahip olduğu 2805 km.'lik kıyı şeridinden sonra en uzun kıyı şeridi Akdeniz'de bulunmaktadır.⁸⁶

Türkiye'nin güney sahil kesiminin hemen karşısında yer alan Kıbrıs adası 32 derece 17 dakika doğu –34 derece 35 dakika doğu boylamlarıyla, 34 derece 33 dakika kuzey –35 derece 41 dakika kuzey enlemleri arasında yer almakta olup Sicilya ve Sardunya'dan sonra Akdeniz'in üçüncü büyük adasıdır. Ortalama genişliği 60-80 km., ortalama uzunluğu ise 230 km. kadardır.⁸⁷

Unutulmamalıdır ki yakın coğrafi bölgelerde bulunan Kıbrıs ve Ege Denizi sahip oldukları stratejik önemin yanında Yunanistan ve Türkiye arasındaki sorunlar itibariyle de birbirleriyle alakalıdır. Kıta sahanlığı sorununun Ege Denizi için çözülmesi durumunda G.K.R.Y. ile K.K.TC arasındaki kıta sahanlığı sorunu da Yunanistan ve Türkiye'nin müdahalesiyle çözülecektir. Karasuları ve F.I.R.(Flight Information Regime-Uçuş Bilgi Sahası) hattı sorununun çözümü ise egemenlik ve karşılıklı toprak iddialarını ortadan kaldıracaktır. Çünkü Yunanistan ve G.K.R.Y. Ege ve Kıbrıs sorunlarını birbiriyle alakalandırmakta ve iki sorun içinde kendi istedikleri tarzda bir çözümü zorlamaktadır. Özellikle Yunanistan G.K.R.Y.'nin A.B.'ye girmesinden sonra bu konudaki iddialarını daha fazla dile getirmektedir.

⁸⁶ Mert Bayat, *Milli Güç ve Devlet*, Belge Yayınları, İstanbul, 1986, s.357.

⁸⁷ Süleyman Mert Hangün, *Kıbrıs Sorununun Yunanistan Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri Bakımından Değerlendirilmesi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, İzmir, 2002, s.1.

A.B.'nin ekonomik sınırlarını Doğu Ege Adaları ile Anadolu arasında geçirmek için her türlü deniz hukuku sorununu öne süren Yunanistan⁸⁸ bu konuda Rum Kesimi'ni de cesaretlendirmekte ve Türkiye'yi ekonomik bir tecride zorlamaktadır. Türkiye ise karasuları ve hava sahası sorununu çözdüğü anda Kuzey Kıbrıs'taki varlığını da daha garantili bir şekilde devam ettirebilecektir. Geçmişte Atina –İstanbul arasında yaşanan uçuş sahaları sorunu şimdi Lefkoşe semalarında G.K.R.Y. ve K.K.T.C. arasında belirmektedir. Görüldüğü üzere geçmişte Türkiye ile Yunanistan arasındaki sorunlar olarak Ege Denizi'nde ortaya çıkan meseleler, Doğu Akdeniz'de Rum Kesimi ile Türkiye ve dolaylı olarak Yunanistan arasında aynı şekilde ortaya çıkmaktadır.

Anadolu yarımadasının bir parçası olan Kıbrıs, İskenderun ve Mersin limanlarını kapatacak bir konumda olup, adanın güneyinde yer alan Limasol limanından Mısır 380 km., Karpaz Burnundan Suriye'nin ticari limanı olan Lazkiye 100 km. mesafededir.⁸⁹

Kıbrıs adası Doğu Akdeniz üzerinden Orta Doğu ve Hazar bölgesinin enerji kaynakları yanında, Asya –Avrupa-Afrika kıtalarının yakın kısımlarını da kontrol edebilen tek noktadır.⁹⁰ Bu küçük ada kimilerine göre küreselleşmeyi tehdit eden, kimilerine göre de küreselleşmeden kaynaklanarak dünyaya yayılan güvenlik sorunlarının odağıdır. Kıbrıs ülkelerin güvenlik alanı oluşturma çatışmaları sırasında bulunduğu Doğu Akdeniz'de, stratejik ve jeopolitik yapılanmalar için dikkatleri üzerinde toplamaya devam etmektedir.⁹¹

⁸⁸ Ali Kurumahmut, *Ege'de Temel Sorun :Egemenliği Tartışmalı Adalar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1998, s.9.

⁸⁹ Salahattin Salıxık, *Türk Yunan İlişkileri ve Etnik-i Etery*, An Yayıncılık, İstanbul, 1968, s.65.

⁹⁰ Öztürk a.g.e, s.53.

⁹¹ Timur, a.g.e s.29.

Batı dünyası için doğu yolu üzerinde bir istasyon olarak görülen Kıbrıs⁹²; Türkiye'nin geliştirmeye çalıştığı Barış Suyu projesi kapsamında, denizcilik için rekabetin dışında farklı alanlarda da büyük güçlerin çatışmalarının ortasında kalmaktadır.⁹³

Türkiye'nin kara ülkesine yönelik hava tehdidinin % 75'inin deniz üzerinden geleceği⁹⁴ ve Kıbrıs'tan kalkacak savaş uçaklarının 10 dakika içerisinde Anadolu üzerinde olacağı değerlendirmeleri biliniirse Kıbrıs adasının stratejinin mekânsal unsuru olarak Türkiye için önemi daha iyi anlaşılabilir.

Bu sebeple Kıbrıs'ta sürekli olarak bulunması gereken Türk varlığı, Hatay'a ve İskenderun limanına Karpaz yarımadası üzerinden bir güvenlik olanağı sunarken, Türkiye-İsrail eksenine stratejik ve istihbaratî derinlik sağlamaktadır.⁹⁵ Türkiye'nin güvenliğini sağlayabilmek için Doğu Akdeniz'de bir güç unsuru olarak bulunmak ve deniz stratejisini devamlı uygulayabilmek için, Türkiye'nin temel dayanağı olan Kıbrıs'taki Türk varlığı soğuk savaş sonrası daha da önem kazanmıştır.

Kıbrıs adası, petrol ve doğal gaz alanlarındaki A.B. ve A.B.D. arasında bu alanları kontrol etme krizinin de önemli bir parçasıdır. Bu iki güç bu kaynaklar tükenene kadar mücadeleye devam edecek ve Doğu Akdeniz ticaret yolunu dolayısıyla Kıbrıs'ı terk etmeyeceklerdir.⁹⁶ Bu çatışmanın Kıbrıs'taki stratejik yansıması ise İngiltere'nin AB üyesi olmasına rağmen adadaki üsleri olan Episkopsi ve Akrotiri üslerinin AB tarafından kullanılmasına karşı çıkmasıdır.⁹⁷

⁹² Bağ, *a.g.e.*, s.4.

⁹³ Öztürk, *a.g.e.*, s.52.

⁹⁴ Bayat, *a.g.e.*, s.362.

⁹⁵ Fouskas, *a.g.e.*, s.136.

⁹⁶ Mütercimler, *a.g.e.*, s.439.

⁹⁷ Keser, *a.g.e.* s.252.

A.B. ve A.B.D. tarafından enerji hatları ve deniz ticaret yollarının paylaşılmasını kaygıyla izleyen Rusya ise, Kıbrıs konusunda Rum kesimine füze ve askeri ekipman satarak iki N.A.T.O. ülkesini karşı karşıya getirmek ve böylece Akdeniz’de kaybettiği prestiji Kıbrıs sayesinde geri kazanmak niyetindedir.⁹⁸ Rusya Federasyonu’nun Rum kesiminde giderek artan bir şekilde nüfuz sahibi olması ve Doğu Akdeniz’de A.B.D. çıkarlarına zarar verebileceği düşüncesi A.B.D.’nin Kıbrıs sorununa ilişkin temel kaygısıdır.⁹⁹

Bu sebeple A.B.D tarafından desteklenen Türkiye-İsrail ilişkileri, Suriye Yunanistan ilişkilerine bir denklem örneği gibi karşılık gelmekte ve Doğu Akdeniz’de Kıbrıs için yeni stratejiler oluşturulmasını gerektirmekteydi.¹⁰⁰ Türkiye bu yeni stratejik ortamda S-300 füzelerine karşı İsrail’den Popeye füzelerini aldı.¹⁰¹

Yom Kippur savaşında Makarios’un A.B.D.’ne İsrail’e yardım maksadıyla İngiliz üslerini kullanma izni vermemesi, Henry Kissinger ve A.B.D. savunma analistleri için, İsrail’in savunulmasında ve Akdeniz’de güçlü olmak konusunda Kıbrıs’ın politik-askeri önemini anlatmaya yetmişti.¹⁰² Bu deneyimin sonucunda İsrail Kıbrıs’ın stratejik önemine yakışır şekilde Rusya ve Fransa’dan sonra Rum Kesimine en çok silah satan üçüncü ülke olmuştur.¹⁰³

Yukarıda açıklanan bilgilerden anlaşılacağı üzere Kıbrıs Türkiye’nin güneyden savunulması ve deniz gücünün devam ettirilebilmesi bakımından hala Ercan ve Geçitkale gibi görkemli iki uçuş pistine sahip batmayan bir uçak gemisi görevi görmektedir.¹⁰⁴

⁹⁸ Ayman, *a.g.e.*, s.30.

⁹⁹ Ayman, *a.g.e.*, s.33.

¹⁰⁰ Davutoğlu, *a.g.e.*, s.401.

¹⁰¹ Gencer Özkan, *Türkiye’nin Komşuları*, İmge Yayınevi, Ankara, 2002, s.223.

¹⁰² Fouskas, *a.g.e.*, s.100.

¹⁰³ Davutoğlu, *a.g.e.*, s.424.

¹⁰⁴ Mümtaz, *a.g.e.*,s.46.

Bu uçak gemisinden Türkiye'nin maksimum fayda sağlayabilmesi ise stratejinin mekânsal unsuru olarak Kıbrıs'ı ve onun coğrafi gücünü gerçekçi değerlendirmesinden geçmektedir.

A.B-A.B.D. arasındaki enerji nakil hatlarına hükmetme çatışmasında Rum kesimini destekleyen A.B. tarafına karşılık İsrail ile yapılacak gerçekçi işbirliği ve Rusya'nın Doğu Akdeniz emellerine karşılık olarak ABD'nin desteğini sağlamak Türkiye açısından stratejinin mekân unsuruna göre yapılabilecek en mantıklı hareketti.

I.4. Stratejinin Güç Unsuru Bakımından Kıbrıs'ın Türkiye Açısından Önemi

Stratejinin güç unsuru incelenirken temel amaç farklı iki ülkenin Kıbrıs konusunda nasıl bir güçlenme politikası izlediklerinin analiz edilmesidir. Bilindiği üzere gücün kontrollü kullanımı ancak strateji ile olur. Bu sebeple barış zamanından itibaren ulusal ve askeri gücünü stratejik öngörülere göre geliştiren ülkeler savaş zamanında sorun yaşamazlar.

Stratejinin güç unsuru olarak Kıbrıs adası incelendiği zaman ilginç veriler ortaya çıkmaktadır.

Rum kesiminin ve Yunanistan'ın savunma bütçelerinin toplamı Türkiye'nin savunma bütçesine yakın olup her iki ülkenin de askeri yönden Kıbrıs'ta tek odak noktaları Türkiye'ye karşı yapılan hazırlıklardır.¹⁰⁵

¹⁰⁵ İlder Türkmen, *Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç*, TTK Yayınları, Ankara, 1997, s.644.

Örneğin 1998 yılı itibariyle Rum Kesiminin yıllık askeri harcamalarının kişi başına düşen payı 756 dolar iken bu rakam Türkiye’de 131 dolar olarak gerçekleşmiştir.¹⁰⁶ İki ülkenin nüfusları arasındaki fark dikkate alınsa dahi Rum Kesimi’nin silahlanma çabası dikkate değerdir.

Aynı şekilde Yunanistan ile Türkiye’nin askeri harcamalarının gayri safi milli hâsılları içindeki oranı karşılaştırıldığında yine aynı sonuca ulaşılmaktadır.¹⁰⁷

YILLAR	YUNANİSTAN	TÜRKİYE
1989	4.6	3.3
1991	4.3	3.7
1993	4.4	3.8
1995	4.4	3.8
1997	4.6	4.1

Tablo 1: Yunanistan ile Türkiye’nin askeri harcamalarının gayri safi milli

hâsılları içindeki oranı (Kaynak: S.Güliden Ayman, *Güç, Tehdit ve İttifaklar*, S.A.E.M.K. Araştırma Projeleri Dizisi, Ankara, 2001, s.34.)

Yunanistan ve Rum Kesimi silahlanma çabalarında öncelikle hava taarruz araçlarına ve gece saldırılarında kullanılacak silahlar edinmeye özen göstermektedir. Rum kesimi yaptığı tatbikatlarda da özellikle hava unsurlarını gece saldırıları için eğitmektedir.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Fırat, *a.g.e.*, s.43.

¹⁰⁷ S.Güliden Ayman, *Güç, Tehdit ve İttifaklar*, S.A.E.M.K. Araştırma Projeleri Dizisi, Ankara, 2001, s.34.

¹⁰⁸ Öztürk, *a.g.e.*, s.86.

Bütün bu hazırlığın fikri temeli ise 1997 yılında Yunanistan ile Rum kesimi arasında imzalanan ve genişletilmiş caydırıcılık (extended deterrence) olarak da ifade edilen savunma anlaşmasıdır.

Bu anlaşma sayesinde Türkiye'ye karşılık Kıbrıs adasında güç unsuru olarak tek bir Rum–Yunan gücü oluşturulmakta ve Rum kesimi askeri bakımdan Yunanistan ile bütünleşmektedir.¹⁰⁹

Bu anlaşma ve caydırıcılık stratejisi şu hususları içermektedir:

1-Kıbrıs'la ilgili Yunanistan'ın yaptığı savunma harcamalarının arttırılması,

2-Kıbrıs'ta Yunan silahlı kuvvetlerinin kullanımına uygun askeri sistemler oluşturulması,

3-Rum kesimi ile Yunanistan arasında ortak stratejik ve operasyonel planlama yapılması,

4-Yunan askeri kuvvetleri için Kıbrıs'ta deniz ve hava üslerinin inşa edilmesi.¹¹⁰

Aralarında Arnavutluk, Bosna ve Makedonya'nın bulunduğu ve Türkiye tarafından yönlendirildiğine inanılan bir Müslüman ülkeler çemberi tarafından kuşatıldığına inanan Yunanistan¹¹¹ için Kıbrıs kuşatılma çemberinden kaçış noktasıdır.

¹⁰⁹ Ayman, *a.g.e.*, s.20.

¹¹⁰ S.Gülden Ayman, "Yunanistan'ın Stratejik Çıkması ve AGSP", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, Şubat 2003, s.65.

¹¹¹ Demirtaş, *a.g.e.*, s.124.

Fakat Yunanistan'ın savunma alanını Kıbrıs'a kadar uzatması, Yunan ekonomisine yeni yükler getirmiştir. Savunma harcamaları Yunanistan'ın dış borçlarını arttıran en önemli etkenen¹¹² ortak savunma doktrininden sonra dış borç daha da hızlı bir şekilde artışa geçmiştir.

Güvenlik alanında Yunanistan'ın katlanmak zorunda kaldığı bu yeni borçlara rağmen, esas sorun Yunan askeri potansiyeli ile Yunan askeri performansı arasında değil, askeri performans ile diplomatik ve iktisadi potansiyeli arasındadır.¹¹³

Bu zorluklara rağmen Kıbrıs'ın stratejik önemini doğru algılayan Yunanistan, silahlanma ve Rum kesimine destekte kararlıdır. Örneğin 2001 yılında Yunanistan Genelkurmay Başkanı Parayudhakis'in "Savunma harcamalarında kısıtlama olsa dahi bu silahlanma projelerini etkilemeyecektir"¹¹⁴ sözü Yunan askeri planlamacılarının bu konudaki kararlılığını göstermesi bakımından önemlidir.

Yukarıda açıklandığı üzere Yunanistan Rum kesimini desteklemekte kararlıdır. Özellikle S-300 krizinde takındığı tavır bu açıdan bir işarettir. 25-30 km. yüksekliğindeki tüm hedeflere atılabilen ve 100 km. menzili olan bu füze sistemleri aynı anda yirmi dört hedefe kilitlenip iki ayrı hedefe atış yapılabilmektedir.

Küçük eklemelerle menzili 200 km.ye çıkarılabilen bu sistemler sayesinde Adana ve Diyarbakır'dan Kıbrıs'a sağlanan hava desteği kesilebilecektir.¹¹⁵

¹¹² Kalipso Nikolaydis, *Yunan Paradoksu*, Doğan Kitap, İstanbul, 1999, s.85.

¹¹³ Nikolaydis, *a.g.e.*, s.77.

¹¹⁴ Demirtaş, *a.g.e.*, s.207.

¹¹⁵ Öztürk, *a.g.e.*, s.93.

Türkiye Kıbrıs uzaklığının ortalama 70 km. olduğu düşünülürse, bu sistemlerle güçlenen Rum ordusunun, Türk uçakları daha Anadolu anakarası üzerindeyken ne kadar büyük bir tehdit gücüne sahip olacağı açıktır.¹¹⁶

Tankları ve tüfekleriyle, hava saldırı sistemleri, Rus askeri uzmanları ve S-300'ler benzeri silahlarıyla Rum kesimi yalnız K.K.T.C. için değil Türkiye için de tehdittir ve Türkiye'yi tehdit etmeye kalkışmaktadır. K.K.T.C.'nin güvenliği doğrudan doğruya Türkiye'nin güvenliğidir.¹¹⁷

Bu sebeple Türkiye Kıbrıs konusunda bir strateji oluştururken gerçekçi ve uzun vadeli düşünmelidir. Çünkü strateji biliminin güç unsuru değerlendirilmeden Anadolu karasını tehdit eden yeni unsurlara karşı bir politika oluşturulamaz. Yapılması gereken Kıbrıs için Yunanistan'ın güç unsuru olarak belirlediği politikaları doğru analiz etmek ve S-300 örneğinde olduğu gibi ani gelişebilecek krizlere karşı doğru davranışlarda bulunabilmektir.

¹¹⁶ Ayman, *a.g.e.*, s.16.

¹¹⁷ Cem, *a.g.e.*, s.207.

II. BÖLÜM: STRATEJİNİN DALLARI VE KIBRIS:

Strateji bir bilim olarak kabul edildiği andan itibaren jeopolitik ve jeostrateji olarak iki ana kola ayrılmıştır. Bu ayrışmada esas farklılık ise şu noktada ortaya çıkmaktadır:

Jeopolitik dünya coğrafyasını, coğrafi yapıdaki değerleri inceleyerek, bölge ve ülke çapında güç ve politik alandaki hareket tarzlarını etkin kılacak amaçlar üretmek için kullanılırken jeostrateji daha dar bir bölgede inceleme yaparak bölgede bulunan coğrafi unsurların ekonomik, sosyal, politik ve fiziki niteliklerini araştırmak için kullanılır. Yani jeostrateji, jeopolitik hedeflerin belirlenmesi için araştırma yapmakta ve bulunduğu verilerden hareketle jeopolitik hedefler belirlenmektedir.

II.1. Jeostrateji ve Kıbrıs

Jeostrateji, stratejik açıdan coğrafi unsurların incelenmesini ve stratejik sonuçlar çıkarılmasını kapsayan bir bilim dalıdır. İncelenecek coğrafi unsurların ekonomik, sosyal, politik ve fiziki niteliklerini araştırır.¹¹⁸

¹¹⁸ Erol Mütercimler, *21.YY. ve Türkiye Yüksek Strateji*, Erciyaş Yayınları, İstanbul, 1997, s.61.

Jeostrateji inceleme yaparken ülke, ekonomi, arazi, nüfus, politik yapı ve sosyal yapı unsurlarının eşit incelemeleriyle sonuca vararak ülkenin yüksek stratejik hedefleri için öneriler ortaya koyar.¹¹⁹

Bu açıdan da sadece savaşta değil, barış zamanında da ülkenin imkanlarını inceleyen ve geliştirmeye çalışan yüksek stratejiye¹²⁰ doğru amaçlar için doğru hedefler sunmak da jeostratejinin görevidir.

Bu açıdan incelendiği zaman Kıbrıs jeostratejinin arazi yapısı gözüyle değerlendirilirse, Anadolu'nun devamı olan ve Akdeniz'i kontrol altında tutan, Türkiye'nin güney kıyılarına 40 mil mesafede bulunan bu adanın coğrafi değeri daha iyi anlaşılır. Bu ada bir başka gücün elinde bulunduğu sürece ulaşım yolları bakımından Anadolu kontrol edilebilir.¹²¹

Aynı şekilde jeostratejinin ekonomik verileri temel alınarak Kıbrıs'ın Türkiye için önemi incelenirse, G.A.P.(Güneydoğu Anadolu Projesi) ve enerji hattı projelerini gerçekleştirmeye çalışan Türkiye için, Doğu Akdeniz ticaret yollarına hakim olmak isteyen her ülkenin üzerinde bulunmaya çalıştığı Kıbrıs topraklarında askeri güç bulundurmanın önemi de ortaya çıkar.¹²²

Stratejinin jeostrateji dalını bir bilim olarak dünyada ilk kez kabul eden ülke olan İngiltere'de Kıbrıs'ın jeopolitik önemini daha 1955 yılında dönemin İngiliz başbakanı olan Mcmillan'ın "az kişi Kıbrıs'ın gerek İngiltere, gerekse de Türkiye için taşıdığı önemin

¹¹⁹ Mütercimler, *a.g.e.*, s.63.

¹²⁰ B.H.Liddelhart, *Strateji Dolaylı Tutum*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2002, s.250.

¹²¹ Rauf R.Denktaş, *Rauf Denktaş'ın Hatıraları*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1996, s.57.

¹²² Mütercimler, *a.g.e.*, s.441.

farkında. Gerçek şu ki, Kıbrıs adasını kim elinde tutarsa İskenderun Körfezi'ni ve dolayısıyla Türkiye'nin arka kapısını kontrol altına alır"¹²³ sözleriyle belirtmiştir.

II.2. Jeopolitik ve Kıbrıs

Jeopolitik, dünya coğrafyasını, coğrafi yapıdaki değerleri inceleyerek, bölge ve ülke çapında güç ve politik alandaki hareket tarzlarını etkin kılacak amaçlar üretmek için kullanan bilim dalıdır.¹²⁴ Bu açıdan bakıldığında coğrafya ve siyaset bilimini birleştiren jeopolitik savaşın temel amaçlarını açıklamak için kullanılan bir bilim dalı olarak ortaya çıkar.¹²⁵

Jeopolitik mevcut güç dengelerini inceleyerek, dış politikada karar verme sürecinde bulunan devlet adamlarına sistemli bir problem çözme becerisi sağlamaktadır.¹²⁶ Jeopolitiğin temel unsurları olarak devlet, coğrafya ve politika ortaya çıkmaktadır.¹²⁷

Jeopolitik açıdan Kıbrıs sorununun Türk-Yunan ilişkilerine bağlı olduğu tezi yanlıştır. Çünkü Kıbrıs artık sadece bu iki ülkenin değil, Avrupa ve dünyadaki diğer güç merkezlerinin de etki alanının ortasında bulunan bir adadır.¹²⁸

¹²³ Onur Öymen, *Silahsız Savaş-Bir Mücadele Sanatı Olarak Diplomasi*, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2002, s.421.

¹²⁴ Hakan Emanet, *Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları*, IQ Yayınları, İstanbul, 2003, s.28.

¹²⁵ Edward Mead Earle, *Modern Stratejinin Yaratıcıları*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2003, s.327.

¹²⁶ Colin S.Gray, *Jeopolitik-Strateji-Coğrafya*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2003, s.143.

¹²⁷ Emanet, *a.g.e.*, s.28.

¹²⁸ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik*, Küre Yayınları, İstanbul,2003, s.278.

Türkiye'nin yakın çevre güvenliğinin 150-500 km. arasında bulunan kuşaktan sağlanması gerekli iken,¹²⁹ Anadolu kıyılarına 70 km. mesafede bulunan Kıbrıs jeopolitiğin devlet ve coğrafya unsurlarının birleşimine en güzel örnektir. Bilindiği üzere coğrafi olarak kendisine yönelik tehditleri karşılayamayan bir devletin var olabilmesi mümkün değildir. Bu sebeple jeopolitiğin en temel kuralı uyarınca gelebilecek tehditleri engellemek için Türk askeri gücü Kıbrıs'ta bulunmak zorundadır.

Politik yapı bakımından ise dünyada iki kıtada toprağı bulunan üç ülkeden biri olan Türkiye, Akdeniz gibi medeniyetleri birleştiren bir coğrafyada söz sahibi olabilmek için Kıbrıs'ta etkili olmalıdır.¹³⁰

Jeopolitiğin devlet unsuru bakımından ise Kıbrıs, tarihin ilk çağlarından beri Anadolu'da egemenlik kuran devletlerin ilgi alanında olmuştur. Çünkü bu devletler Orta Doğu veya Ege merkezli güçlerin saldırılarına karşı Kıbrıs'ı sürekli olarak bir ileri üs gibi kullanıp,¹³¹ ticaretlerini bu ada etrafında oluşturmaya gayret etmişlerdir.

Örneğin Bizans dağılma sürecinden 6.yüzyılda ünlü komutanı Belisaurus'un Doğu Akdeniz'i ve dolayısıyla Kıbrıs'ı elde etmeye yönelik uyguladığı deniz stratejisi sayesinde kurtulmuştu.¹³²

Türkiye tüm güçlü kara ülkeleri gibi, jeopolitiğin temel unsurlarından olan coğrafyayı kullanarak etrafında bir egemenlik bölgesi oluşturmak istemektedir. Bunun yolu ise Kıbrıs sayesinde Doğu Akdeniz'de ticaret yollarını denetim altında tutmaktır.¹³³

¹²⁹ Necdet Timur, "Doğu Akdeniz'in Güvenliği", *Ulusal Strateji Dergisi*, İstanbul, Eylül 2004, s.32.

¹³⁰ Emanet, *a.g.e.*, s.35.

¹³¹ Mehmet Hasgüler, *Kriz Üçgeninde Türkiye*, ANKA Yayınları, İstanbul, 2004, s.255.

¹³² Davutoğlu, *a.g.e.*, s.151.

¹³³ İrfan Kaya Ülger, *Avrupa Birliği Kıskaçında Kıbrıs Meselesi*, Ahsen Yayıncılık, Ankara, 202, s.303.

Türk politikasını oluşturanlar içinde savaş durumunda Türkiye'nin sadece Antalya, Mersin, İskenderun gibi güney limanlarından ikmal yapabileceği ve eğer Kıbrıs'ta bir başka düşman güç üslenirse artık güney limanlarının da kullanılamayacağı gerçeği bilinmektedir. Bu sebeple Türkiye Kıbrıs konusunda direnirken sürekli olarak kuşatılmaktan da çekinmektedir.¹³⁴

Jeopolitiğin görevi, coğrafi bilgileri toplayarak bu bilgileri hükümetin amaçları doğrultusunda kullanmak ve bazı bilgileri propaganda şeklinde halka aktarmaktır.¹³⁵

Bu açıdan bakıldığında devletler jeopolitik karakteristikleriyle ilgili bilgilerini kullanarak buldukları coğrafi sahada avantaj sağlamayı veya en azından diğer devletlerin avantajlarını azaltmayı amaç edinirler.¹³⁶

Askeri, ticari ve politik olarak Doğu Akdeniz'de jeopolitik güç olmanın temelinde yatan esas faktör Kıbrıs'a egemen olmaktır. Bu sebeple Kıbrıs Türk politikacıları ve asker-sivil bürokratlar için jeopolitik anlamının yanında psikolojik olarak da son çekilme ve direnç noktasıdır.¹³⁷ Kıbrıs'ın Yunanistan'a ilhakı durumunda jeopolitik olarak Ege'yi kapatan Atina aynı şekilde Doğu Akdeniz'i de kapatacak ve Türkiye karşısında jeopolitik bir avantaj elde edecektir.¹³⁸

¹³⁴ Vasilis Fouskas, *Balkanlar-Ortadoğu-Kafkasya ve A.B.D. Politikaları*, Aykırı Yayıncılık, İstanbul, 2004, s.97.

¹³⁵ Earle, *a.g.e.*, s.331

¹³⁶ Gray, *a.g.e.*, s.112

¹³⁷ Kudret Özersoy, *Kıbrıs Sorunu Hukuksal Bir İnceleme*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2002, s.13.

¹³⁸ Erol Manisalı, *Avrupa Kıskaçında Kıbrıs*, Derin Yayınları, İstanbul, 2004, s.43.

Anamur'a olan 70 km. uzaklığıyla Anadolu'nun güney ikmal yollarını kapatacak ve Doğu Anadolu'ya kadar tüm hava sahasını kontrol edebilecek bir konumda olan Kıbrıs, Akdeniz jeopolitiğinde en az Girit kadar önemli bir rol oynamaktadır.¹³⁹

Coğrafi bölgelerin kontrolü yada ele geçirilmesi suretiyle belli bir bölgede egemenlik sağlamayı amaçlayan jeopolitik teorilerin tümü batı kökenli olup ekonomik istikrara dayanmaktadır.¹⁴⁰

11 Mart 1913 tarihinde “Bizim nihai politikamız donanmamızın ihtiyacı olan petrolü karşılamaktır” sözüyle bekasını sağlamak isteyen bir ülkenin Silahlı Kuvvetleri için ihtiyaç duyduğu enerjiyi belli bir politikayla sağlaması gerektiğini bildiren Churchill¹⁴¹ örneğinde olduğu gibi Türkiye'nin de bu konuda bir politikası olmalıdır. Türkiye'nin endüstrileşmesinin yolu enerji tüketiminden geçmektedir.

Fakat artan enerji açığının kısıtlı ve düşük kaliteli yerli kaynaklar ile karşılanması mümkün olmadığından ithal kaynaklara olan bağımlılık artmaktadır.¹⁴² Herhangi bir kriz durumunda Ege'de enerji alım yolları kapanacak Türkiye'nin hem sanayisi hem de silahlı kuvvetleri için tek çıkar yol Güney Anadolu limanları sayesinde enerji ithal etmektir. Bunu sağlamanın yolu ise Kıbrıs'ta olası bir çatışma yaratacak gücün barınmasına engel olmaktır.

¹³⁹ İbrahim Artuç, *Kıbrıs'ta Savaş ve Barış*, Kastaş yayınları, İstanbul, 1989, s.46.

¹⁴⁰ Hüsmen Akdeniz, “Jeopolitik ve Jeostratejik Teoriler Kapsamında Küreselleşmenin Geleceği ve Türkiye”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, Şubat 2003, s.82.

¹⁴¹ Earle, *a.g.e.*, s.114.

¹⁴² Meltem Bostancı, *Dünya Enerji Politikalarında Türkiye'nin Yeri*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Ana bilim Dalı, İstanbul, 2000, s.68.

Yeni jeopolitik ortamda Türkiye'nin güvenlik sorunları daha da artmıştır. Türkiye'nin komşularının sadece savunma değil, saldırı silahlarının da ağırlıklı olarak alıcıları olduğu gerçeği¹⁴³ göz önünde tutulursa, herhangi bir enerji krizinde savunma sanayiinin güçsüz düşeceği çok açıktır.

Örneğin Yunanistan ile G.K.R.Y. arasında 19 Ocak 1994'de kabul edilen ortak savunma doktrinine göre Yunanistan ve G.K.R.Y. savunma planlarını ortak hazırlayacak ve G.K.R.Y.'ye yapılan herhangi bir saldırı Yunan Silahlı Kuvvetlerinin Kıbrıs'ta G.K.R.Y. lehine savaşması için yeterli bir neden olacaktır şeklinde maddeler mevcuttur.¹⁴⁴

Bunun yanında Yunanistan Savunma Bakanı Gerasimos Arsenis'in "Türkiye ile askeri sorunları olan ve NATO üyesi olmayan ülkelerle işbirliği yaparak Türk savunmasına darbe vurmalyız" sözlerinden hemen sonra 1995 yılında Suriye ile 1996 yılında Ermenistan ile yapılan askeri anlaşmalar, Yunanistan'ın nihai hedefinin Türkiye'yi bir kuşatma çemberine almak olduğunu göstermektedir.¹⁴⁵

Askeri olarak bir bölgede bulunmak o bölgede ekonomik ve siyasi olarak kontrol kurmakla yani üsler kurmakla mümkün olabilir.¹⁴⁶ Bu açıdan bakıldığında Kıbrıs'ı etki altında tutmak için askeri üslerin tesislerin ve liman kolaylıklarının korunması gerektiğinin İngiltere kadar ABD'de farkındadır. Bu sebeple tam bağımsız bir Kıbrıs hiçbir ülkenin işine gelmemektedir. Dolayısıyla Türkiye, Yunanistan, ABD ve AB açısından Kıbrıs'taki askeri üslerin jeopolitik değeri inkar edilemez. Çünkü bu bölgede üslenen

¹⁴³ İter Türkmen, *Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç*, T.T.K. Yayınları, Ankara, 1997., s.642.

¹⁴⁴ Melek M.Fırat, *Türkiye'nin Komşuları*, İmge Yayınevi, Ankara, 2002, s.43

¹⁴⁵ Birgül Demirtaş, *Türkiye-Yunanistan Eski Sorunlar –Yeni Arayışlar*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2002, s.126.

¹⁴⁶ Mahir Kaynak, *Büyük Ortadoğu Projesi*, İlk Yayınları, İstanbul, 2004 ,s.104.

kuvvetler Doğu Akdeniz ve Ortadoğu'da istedikleri sahada operasyon yapma imkanına sahiptirler.

İşte bu nedenlerden ötürü, jeopolitik biliminin de öngördüğü şekilde Türkiye; adada İngiliz ve Yunan üsleri bulunduğu sürece hatta bu ülkelere ait üsler olmasa dahi jeopolitik konumu itibariyle Kıbrıs'ta Türk üsleri bulundurmak zorundadır.¹⁴⁷

II.3. Kıbrıs'ta Türkiye'nin Stratejik Açıdan Yapması Gerekenler

Devletler belirli bir konuda strateji belirlerken dört temel unsura dayanarak politikalarını saptarlar. Bu unsurlar ekonomik güç, askeri güç, ideolojik olarak haklılık ve hukuksallıktır.¹⁴⁸

Bu unsurlar bakımından Türkiye'nin gerçekçi bir değerlendirme yapması sayesinde Kıbrıs için oluşturulması gereken stratejinin temel unsurları daha sağlıklı olarak ortaya konulabilecektir.

II.3.1. Ekonomik Açıdan

Türkiye 1977 yılından itibaren 100 milyon dolarlık güvenlik ve 100 milyon dolarlık altyapı hizmeti olmak üzere Kıbrıs'a senelik ortalama 200 milyon dolarlık yardımda bulundu. 1998 itibarıyla Kuzey Kıbrıs'ın Türkiye'ye olan ihracatı 35 milyon dolar civarında iken, Türkiye Kuzey Kıbrıs'a 275 milyon dolar ihracatta bulunmuştu. Kuzey Kıbrıs ekonomisi 170 milyon dolarlık turizm ve 140 milyon dolarlık yüksek öğrenim geliri ile hızla gelişen bir ekonomi çizgisi izlemektedir. Bunun yanında Kuzey

¹⁴⁷ Hüseyin Mümtaz, *Kıbrıs'ın Çılgılığı*, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul,2004, s.36

¹⁴⁸ Fouskas, *a.g.e.*, s.151.

Kıbrıs'ın Türkiye dışındaki ülkelere ihracatı ise sürekli açık vermektedir. Bunun başlıca sebebi ise uygulanan ekonomik ambargolardır.¹⁴⁹

Bununla beraber Türkiye'de oluşan ekonomik krizler veyahut izlenen farklı politikalar sonucu Türkiye'nin son otuz yılda Kıbrıs'a yaptığı yardımın toplamı sadece 2 milyar 342 milyon dolardır.¹⁵⁰ Bu tablo ile beraber Türkiye'nin geliştirmeye çalıştığı barış suyu projesi kapsamında Antalya'dan yılda 75 milyon metreküp su Kıbrıs'a gönderilecek ve Kuzey' in tarımının daha iyi olması hedefine ulaşılacaktır.¹⁵¹ İlk öğretimde %100 okullaşma, üniversite eğitiminde %75 eğitilmiş insan, her bin kişiye 645 araç düşen, kişi başı milli geliri ise 8500 dolara ulaşan bir Kuzey Kıbrıs bazı gerçekleri belgelemektedir.¹⁵²

Bu rakamlardan anlaşılacağı üzere Türkiye'nin yaptığı yardım olmasa da Kuzey'in ekonomisi gelişmektedir ve şu anki haliyle bir Avrupa ülkesinin ekonomik verilerine Türkiye'den daha yakındır. İsrail firmalarının 14 Aralık 2004 tarihinde 80 milyon dolarlık otel yatırımı yapmak için Kıbrıs'ı seçmeleri de bu konuda bir başka önemli gelişmedir.¹⁵³

Bununla beraber Taşucu –Girne arasında hala etkin bir ulaştırma sistemi kuramayan, Ercan Havaalanı için gerekli altyapıyı çok geç tamamlayan Türkiye'nin¹⁵⁴ Kıbrıs'ta ne kadar başarılı bir ekonomik sistem kurduğu tartışılabilir. Örneğin Ocak 2006 'da yaşanan elektrik santrali arızası sonucu Kuzey Kıbrıs elektrik için Rum Kesiminden yardım almak zorunda kalmıştı. Barış hareketından 32 yıl sonra gelişmeye çalışan bir ülkenin tek santralle elektrik üretmeye çalışması ve bunda sorun olduğunda karanlıkta kalması Türkiye'nin hatalı yaklaşımlarının sonucudur. Unutulmamalıdır ki günümüz

¹⁴⁹ İsmail Cem, *Türkiye-Avrupa-Avrasya*, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s.239.

¹⁵⁰ Mümtaz, *a.g.e.*, s.182.

¹⁵¹ Cem, *a.g.e.*, s.210.

¹⁵² Mümtaz, *a.g.e.*, s.172.

¹⁵³ Hürriyet Gazetesi, 14 Aralık 2004.

¹⁵⁴ Mümtaz Soysal, *Aklını Kıbrıs'la Bozmak*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1995, s..139.

dünyasında enerji sorununu çözemeyen bir ülke tam bağımsız kalamaz. Ne yazık ki Türkiye bu konuda Kıbrıs'ta hatalı bir politika izlemiştir.

Fakat ekonomik açıdan Kıbrıs-Türkiye ilişkilerini incelerken unutulmaması gereken nokta Türkiye'nin yaptığı yardım olmasa dahi Kuzey ekonomisinin gelişeceği, fakat Kuzey' de varlığını koruyamayan bir Türkiye'nin herhangi bir gerginlik durumunda ekonomisini ayakta tutamayacağı gerçeğidir.

II.3.2. Askeri Açıdan

Bir ülkenin güvenliği, saldırı silahlarında meydana gelen teknolojik değişimler sonucu artık sınırlarının çok daha ötesinde başlamaktadır.¹⁵⁵

Türkiye gibi birkaç komşusuyla aynı anda gerginlik yaşayabilme ihtimali yüksek ülkeler için güvenlik sorunu daha da önemli bir hal almıştır. Modern silah sistemlerindeki gelişmeler, mesafe ve hareket alanıyla ilgili kuralları değiştirmiştir.

Bunun sonucu olarak başka bir hareket alanında düşmana vurulan darbe, stratejik olarak çok önemli bir hamle sayılmaktadır.¹⁵⁶ Bu bakış açısından incelendiğinde Türkiye'nin savunması açısından bazı ilginç gerçekler ortaya çıkmaktadır. Türkiye savunma bakımından güney limanlarını kullanmaya muhtaçtır. Ege'de hareket üstünlüğü bulunan Yunanistan, Kıbrıs'ı dolaylı yoldan da olsa kontrol edebilirse Türkiye güney limanlarının güvenliğini sağlayamayacaktır.¹⁵⁷ Bu durumda ise ekonomik olarak bir abluka altına giren Türkiye uzun süreli bir çatışmadan kaçınmak için sürekli taviz veren ülke konumuna düşecektir.

¹⁵⁵ M. Naci Baydar, *AB-Türkiye-Kıbrıs*, Beta Yayınları, İstanbul, 2004, s.97.

¹⁵⁶ Liddelhart, *a.g.e.*, s.137.

¹⁵⁷ Osman Metin Öztürk, *Doğu Akdeniz ve Kıbrıs*, Altinküre Yayınları, Ankara, 2003, s.84.

Son yıllardaki gelişmeler göz önüne alındığında, G.A.P.(Güneydoğu Anadolu Projesi) projesinin tam olarak devreye gireceği, Bakü-Ceyhan petrol hattı sayesinde İskenderun ve Mersin limanlarının uluslar arası boyutta önem kazanacağı, sanayisi için gittikçe daha fazla enerji ithal etmek zorunda bulunacak bir Türkiye için güney limanlarının korunması hayati bir zorunluluktur.¹⁵⁸

Denizcilik ve enerji konularında daha ayrıntılı bir şekilde incelenecek olmakla beraber enerji ihtiyacını ve dolayısıyla petrolünün % 90 'ını dışarıdan karşılayan ve Ege Denizi' nden ikmal yoları kapatılabilecek bir Türkiye'nin tek güvenli ikmal noktaları Mersin ve İskenderun limanlarıdır. Kıbrıs'ın bu limanlara olan yakınlığı ve Yunanistan ile G.K.RY.' nin adada konuşlandırmaya çalıştıkları silah sistemleri ile beraber yaptıkları tatbikatlar değerlendirildiğinde Güney Kıbrıs ve Yunanistan'ın Türkiye'nin güney limanlarına yapılacak bir saldırı için Kıbrıs'ı bir sıçrama tahtası olarak değerlendirdikleri açıkça ortaya çıkmaktadır.¹⁵⁹ Bu şekilde kısaca alınabilecek bir Türkiye, Yunanistan'a istediği an İskenderun limanından akan petrol vanalarını kontrol etme ve dolayısıyla dünya enerji sektöründe stratejik rol oynama imkanını sağlayacağı¹⁶⁰ için Rum-Yunan ortak savunma doktrini daha dikkatli değerlendirmelidir. Unutulmamalıdır ki Kıbrıs'ın başka bir gücün eline geçmesi durumunda Türkiye'nin hava savunma sistemi büyük bir tehlike alanı içine girecek ve Güney kıyılarının korunması için çok daha fazla askeri güç bulundurmak ve yatırım yapmak gerekecektir .¹⁶¹

¹⁵⁸ Öztürk, *a.g.e.*, s.55.

¹⁵⁹ Cem, *a.g.e.*, s.109

¹⁶⁰ S. Gülden Ayman, *Güç, Tehdit ve İttifaklar*, S.A.E.M.K. Araştırma Projeleri Dizisi, Ankara, 2001, s.17.

¹⁶¹ Tahir Tamer Kumkale, *Kıbrıs'ta Sona Doğru*, Q Matris Yayınları, İstanbul, 2004 , s.79.

II.3.3. İdeolojik ve Hukuksallık Açısından Kıbrıs ve Türkiye

Kıbrıs Adası Anadolu'nun doğal bir uzantısı olup, jeolojik devirlerde bir çöküntü sonucu Hatay bölgesinden koparak oluşmuştur.¹⁶² Kıbrıs adası yapı ve oluşum itibarıyla Anadolu'nun güneyindeki Dış Toroslar dağ grubunun bir uzantısıdır.¹⁶³

İngiliz Başbakanı Loyd Georg'un da belirttiği gibi coğrafi olarak Anadolu yarımadasının bir uzantısı olan Kıbrıs tarihin hiçbir döneminde Yunanistan'a ait olmamıştır.¹⁶⁴

Ege Denizi'nin tarihin başladığı andan beri kendisine ait olduğunu, Ege adalarının Yunanistan'ın bir coğrafi uzantısı olduğu tezini sürekli işleyen ve bunu uluslararası platformlarda her zaman bir haklılık nedeni gibi sunan Yunanistan'a karşılık Türkiye, Kıbrıs'la ilgili bu coğrafi gerçeği yeterince kullanamamaktadır. Halbuki bilindiği gibi, Kıbrıs için veya diğer konularda mevcut olan Türk –Yunan rekabetinin en temel unsurlarından birini iki tarafın da hukuksal ve tarihsel başlangıç olarak diğerini istilacı gibi sunması oluşturmaktadır. Bunu yapmalarının temel amacı ise üçüncü ülkelere karşı prestij elde edip¹⁶⁵ karşı tarafı haksız konuma düşürmektir.

Özellikle barış hareketi sonrası kuzeyde kalan Rum taşınmaz malları sürekli Yunan istismarı ile Dünya kamuoyunun gündeminde kalmış ve Türkiye'nin Kıbrıs politikasının hukuksallık boyutuna darbe vurmuştur.

¹⁶² Öztürk, *a.g.e.*, s.13.

¹⁶³ Süleyman Mert Hangün, *Kıbrıs Sorununun Yunanistan Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri Bakımından Değerlendirilmesi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, İzmir, 2002, s.1.

¹⁶⁴ Ulvi Keser, "Son Elli Yıllık Süreç İçinde Kıbrıs Meselesi ve Avrupa Birliği", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Sayı-2, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, s.241.

¹⁶⁵ Demirtaş, *a.g.e.*, s.116.

Loizidu davasının emsal olması ve Türkiye'nin güneye geçen bütün Rumlara tazminat ödemesi gerektiği fikri Rum ve Yunan taraflarınca sürekli tekrarlanmaktadır.¹⁶⁶ Bunu önlemek için Kuzey Kıbrıs'ın kendi iç hukuk yollarını harekete geçirmesi bir nebze olsa sorunu yatıştırmıştır. Fakat Türkiye bu sorunu dondurmak yerine daha önce bu tedbirleri almak için harekete geçseydi belki de Loizidu davasında alınan karar Türkiye'nin lehine olabilirdi.

İdeolojik ve hukuksal boyutta haklı olduğu bilinen bir konu halka anlatılamazsa bu konu daha ileri ki yıllarda bir yükümü gibi anlaşılabilir.

Zaten günümüzde Kıbrıs konusunda olan da budur. Yeterli bilgilendirme yapılamadığı için Kıbrıs'ın kaybı sonucunda savunma açısından Türkiye'nin zafiyete düşeceği kamuoyuna yeterince aktarılamamaktadır.

II.4. Türk Diplomasisi ve Kıbrıs

Türkiye'nin etkili bir dış politika izleyebilmesi, diğer ülkeleri kendi istediği yönde yönlendirebilmesi, her şeyden önce kendi ekonomik ve milli güç unsuru ile ilişkilidir.

Kıbrıs'ın bütün Doğu Akdeniz'i kontrol eden konumu sebebiyle sadece kıyıdaş ülkelerin değil, bütün büyük güçlerin bu ada için rekabet etmesi doğal bir durumdur.¹⁶⁷ Bu sebeple etkili bir Kıbrıs politikası oluşturmak için öncelikle Türk kamuoyunun Kıbrıs konusunda bilgi ve anlayış seviyesinin yükseltilmesi gerekmektedir.

¹⁶⁶ İlter Türkmen, Hürriyet, 27 Aralık 2005.

¹⁶⁷ Timur, *a.g.e.*, s.30.

Bu yapılırken, etkili bir savunma gücünün, ancak etkili bir ekonomik güçle desteklenirse başarılı olabileceği¹⁶⁸ gerçeği halka anlatılmalı, Kıbrıs'ın kontrolünün bir başka güce geçmesi durumunda yaşanabilecek ekonomik sıkıntılar açıklanmalıdır.

Türkiye'nin etkili bir Kıbrıs politikası oluşturmak yerine, Kıbrıs'ı kendi dış politikasının bir aracı haline getirmesi sonucu doğan sorunlar ancak Kıbrıs' ta ki Türk liderlerin Ankara'ya olan bağlılıkları sayesinde önlenmiştir.¹⁶⁹ Unutulmamalıdır ki Kıbrıs Türk toplumu liderleri varlıklarının Türkiye'ye bağlı olduğunu bilmekte ve anavatan tarafından yapılan hatalara rağmen her koşulda Türkiye ile müşterek hareket etmektedirler.

Buna rağmen bir türlü istikrarlı bir Kıbrıs politikası oluşturamayan Türkiye halen yapılacak görüşmelerde Kıbrıs Türklerini taraf olarak alıp almamak konusunda tereddütler yaşamaktadır.

Normal koşullarda karar makamı ve kurumlarının günlük olayların akışından çok, ufuk ötesi stratejiler üretebilecek şekilde çalışması gerekir.¹⁷⁰ Fakat ne yazık ki Türk dış politikasının Kıbrıs konusundaki hatalarından biri de stratejik ve taktik adımlarını tutarlı ve uzun süreli bir yapı içerisinde değil,¹⁷¹ günü kurtarma ve hep karşı taraftan atılım bekleme şeklinde oluşturmasıdır.

Bu yüzden temel olarak izlenecek dış politikanın esasında; Kıbrıs'ın kaderini tayin eden unsurun adadaki iç durum değil, stratejik olarak hakimiyet kurma gerçeği olduğu unutulmamalıdır.¹⁷²

¹⁶⁸ Öymen, *a.g.e.*, s.495.

¹⁶⁹ Melek M. Fırat, Çağdaş Türk Diplomasisi Paneli , T.T.K. Yayınları, Ankara, 1997, s.553.

¹⁷⁰ Necdet Timur, "Doğu Akdeniz'in Güvenliği", *Ulusal Strateji Dergisi*, İstanbul, Eylül 2004, s.32.

¹⁷¹ Davutoğlu, *a.g.e.*, s.47.

¹⁷² Onur Öymen, *Silahsız Savaş-Bir Mücadele Sanatı Olarak Diplomasi*, Remzi Kitapevi, İstanbul, s.408.

Bu sebeple Doğu Akdeniz politikasında etkin bir yer almak isteyen Türkiye adada sürekli olarak askeri güç bulundurmalı ve bu sayede hem güney kıyılarını korumalı, hem de diplomatik olarak adadaki Türkler sebebiyle haklılığını ispat için uğraşmalıdır.

Özellikle 2005 yazına damgasını vuran karşılıklı deklarasyonlarda Türkiye belki de ilk kez çok açık bir şekilde Kıbrıs sorunu ile A.B. ilişkilerini birbirinden ayrı zeminler olarak tanımlamada ne kadar kararlı olduğunu göstermiştir. Gümrük Birliği anlaşmasını A.B.'ye yeni üye olan on ülkeyi kapsayacak şekilde genişletmeyi amaçlayan Ek protokole imza konulması öncesi A.B. Komisyon sözcüleri tarafından bu protokolün imzalanmasıyla Türkiye'nin A.B.'nin tüm üyelerini tanıdığı manasının teyit edileceği şeklindeki yorumları¹⁷³ Türk kamuoyunda büyük tepki almıştı.

30 Temmuz 2005 tarihinde ek protokolün Türkiye'nin A.B. daimi temsilcisi Oğuz Demiralp tarafından imzalanması sırasında Türkiye 'nin ilan ettiği deklarasyon Rum Kesimini tanımama konusunda Türkiye'nin direncini gösteriyordu. Türkiye'nin ek protokole ilave olarak yayınladığı deklarasyon şu maddelerden oluşmaktaydı:¹⁷⁴

1-Türkiye Kıbrıs sorununa siyasi bir çözüm bulunması yönündeki kararlılığını muhafaza etmektedir.

2-Ek protokolde belirtilen Kıbrıs Cumhuriyeti 1960'ta kurulan asıl "Ortaklık Devleti" değildir.

3-Türkiye bu sebeple Kıbrıs Rum Yönetimini Kıbrıs Türk halkını temsil etmediği yönündeki tutum ve görüşünü sürdürecektir.

¹⁷³ Cumhuriyet, 27 Temmuz 2005.

¹⁷⁴ Akşam, 30 Temmuz 2005.

4-Türkiye ek protokolün imzalanması, onaylanması ve uygulanmasının herhangi bir şekilde Kıbrıs Rum Yönetimin tanımak manasına gelmediğini ve 1960 Anlaşmasındaki hak ve mükellefiyetlerini geçersiz kılmadığını beyan eder.

5-Türkiye bu protokole taraf olmasıyla Kıbrıs Türk Yönetimiyle arasındaki ilişkiyi değiştirmeyeceğini teyit eder.

6-Kapsamlı ve adil bir çözüm bulununcaya değin Türkiye'nin Kıbrıs'a ilişkin tutumu değişmeyecektir.

Özellikle Rum mallarına yönelik Türk limanlarının açılmaması bu deklarasyon beyanlarında esas teşkil etti. Türk tezine göre Gümrük Birliği anlaşması malların serbest dolaşımını kapsamakla beraber, hizmetlerin serbest dolaşımını içermiyordu. Bu sebeple limanların ve havaalanlarının Rum Kesimine açılması için Türkiye'yi zorlayan herhangi bir hukuki belge bulunmamaktaydı.

Dolayısıyla Kuzey Kıbrıs'a uygulanan ambargo kaldırılmadıkça ve Kuzey A.B. hukukundan tam olarak yararlanmadıkça Güney Kıbrıs'a ticari hak tanımak için sebep yoktu.¹⁷⁵ Bu deklarasyonun açıklanması Rum Kesimi ve Yunanistan'da oldukça büyük tepkiler yarattı. Rum Kesimi lideri Papadopoulos deklarasyonun hukuki bir geçerliliği olmadığını belirtirken¹⁷⁶ A.B. tarafından bir karşı deklarasyon yayınlandı.

A.B., karşı deklarasyonda Türkiye'nin, Ek Protokol'ü imzalarken bir deklarasyon yayınlamak ihtiyacını hissetmiş olmasını üzüntü ile karşıladığını, Türk Deklarasyonunun tek taraflı olduğunu ve Türkiye'nin Ek Protokol'den kaynaklanan yükümlülükleri üzerinde hukuki bir etkisinin olmadığını belirtti.

¹⁷⁵ Referans, 31 Temmuz 2005.

¹⁷⁶ Hürriyet, 1 Ağustos 2005.

Karşı Deklarasyon temel olarak isim belirtmeden Türkiye'nin birliğin tüm ülkeleriyle ilişkilerini normalleştirme sözü altında Rum Kesimini tanınmasını içeriyordu.¹⁷⁷

Rum Kesiminin çeşitli itirazları sebebiyle deklarasyon sürekli olarak A.B. içinde vetoyla karşılaştı. Özellikle Rumların Kıbrıs sorununun B.M zemininden A.B. zeminine kaydırma çabaları¹⁷⁸ diğer Avrupa ülkelerinin tepkisini çekti.

Buna karşılık Türkiye'nin tepkisi ise Kuzey Kıbrıs'a yönelik ekonomik ambargo kaldırılmadıkça tanıma işleminin gerçekleşmeyeceği ve N.A.T.O. içinde Türkiye'nin sahip olduğu veto hakkını kullanabileceğini belirtmek şeklinde gerçekleşti.¹⁷⁹

Buna rağmen 9 Kasım 2005 tarihinde yayımlanan İlerleme ve Katılım ortaklığı belgesi Rum tarafının istediği şekilde şekillendi. A.B. tarafından tüm üye ülkelerin tanınmasının katılımın temel şartı olduğunun vurgulanması Türkiye'yi bu konuda zorladı.

Karşı deklarasyona atıf yapan belgede Kıbrıs sorununun B.M zemininde çözülmesi gerektiğinin belirtilmesini ise A.B. Türkiye'yi rahatlatmak açısından konulan bir madde olarak niteledi.¹⁸⁰

Buna rağmen Kıbrıs konusundaki A.B. içindeki Rum Yunan baskısı kendisini her gün daha fazla hissettirmektedir. Örneğin A.B.'nin Kuzey Kıbrıs'ın ticari izalasyonuna son vermek amacıyla kabul ettiği mali yardım ve doğrudan ticaret tüzükleri Rum Kesimi'nin vetosuna takılmıştır.

¹⁷⁷ Radikal, 8 Eylül 2005.

¹⁷⁸ Akşam, 21 Eylül 2005.

¹⁷⁹ Sabah, 6 Ekim 2005.

¹⁸⁰ Cumhuriyet, 8 Kasım 2005.

Bunun sonucunda ise bir bütün olarak düşünölen tüzükler ikiye ayrılmış, A.B. Komisyonu tarafından mali yardım onaylanırken, doğrudan ticaret tüzüğü raf kaldırılmıştır.¹⁸¹ Rum kesiminin doğrudan ticaret tüzüğünün onaylanması için Maraş bölgesinin kendisine verilmesi ve Kuzey Kıbrıs'tan tazminat isteğinin Kuzey Kıbrıs hükümetince kabul edilmediğı için veto uygulayan Rumlar A.B. içinde ne derece önemli bir güce sahip olduklarının da farkına varmışlardı.

Fakat Türkiye'nin kararlı bir şekilde bu tüzüklerin beraber uygulanması yada hiç uygulanmaması yönündeki kararı sonucu A.B. içinde bu konuda oluşan görüş ayrılıklarını da dikkate alan dönem başkanı İngiltere tarafından bu konu dondurulmuş ve Rum isteklerinin önüne kısa süreli olsa da bir set çekilmişti.¹⁸² Bundan sonra Türkiye ve Kuzey Kıbrıs'ın bu konuda yapması gereken bütün hukuksal dayanakları kullanarak A.B. içindeki Rum veto gücünü kırmak ve Kuzey' in bağımsızlığını sürekli olarak gündemde tutmak olmalıdır.

Ayrıca unutulmaması gereken nokta Rum Kesiminin A.B.' den destek alıp Kıbrıs sorunun B.M. zemininden A.B. zeminine çekme çabalarına karşı dikkatli olunması gerektiğidir.

Çünkü bu küçük adanın giderek artan önemi sebebiyle A.B. tarafından Türkiye'nin çıkarlarına karşı verilecek kararlara ancak B.M. zemininde AB.D. ve diğere ülkelerini desteğı ile direnilebilir. Bu sebeple Türk diplomasisinin yapması gereken B.M . temelinde Rum Kesimin çözüm masasına oturmaya zorlamak ve adada bulunan askeri gücünü muhafaza ederek her zaman söz hakkına sahip olduğunu bütün dünyaya göstermektir.

¹⁸¹ Radikal, 3 Aralık 2005.

¹⁸² Tercüman, 9 Aralık 2005.

Şu anki durum itibariyle devletler hukukunda bir devleti tanımak için iki tip tanıma şekli vardır. Bunlardan sarıh tanıma diplomatik ilişkilerin resmen kurulması ve karşılıklı elçi atanmasıyla gerçekleşir. Zımni tanıma denilen yöntemde ise resmi tanıma olmamakla beraber iki ülke birbirlerinin aynı ortamda bulunmasını kabul ederler ve özellikle aynı uluslar arası toplantılara katılım konusunda itiraz etmezler¹⁸³ ve sarıh tanımanın yolu açılır.

Türkiye resmen Rum kesimini tanımamakla beraber onun üye olduğu A.B.'ye girme aşamasında olduğundan zımni tanımanın gerçekleşmemesi için diplomatik olarak çok dikkatli davranması gerekmektedir. Bu konuda yapılacak en mantıklı çözüm ise Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin her uluslar arası konsey ve toplantıya katılımını teşvik etmek ve diğer ülkelerin Kuzey Kıbrıs'ı zımni tanıma şeklinde tanımaları için çaba sarf etmektir. Çünkü Rum Kesiminin zımni tanınmasının ardından sarıh tanıma yolu A.B.'nin baskısıyla açılabilir. Bu sırada Kuzey Kıbrıs'ın tanınmaması durumunda Türkiye hem Rum Kesimini tanımak hem de Kuzey Kıbrıs için sürdürdüğü haklı mücadelesinden vazgeçmek zorunda kalır. Bu durumu engellemenin tek yolu ise her ortamda Kuzey Kıbrıs'ın hukuki varlığının diğer ülkelere kabul edilmesi için çaba sarf etmekten geçer.

¹⁸³ Ahmet Tetik, *Devletler Hukuku*, Harp Akademisi Yayınları, İstanbul, 2001, s.39

III. BÖLÜM: DENİZ GÜCÜ BAKIMINDAN KIBRIS'IN TÜRKİYE AÇISINDAN ÖNEMİ:

III.1. Türkiye ve Denizcilik

III.1.1. Deniz Ticareti ve Ulaştırmanın önemi

Deniz tarih boyunca ulusların modernleşmesi ve kendilerini tanımlamalarında en önemli rolü oynayan coğrafi unsurdur. Bunun yanında denizin bir başka özelliği de ulusların ve devletlerin yaşamında üstlendiği hayati savunma rolüdür.

“Zaferi denizi kontrol altında tutan, ihtiyacı olduğu şeyi, ihtiyacı olduğu zaman, istediği yere nakledebilen ülke kazanır.”¹⁸⁴

Atatürk'ün bir cümleyle özetlediği bu gerçek, Türkiye gibi bir deniz ülkesi olmaya çalışan ve ekonomisinin temeli deniz ticareti ağırlıklı olan, etrafı denizlerle çevrili bir coğrafi yapıda üslenmiş ülke için uygulamak zorunda olunan deniz stratejisinin de ana hatlarını belirlemektedir. Deniz ve deniz ticaretinden faydalanmak önemlidir.

¹⁸⁴ Erol Mütercimler, *21.Y.Y. ve Türkiye Yüksek Strateji*, Erciyaş Yayınları, İstanbul, 1997, s.453.

Çünkü bir milletin barış zamanındaki ticari yapısı, onun savaş durumunda ne kadar dayanabileceğinin de göstergesidir.¹⁸⁵

Savaşın her toplum için kaynaklar üzerindeki yıkıcı etkisi göz önüne alındığında ¹⁸⁶ Türk ulaştırma sisteminde deniz ticaretinin önemi ve Kıbrıs'ın bu konudaki konumu da daha rasyonel olarak ortaya çıkacaktır.

Deniz stratejisinin kurucusu olarak bilinen Amiral Mahan'ın "ulaştırma gerek siyasi, gerekse de askeri stratejinin en önemli unsurudur. Ulaştırmasını garanti altına alan ve koruma görevini uzun süreli yapan bir deniz gücü bir ülke için yararlıdır"¹⁸⁷ görüşü uygulanacak deniz gücü stratejisinin ana hatlarını belirtmektedir. 2000 yılı itibariyle dış ticaretinin(ithalat ve ihracat toplamı olarak) % 88' ini deniz yoluyla yapan ve bu miktarın % 65' ini Ege Denizi yoluyla gerçekleştiren¹⁸⁸ Türkiye için deniz ticaretinin korunmasının önemini de böylece ortaya çıkmaktadır.

Genel olarak ulaştırma sistemi düşman ülkenin ne kadar yakınından kesilirse bunun düşman ülke üzerinde yaratacağı tahribatın o oranda büyük olacağı görüşü,¹⁸⁹ günümüz dünyasında hala güncelliğini korumaktadır. 2000 yılı baz alındığında 49 milyon tonilatoluk 15200 adet geminin Türkiye'ye giriş yaptığı Ege denizindeki Türk ulaştırma sisteminin tıkanması fikri de yukarıda belirtilen söylem temel alındığında Yunan askeri planlayıcılarının dikkatini çekmekte gecikmemiştir.

¹⁸⁵ Edward Mead Earle, *Modern Stratejinin Yaratıcıları*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2003, s. 350.

¹⁸⁶ Mehmet Tanju Akad, *Strateji Üzerine*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 2001, s.35.

¹⁸⁷ Earle, *a.g.e.*, s.358.

¹⁸⁸ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik*, Küre Yayınları, İstanbul, 2003, s.172.

¹⁸⁹ B.H. Liddelhart, *Strateji Dolaylı Tutum*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2002, s.257.

Bununla beraber bu ulaştırma hattının kesilmesi durumunda, Türkiye'nin yine 2000 yılı göz önüne alındığında 15 milyon tonilatoluk 4687 adet gemi girişi ile ikinci bir nefes borusu olan Akdeniz limanlarının önemi de daha açık olarak ortaya çıkmaktadır.¹⁹⁰

Deniz ulaştırmasında kullanılan gemilerin kendi ülkelerine ait olması her milletin en temel isteğidir. Bu kullanılan gemiler; geri dönebilecekleri güvenli limanlara sahip olabilmeli ve olabildiğii kadar uzak seferlerde kendi ülkelerinin korunması altında bulunmalıdır.¹⁹¹

Bu temel görüş altında Türk ticaret filosunun gelişimi incelendiğinde; bir denizcilik stratejisi oluşturmak ve bu stratejinin sac ayaklarından birine Kıbrıs meselesini yerleştirmenin önemi ortaya çıkmaktadır.1962-1996 yılları arasında Türk deniz ulaştırma sisteminde kullanılan ticari gemilerin tonaj artımı aşağda belirtildiğii şekildedir:¹⁹²

YILLAR	TOPLAM TONAJ
1962	798.300
1972	898.100
1982	4.105.996
1992	6.503.705
1996	10.893.603

Tablo 2:Türk Ticaret Filosunun Yıllara Göre Gelişimi (Kaynak: Ahmet

Tağmaç, *Türkiye'nin Avrupa Birliğine Entegrasyonu Sürecinde Deniz Ticaret Politikası*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İktisat Bilim Dalı, Ankara, 1998, s.61.)

¹⁹⁰ Davutoğlu, *a.g.e.*, s.172.

¹⁹¹ Alfred Thayer Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*, Q Matris Yayınları, İstanbul, 2003, s.46.

¹⁹² Ahmet Tağmaç, *Türkiye'nin Avrupa Birliğine Entegrasyonu Sürecinde Deniz Ticaret Politikası*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İktisat Bilim Dalı, Ankara, 1998, s.61.

Ayrıca Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda (2001-2005) Deniz Ticaret Filosunun 2.5 Milyon Tonu yenileme olmak üzere 13 milyon tona yükselmesi hedefi bulunmaktadır.¹⁹³ Bu rakamlardan anlatılmak istenen gerçek Türkiye'nin bir deniz ülkesi olmaya çalıştığıdır.

Artan bir ticaret filosu hacmi ve bu gemilerin büyük bir kısmının kendi tersanelerinde inşa edilmesi bir ülke için iyi bir gösterge olmakla beraber, bu ticaret filosunun savaş zamanında döneceği emniyetli limanlar olmadıktan sonra bu göstergenin bir değeri kalmamaktadır. Savaş durumunda Ege limanlarının kapanacağı gerçeği karşısında Kıbrıs'ta en azından Kuzey bölgelerini ve Karpaz Yarımadasını kontrol etmek daha da büyük önem kazanmıştır.

Bu çerçevede Güney Anadolu Limanları olarak adlandırılan Mersin ve İskenderun, ticaret filosunun dönebileceği yegane emniyetli limanlardır. Bu limanların hemen yanı başında bulunan kıyıların Türkiye'ye tehdit oluşturabilecek bir ülkenin askeri gücünün denetiminde olması demek ticaret filosunun denizde başıboş olarak sürüklenmesi ve sonunda kaybedilmesi demektir.

II. Dünya Savaşı'nda görüldüğü üzere Alman Limanlarına abluka uygulayan İngiltere çok kısa bir sürede Alman ticaret filosunun yok olmasını sağlamıştır. Bu örnekte Alman limanları yerine Güney Anadolu limanları koyulursa Kıbrıs'ın önemi daha iyi anlaşılır.

¹⁹³ M. Cenk Dalkanat, *Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatlerinin Geliştirilmesi İçin İzlenecek Denizcilik Stratejisinin Ana Hatları Ne Olmalıdır*, Deniz Harp Akademisi Basılmamış Bitirme Tezi, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2001, s.31.

III.1.2. Türk Deniz Ticaretinin İncelenmesi:

Türkiye'nin taşıma ve ulaştırma sisteminde deniz ticaret ve ulaştırmasının ağırlığının kısa bir analizi deniz ticaretinin önemi hakkında bir fikir sunmaktadır.

Taşınan Yük Oranı			
Yıllar Taşıma Sistemi	1991	1994	1999
Denizyolu	%98	%84	%89
Demiryolu	%1.18	%0.49	%0.74
Kara yolu	%0.9	%7.1	%7.5
Hava yolu	%0.146	%0.248	%1.119

Tablo 3:Yıllara göre yük/taşıma sistemi oranı (Kaynak: Ahmet Tağmaç,

Türkiye'nin Avrupa Birliğine Entegrasyonu Sürecinde Deniz Ticaret Politikası, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İktisat Bilim Dalı, Ankara, 1998, s.98.)

1994 yılında Dünya genelinde meydana gelen taşıma ve enerji darboğazından Türkiye'de kendi payına ulaşım konusunda bir azalma yaşamıştır. Bununla birlikte 1999 yılı itibariyle Türkiye'de taşınan yük miktarının neredeyse tamamı deniz yoluyla taşınmaktadır.

İletişim ve ulaşımın büyük bir hızla ilerlediği modern dünyada dahi taşıma maliyetleri incelendiğinde (birim olarak 1 ton yükün 1 kilometre mesafeye taşınması esas alınmıştır) deniz yolu ile taşımada maliyet 2 birim, demiryolu sisteminde 5 birim, karayolu sisteminde 8 birim, havayolu sisteminde 25 birim olmaktadır.

Yakıt tasarrufu yönünden ise deniz taşımacılığı karayolu taşımacılığından 8 kat, demiryolu taşımacılığından ise 3.5 kat daha ucuzdur.¹⁹⁴

Bu ise denizin bilinen ya da bilinmeyen bütün tehlikelerine karşın, su ile taşımacılığın tarihin her döneminde kara yolu ile olandan daha ucuz olduğu¹⁹⁵ gerçeğinin bir kere daha ispatlanmasıdır.

Toplam ithalat ve ihracatının % 95'ini denizyolu ile gerçekleştiren Türkiye¹⁹⁶, endüstri, pazar, deniz ticareti ve bunu koruyacak üsler ile donanma arasındaki bağın ulusal büyüklüğün oluşumunda birbirine bağlı unsurlar olduğunu yeni fark etmektedir.¹⁹⁷

Bununla beraber bu ilişkiyi çok daha erken zamanda fark eden Yunanistan ise yapması gerektiği üzere çevirme stratejisi uygulayarak, dış ticaretinin % 88'ini deniz yoluyla yapan Türkiye'nin ekonomisini felce uğratmak ve savunmasını bir çatışma durumunda çökertmek istemektedir.¹⁹⁸ Unutulmaması gereken husus Türkiye'ye kıyasla tam bir deniz ülkesi olan Yunanistan'ın stratejisinin ana hatlarıdır. Ege Denizi'nde coğrafi olarak adalar vasıtasıyla hakim konumda bulunan Yunanistan, Türkiye'nin deniz ticaretini Girit ve Rodos adaları vasıtasıyla istediği şekilde tecrit edebilir. Bu tecridi tamamlamak içinse Yunanistan'ın Kıbrıs'ta üslere ihtiyacı vardır.

¹⁹⁴ Tağmaç, *a.g.e.*, s.10.

¹⁹⁵ Tağmaç, *a.g.e.*, s.10.

¹⁹⁶ Mert Bayat, *Milli Güç ve Devlet*, Belge Yayınları, İstanbul, 1986, s.174.

¹⁹⁷ Mahan, *a.g.e.*, s.316.

¹⁹⁸ S. Gülden Ayman, *Güç-Tehdit ve İttifaklar*, S.A.E.M.K. Araştırma Projeleri Dizisi, Ankara, 2001, s.17.

Çünkü burada üslenecek Yunan deniz ve hava kuvvetleri unsurları sayesinde; Ege’de deniz ticaretinden mahrum kalan Türkiye’nin yedek soluk borusu olan güney limanlarından yapacağı deniz nakliyatı da rahatlıkla engellenecektir. Deniz nakliyatı engellenen bir Türkiye ise gerekli stratejik malzemeleri ve en önemli ihtiyacı olan petrolü temin edemeyeceği için bir enerji krizine girecek ve silahlı kuvvetlerinin hareket kabiliyeti kısıtlanacaktır.

Bu durumda ise Türkiye tam anlamıyla Yunanistan’ın stratejik kuşatmasına maruz kalacaktır.¹⁹⁹

III.1.3. Türk Deniz Ulaştırma Sistemi ve Kıbrıs

Türkiye’nin deniz ulaştırma sistemi incelendiğinde deniz ticareti, milli güvenlik ve Kıbrıs arasındaki ilişki açıkça ortaya çıkmaktadır. Türkiye milli güvenliği açısından sanayisini idame ettirebilmek için deniz ticaretine yönelmektedir. Deniz ticaretinde kullandığı Ege Denizi ticari gemi rotaları ise bir kriz durumunda düşman ülke tarafından kapatılacaktır.

Bu durumda ise tek deniz ticaret rotası olarak Güney Anadolu limanları kullanılabilir. Bu limanların güvenliği ise Kıbrıs adasının kuzeyinde hangi gücün bulunduğu ile yakından ilişkilidir.

¹⁹⁹ Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2005, s.468.

Türkiye'nin 1998'de ihracatının /ithalatının toplamı 150 milyon ton civarında gerçekleşmiş olup bunun 105 milyon tonu denizden ulaşmıştır. Bu 105 milyon tonun ise %75'i Ege Denizi üzerinden nakledilmiştir. 1998 itibariyle tüketilen 30 milyon ton petrolün 27 milyon tonu dışarıdan ve Ege Denizi yoluyla gelmiştir.²⁰⁰

Türkiye'nin ortalama 120 milyon tonluk yükleme boşaltma kapasitesinin %25'i Akdeniz, %21'i ise Ege limanlarından yapılmıştır. Genel yükleme trafiği akışı güneyden kuzeye doğrudur.²⁰¹

Bu veriler ışığı altında incelendiğinde, Türk-Yunan askeri ekseninde, Yunanistan açısından zayıf noktayı oluşturan Kıbrıs'ın önemi anlaşılmaktadır. Çünkü Türkiye ulaştırma hatlarını güney kuzey doğrultusunda kontrol edebilmektedir.

Yunanistan açısından bunu önlemenin tek yolu ise Kıbrıs'ta güçlü olmaktır. Bunun farkında olan Yunanistan, ortak savunma doktrini ile bu açığını kapatmak istemektedir.²⁰²

Bunu sağlamak içinse olası bir Türk-Yunan savaşında ağırlığın Ege ve Trakya'da olabileceğini değerlendiren Yunanistan, Türk ve Yunan taraflarının hava ve deniz kuvvetleri arasındaki mevcut denge karşısında, G.K.R.Y.'ye güç kaydırmak yerine güçlenmesini sağlayarak yeni bir cephe oluşturmak istemektedir.²⁰³

Bunu gerçekleştirmek içinse Ege'de sahip olduğu 12 ada avantajının bir benzeri olarak Kıbrıs'ta A.B. dolayısıyla izlediği dolaylı Enosis politikası sayesinde, Türkiye'nin açık denizlere çıkmasını engellemeye ve İskenderun, Mersin limanlarına gelen petrol vanalarının karşısında batmayan bir uçak gemisine sahip olmaya çalışmaktadır.

²⁰⁰ Taner Baytok, *Bir Asker Bir Diplomat*, Doğan Kitapçılık, İstanbul, 2001, s.150.

²⁰¹ Davutoğlu, *a.g.e.*, s.160.

²⁰² Osman Metin Öztürk, *Doğu Akdeniz ve Kıbrıs*, Altın Küre Yayınları, Ankara, 2003, s.97.

²⁰³ Erol Manisalı, *Çağdaş Türk Diplomasisi-200 Yıllık Süreç Paneli*, T.T.K. Yayınları, Ankara, 1997, s.569.

Bunun en açık göstergesi ise Baf'ta inşa edilen hava üssü ve Larnaka'da inşa edilmekte olan deniz üssüdür.²⁰⁴

Ayrıca S-300 krizinde olduğu üzere adaya yerleştirilebilecek orta menzilli füzeler sayesinde, Kıbrıs'ın merkez olduğu bir daire içinde tüm Güney Anadolu Limanlarının vurulabileceği²⁰⁵ unutulmamalıdır.

Görüldüğü üzere Yunan siyasetinin zahiri dostluğuna rağmen, amaç Türkiye'yi abluka altına almaktır.²⁰⁶ Bunun son hedefi ise Yunan Doğu Akdeniz politikasının temelini oluşturan Kıbrıs'ı elde etmektir.

Kıbrıs'ın Yunanistan'ın eline geçmesi durumunda ise bu ülke Doğu Akdeniz'de ki deniz ve hava yollarını kontrolü altında tutarak bölgede her bakımdan söz sahibi olacak²⁰⁷ ve Türkiye'yi enerji ve ticaret krizinin içine istediği an sokabilecektir.

²⁰⁴ *Egemenlik, Avrupa Birliği ve K.K.T.C.*, K.K.T.C. Dışişleri ve Savunma Bakanlığı Tanıtım Dairesi Yayınları, Lefkoşe, 1999, s.36.

²⁰⁵ M. Naci Baydar, *A.B.- Türkiye-Kıbrıs*, Beta Yayınları, İstanbul, 2004, s.97.

²⁰⁶ Raif Karadağ, *Türk Hariciyesinin Çetin Sınavı Kıbrıs*, Emre Yayıncılık, İstanbul, 2004, s.47.

²⁰⁷ Faik Serkan Bağ, *Avrupa Birliği Çerçevesinde Kıbrıs Sorunu ve Türkiye'nin Kıbrıs Politikası*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı, Konya, 2002, s.16.

III.2. Türk Deniz Stratejisi Ve Deniz Gücünün Güvenliği Bakımından Kıbrıs

Akdeniz'in 27 derece doğu boylamı doğusunda kalan kısmı Doğu Akdeniz olarak tanımlanmakta olup alanı yaklaşık olarak 90.000 mil karedir.²⁰⁸

Bu kadar büyük bir alanda bulunan ülkelerin geniş sahiller ve derin limanlara sahip olmaları güç ve zenginlik için atılmış ilk adımdır. Fakat bunları savunacak gücü olmayan ülke için bu imkanlar bir zafiyet kaynağı oluşturmaktadırlar.²⁰⁹ Bu sebeple Doğu Akdeniz'de ki kıyı uzunlukları dikkate alındığında bu kıyılarda Türkiye'nin sahip olduğu limanların ticaret yollarıyla olan bağlantılarının hayati önemi ortadadır.²¹⁰ Bu limanların korunması içinse "Kıbrıs bir deniz üssü olarak elde edilebilecek en iyi yerdir".²¹¹

Genel olarak bakıldığında da Kıbrıs Anadolu için Doğu Akdeniz'de hep ayrı bir önem taşımıştır.

Antik çağdan başlayan bir süreçte Doğu Akdeniz'de Bizans ile diğer devletlerin iktidar mücadelesinde de Kıbrıs hep önemini korumuştur.²¹² Akdeniz'de bulunan iki stratejik adadan biri olan Kıbrıs, tarihin her döneminde kendisine hakim olmak isteyen ve bu sayede Akdeniz siyasetine yön vermek isteyen devletlerin ilgisini çekmiştir.²¹³

²⁰⁸ İhsan Özdemir, *Deniz Ulaştırmanın ve Ege Denizinin Artan Önemi*, Deniz Harp Akademisi Basılmamış Bitirme Tezi, Harp Akademileri Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2001, s.29

²⁰⁹ Nejat Eslen, *Tarih Boyu Savaş ve Strateji*, Q Matris Yayınları, İstanbul, 2003, s.248.

²¹⁰ Colin S.Gray, *Jeopolitik-Strateji-Coğrafya*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara,2003, s.60.

²¹¹ Bağ, *a.g.e.*, s.13.

²¹² Necdet Timur, "Doğu Akdeniz'in Güvenliği", *Ulusal Strateji Dergisi*, İstanbul, Eylül 2004, s.29.

²¹³ Karadağ, *a.g.e.*, s.31.

Çünkü bu küçük ada deniz ticaret yollarının odağında olmakla beraber Doğu Akdeniz'in güvenliği açısından da odak bir konumdur. Ticaret yollarına hakim olmak isteyen güçler aynı zamanda güvenliklerini sağlamak amacıyla da bu adaya yerleşmek istemişlerdir. Unutulmamalıdır ki Doğu Akdeniz'de ticaret yollarına sahip olmak için güvenli üsler ve limanlara sahip olmak gerekmektedir.

Böylece gemiler hem kendi onarım –yükleme işlemlerini güvenle yapabilecek hem de donanmanın sağladığı güvence altında ticari rotalarda rahatça ilerleyebileceklerdir. Ayrıca günümüzde dikkat edilirse güvenlikle beraber arama kurtarma faaliyetleri de bir ülkenin deniz ticaretindeki etkinliği açısından önemlidir. İşte Kıbrıs adası Doğu Akdeniz'de bütün bu imkanları sağlayabilen yegane stratejik konumdur. Bu ada limanları, arama kurtarma sahalarına yakınlığı ve donanma için güvenilir üsleriyle Kıbrıs adasına hakim olan güç için mükemmel bir ticaret-güvenlik üssü sağlamaktadır.

Zaten dikkat edilirse Bizans siyasal coğrafyasının başat gücü haline gelen Osmanlılarında 1521 Rodos, 1570 Kıbrıs ve 1645 Girit seferlerinde de Doğu Akdeniz'in kontrolü amacı göze çarpar.²¹⁴

Bu açıdan bakıldığında Doğu Akdeniz'de sıkıştıklarında Kıbrıs'a sığınan korsanların deniz ticaretine verdikleri zarar ve Kıbrıs'ın önemi Osmanlıları da kendilerinden önce Anadolu'da bulunan diğer devletler gibi tedbir almaya itmiştir.

Bu ise Kıbrıs Adasının ele geçirilmesiyle Doğu Akdeniz'in güvenliğinin sağlanacağı fikrini oluşturmuştur.²¹⁵ Sokollu Mehmet Paşa'nın Venedik elçisine Kıbrıs'ın fethi ve İnebahtı yenilgisiyle ilgili söylediği sözler izlenen politikanın bir sonucudur.²¹⁶

²¹⁴ Mehmet Hasgüler, *Kriz Üçgeninde Türkiye*, ANKA Yayınları, İstanbul, 2004, s.257.

²¹⁵ Öztürk, *a.g.e.*, s.15.

Fakat Osmanlılar için deniz pratik bir geçiş yolu sağlamak dışında önemli değildi. Bulunduğu coğrafya itibariyle bir kara imparatorluğu olan Osmanlı; ancak Doğu Akdeniz limanlarının ve Anadolu'nun yani kara parçalarının denizden gelen tehditlere karşı güvenliği söz konusu olduğunda bir denizcilik politikası izlemeye çalışmıştır. Bununla beraber ticaret donanması kurmak, bilinçli bir şekilde denizci yetiştirmek gibi esaslı bir deniz politikasına sahip olmamalarının çöküşlerinde en önemli unsurlardan birisi olduğu değerlendirilmektedir.²¹⁷

Osmanlı coğrafyasında doğan Türkiye'de deniz yollarının önemini geç anlamış ve bu hatasının sonucu olarak; Doğu Akdeniz'in güvenliğinde kilit rolü oynayan Kıbrıs'ı kontrol için giriştiği Kıbrıs hareketında denizaşırı güç sevkinde ki eksikliğini sadece Kıbrıs'ın coğrafi yakınlığı sayesinde telafi edebilmiştir.

Bu bile hareketin iki safhalı olmasını engelleyememiştir.²¹⁸ Aynı şekilde düşünüldüğünde de tehdit unsuru olan bir gücün Kıbrıs'ta üslenmesi durumunda Anadolu kıyıları için Kıbrıs'ın coğrafi yakınlığının ne kadar büyük bir tehdit olarak ortaya çıkacağı belli olur.

Büyük bir stratejik deniz gücü olabilmek için iki temel etkenin sağlanması gerekmektedir. Bunlar, deniz ticaretinin geliştirilmesi ve bu ticareti harp zamanlarında koruyabilecek tarzda bir denizcilik gücü oluşturulmasıdır.²¹⁹ Bu açıdan incelendiğinde Akdeniz'in doğusunda Lübnan, Mısır, İsrail ve Güney Anadolu'yu kontrol altında tutabilen Kıbrıs²²⁰ Türk denizcilik stratejisinde hak ettiği değeri halen alamamıştır.

²¹⁶ İrfan Kaya Ülger, *Avrupa Birliği Kıskaçında Kıbrıs Meselesi*, Ahsen Yayıncılık, Ankara, 2002, s.29.

²¹⁷ Akat, *a.g.e.*, s.125.

²¹⁸ Akat, *a.g.e.*, s.592.

²¹⁹ Gray, *a.g.e.*, s.47.

²²⁰ İbrahim Artuç, *Kıbrıs'ta Savaş ve Barış*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1989, s.11.

S-300 krizinde olduğu üzere adaya yerleştirilebilecek orta menzilli füzeler sayesinde, Kıbrıs'ın merkez olduğu bir daire içinde tüm Güney Anadolu Limanlarının vurulabileceği ihtimali ancak son zamanlarda gündeme alınmıştır. Bu kadar hayati bir konunun Türk kamuoyunu meşgul etmesi için ne yazık ki bir kriz çıkması gerekmiştir.

Bir devletin denize hakim olabilmesi için boğazlar ve uluslar arası ticari trafiğin yoğun olduğu dar su yollarına hakim olması gerekmektedir.²²¹

Denizin tarihin her döneminde ulaştırma olarak önemini korumasının yanında düşmanların ülke topraklarına en kolay yaklaşabilecekleri imkanları sunduğu unutulmamalıdır.²²² Günümüzün deniz savaşlarında önemli olan düşman unsurun deniz gücümüzü nasıl etkisiz hale kavranılmasıdır. Bu yapılabilirse doğru tedbirler alınabilir.²²³

Kıbrıs Rum Kesiminin sürdürdüğu silahlanma politikası, Yunanistan ile Rum Kesimi arasında imzalanan ortak savunma doktrini ile daha da hızlanmıştır. Bu faaliyetlerin bir sonucu da Yunan Silahlı Kuvvetlerinin adada deniz ve hava üsleri inşa ederek adaya yerleşme çabalarıdır.²²⁴ Rum Kesiminin, Türkiye'nin uyguladığı politika sonucu adadan S 300 füzelerini kaldırması bir yenilgi olarak değil yeni fırsatlar olarak değerlendirilmiştir.

Terazi bölgesinde Yunan deniz kuvvetleri için üs inşa edilmeye başlanmış, Baf' ta inşa edilen hava üssü ise Yunan pilotların kullanımına sunulmuştur.²²⁵

²²¹ Gray, *a.g.e.*, s.130.

²²² Eslen, *a.g.e.*, s.250.

²²³ Liddelhart, *a.g.e.*, s.159.

²²⁴ *Egemenlik, Avrupa Birliği ve K.K.T.C.*, K.K.T.C. Dışışleri ve Savunma Bakanlığı Yayınları, Lefkoşe, 1999, s.71.

²²⁵ İsmail Cem, *Türkiye-Avrupa-Avrasya*, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2004, s.219.

1999 yılında yapılan Nikiforas ve Toksotis tatbikatlarında Yunanistan hayali bir senaryo ile Baf'ta konuşlandıracağı F-16 uçakları ile Adana, Mersin, Antalya bölgesinin bombalanmasını denemiştir.²²⁶ Bu noktada çağdaş deniz gücünün hava hakimiyeti olmadan asla bir savaşta başarılı olamayacağı gerçeği göz önüne alınırsa Kıbrıs'ta üslenecek Yunan uçakları ile Doğu Akdeniz'de Türk Deniz gücü açısından ne kadar tehlikeli bir durum yaratıldığı ortaya çıkar.²²⁷ Kıbrıs yerine Girit bölgesinde konuşlandırılan S 300 füzeleri ile beraber yine Girit'te bulunan uzun menzilli bombardıman uçakları, Rodos'ta inşa edilen askeri havaalanları ve Kıbrıs'ta inşa edilen hava ve deniz üsleri ile Anadolu adeta bir kısıpaca alınmaktadır.²²⁸

1974 yılında Kıbrıs üzerinde hava hakimiyeti kuramayan Yunanistan²²⁹ Rumlara hava desteği sağlama konusunda artık daha atak davranmaktadır.

1998 yılı itibarıyla Türkiye'ye gelen ham petrolün % 72'si İzmir ve İzmit rafinerilerinde işlenmiştir. Bunun bir diğere anlamı da Ege'de oluşabilecek bir kriz durumunda Yunanistan'ın bu zafiyeti değerlendirmesi ile beraber petrol üretimimizin % 72 düşmesi demek olacaktır.²³⁰ Bu durumda sadece Akdeniz limanlarından beslenebilecek olan Türkiye için yukarıda özetlenen Kıbrıs, Girit, Rodos üçgenindeki gelişmeler hiç ümit verici değildir.

²²⁶ Ayman, *a.g.e.*, s.43.

²²⁷ Eslen, *a.g.e.*, s.53.

²²⁸ Ayman, *a.g.e.*, s.17.

²²⁹ Kalipso Nikolaydis, *Yunan Paradoksu*, Doğan Kitap, İstanbul, 1999, s.87.

²³⁰ Özdemir, *a.g.e.*, s.45.

III.2.1. Doğu Akdeniz’de ki Türk Limanlarının Anadolu Açısından Tarihsel Önemi ve Kıbrıs

Tarihten ders almasını bilmeyen milletler hatalarını tekrarlarlar. Bu açıdan incelendiğinde de Akdeniz limanlarımızın önemi ve Kıbrıs’ta Türkiye’nin ulaşımını kesebilecek bir gücün üslenmesi durumunda yaşanacak sorunlar daha açık ortaya çıkar. Kıbrıs adası Türkiye’nin limanlarına ve hava sahasına hakim bir konumdadır. Bu ada üzerindeki hakimiyetin başka bir gücün eline geçmesi durumunda ise Anadolu’nun ikmal yolları tehlikeye girecektir.²³¹ Birinci Dünya Savaşı sırasında Kıbrıs’a hakim olan İngilizler 1915 yılında Anadolu’yu işgal etmek için Kıbrıs üzerinden İskenderun limanını ele geçirmeyi tasarlamışlardır.

O yıllardaki İngiliz başbakanı Lord Kitchener’a göre İskenderun Anadolu’nun arka kapısıdır ve burası işgal edilirse Orta ve Doğu Anadolu’yu savunma imkanı kalmayan Osmanlı devleti rahatlıkla barış masasına oturtulabilir.²³²

Kurtuluş savaşı sırasında Türkiye’nin gelecekte hep korkacağı durum gerçekleşti. Ege Denizi ve Batı Anadolu ile ikmal imkanı kalmayan Ankara Hükümeti için Rusya dışında tek çıkar yol güney limanlarını kullanarak dış dünyaya açılmaktı.

Bu imkanı kısıtlamak isteyen Yunanistan 26 Mart 1921 tarihinde Türk limanlarına karşı abluka ilan etti ve Helli ile Naksos kruvazörlerini Antalya ve Mersin limanlarını kontrol etmek amacıyla Doğu Akdeniz’de görevlendirdi.²³³

²³¹ Süleyman Mert Hangün, *Kıbrıs Sorununun Yunanistan Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri Bakımından Değerlendirilmesi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, İzmir, 2002, s.7.

²³² Liddelhart, *a.g.e.*, s.137.

²³³ Şemsettin Bargut, *1.Dünya Harbi ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekatı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara, 2000, s.112.*

Yunanlılar bu abluka konusunda o kadar sıkı davranıyorlardı ki o sırada müttefikleri olan İngilizlerin Türkiye'ye sattığı şeker ve tüketim maddelerini getiren bir İngiliz gemisinin Mersin Limanına girmesine izin vermedikleri gibi İtalyanların Ankara hükümetine sattıkları 50 kamyonunda Mersin limanına indirilmesine engel olmuşlardı.²³⁴ Kağnı ile cephane ulaştırma kolları kuran Türkiye için 50 kamyon gerçekten büyük bir yardım olabilirdi.

Yine Yunan gemileri tarafından takip edilen Aboziye adlı bir İtalyan gemisi de Mersin limanına yükünü boşaltmakta ısrar edince Yunan Helli kruvazörü tarafından Mersin açıklarında zapt edilmişti.²³⁵

Yine Kurtuluş Savaşı sırasında Yunan hava gücüne mukabil yeni oluşturulmaya çalışılan Türk hava gücü için İtalya'dan satın alınan 21 adet Spad 13 marka uçağın Mersin ve Antalya limanlarına getirilmesi de Yunanlılar tarafından engellenmeye çalışıldı.

Alykon ve Elsis isimli iki Yunan torpidosu bu uçakların Mersin limanına çıkarılmasını engellemek göreviyle Yunanistan'dan Antalya açıklarına geldiler. Alykon gemisi tarafından uçakları taşıyan İtalyan gemisi Türk kıyılarına yaklaşıldığı takdirde batırılmakla ikaz edildi.

Buna rağmen gemi Mersin limanına girmeyi başardı ve uçaklar Türk kuvvetlerine teslim edildi. Kurtuluş savaşında büyük hizmetleri geçen bu uçaklar 1926 yılına kadar hizmette kaldılar.²³⁶

²³⁴ Bargut, *a.g.e.*, s.113.

²³⁵ Bargut, *a.g.e.*, s.113.

²³⁶ Kansu Şarman, "Spadlar Mersin' e Çıkarılıyor", *Popüler Tarih Dergisi*, Temmuz 2004 sayısı, s.12.

Kurtuluş savaşında tüm engellemelere rağmen Mersin limanına olan malzeme akışı devam ettirildi ve Mersin'in kurtarılmasından sonra kurulan Mersin Liman Reisliği aracılığıyla Anadolu'ya Akdeniz'den malzeme akışı sağlandı. Bölgede abluka uygulayan Yunan gemilerine rağmen bu işlem savaşın sonuna kadar devam etti.²³⁷

Kıbrıs ve Doğu Akdeniz limanlarımız arasındaki ilişkiyi en iyi anlayan kişilerden biri olan büyük Atatürk 1937 yılında Antalya bölgesinde yapılan ordu manevralarında kurmay subaylara Türkiye'nin yeniden işgal edildiği ve mukavemetin sadece Güney Anadolu'da yapılabildiği bir durumda ikmal nasıl sağlarsınız sorusunu yöneltmiştir. Ardından bu soruyu “ Efendiler, Kıbrıs düşman elinde olduğu sürece ikmal yapıp anavatanı savunamazsınız. Bu ada bizim için önemlidir” diye cevaplamıştır.²³⁸

İkinci Dünya Savaşı sırasında da bu bölge ve Kıbrıs Nazilerin özellikle dikkatini çekmiştir. Örneğin Alman Genelkurmayı savaşın Atlantik'te şiddetlendiği bir sırada Akdeniz'de kuvvetlerini tutmakta ısrar etmiş buna sebep olarak ta bu bölgede yapılacak hareketlerin harbin sonu için ne kadar önemli olduğunu belirtmiştir.²³⁹ Bu örnekte de görüleceği üzere Ege Denizi'nde hakim olan bir güç istediği taktirde Türk deniz ulaştırmasını kısıtlayabilir. Bu durumda deniz ulaştırması sadece Anadolu'nun güney limanları sayesinde yapılabilecektir. II. Dünya Savaşı sırasında İngiltere ve müttefiklerinin verdiği harp malzemelerini almak içinde Türkiye mecburen Mersin Limanı'nı kullanmıştır.

Yukarıda açıklanan örneklerden anlaşılacağı üzere Anadolu için Mersin, Antalya ve İskenderun limanları ikinci bir nefes borusudur.

²³⁷ Bargut, *a.g.e.*, s.122.

²³⁸ Öztürk, *a.g.e.*, s.82.

²³⁹ Erdoğan Dümen, *Denizde İkinci Dünya Harbi Akdeniz Harekatı*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 1990, s.59.

Çünkü Ege’de Yunan adaları ile kuşatılan Türkiye Yunan –Rum denetiminde olan bir Kıbrıs’la da kuşatılırsa²⁴⁰ güneyden nefessiz bırakılabilir ki bunun sonucu Anadolu ve ikmal ulaştırması bakımından bir felaket olur.

III.2.2. Doğu Akdeniz’de ki Türk Limanlarının Deniz Ulaştırmasındaki Rolü ve Kıbrıs

Türk deniz ticaret filosu özellikle 1990’ ların ikinci yarısından itibaren hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. 2003 yılı verilerine göre Türk ticaret filusunda 150-1500 GRT. arasında yük taşımacılığı yapan gemi sayısı 1152 , 1500 GRT. üzerinde yük taşıması yapabilen gemi sayısı ise 527 adettir. Ocak 2004 verilerine göre ise deniz filosu Dünya genelinde yük taşımacılığı bakımından 23.sıradadır.²⁴¹

Türk ticaret filosu 2003 yılı içerisinde 41.476.801 ton malzemeyi ihracat maksadıyla, 98.670.637 ton malzemeyi ise ithalat maksadıyla taşımıştır ki bu taşınan rakamlar dikkate alınırca, Türkiye’nin 2003 yılında ihraç ettiği malzemenin %84’ ü ve ithal ettiği malzemenin % 91’inin deniz yoluyla taşındığı ortaya çıkar.²⁴²

Yapılan bu nakliyatın stratejik maddeler olarak nitelendirilen ve ülkelerin bir savaşta dayanma gücünü etkileyen malzemeler açısından incelenmesi daha ilginç sonuçlar vermektedir.

²⁴⁰ Kudret Özersoy, *Kıbrıs Sorunu Hukuksal Bir İnceleme*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2002, s.XIII.

²⁴¹ *2003 Yılı Deniz Sektörü Raporu*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2004, s.70.

²⁴² 2003 Raporu, s.71.

2003 yılı itibariyle otuz sekiz milyon ton petrol, on milyon ton işlenmiş petrol ürünü deniz yoluyla Türkiye'ye girerken, on milyon ton demir çelik, sekiz milyon ton çimento, altı milyon ton kömür, iki milyon ton kimya sanayii ürünü deniz yoluyla taşınmıştır.²⁴³

2004 yılı planlamalarında ise deniz yoluyla Libya'dan dört buçuk milyon ton ve Arabistan'dan üç milyon ton petrolün daha bu rakamlara ilave olarak taşınması planlanmaktadır.²⁴⁴

Bu rakamlardan da anlaşılacağı üzere Türkiye deniz ticareti olmadan ithalat ve ihracatında büyük sorunlar yaşayacaktır. Bu sebeple deniz ticaretinin her gün artan önemi de dikkate alınarak yeni bir denizcilik politikasının oluşturulması gerekmektedir.

Deniz ticaretinin gemiler ve taşınan yükler kadar bir diğer önemli ayağı da limanlar ve bunların kapasiteleridir. Unutulmamalıdır ki sadece barış zamanı değil savaş zamanı da dikkate alınarak limanların modernizasyonu planlanmalıdır.

Ege'de meydana gelebilecek bir çatışma durumunda Türk ticaretinin otobanı olarak adlandırılan bu deniz kapanacağı için aşağıda yapılan karşılaştırmalarda Güney Anadolu limanları olarak ta adlandırılan Mersin ve İskenderun limanlarının önemi daha net ortaya çıkmaktadır. Eğer Kıbrıs adasının kuzeyinde de, Güneyinde olduğu gibi Türkiye'ye ileride tehdit oluşturacak bir güç üslenirse Ege Denizi kapanan bir Türkiye, güney limanlarından da mahrum kalabilecek ve ihracat ve ithalatını yapamayacağı için stratejik güç olabilme vasfını kaybedecektir.

²⁴³ 2003 Raporu, s.76.

²⁴⁴ 2003 Raporu, s.77.

Günümüz deniz ticaret taşımacılığında artık konteyner sistemi denilen bir sisteme geçilmektedir. Bu sistem sayesinde blok makine parçalarından arabalara, buğdaydan tıbbi malzemelere kadar her türlü malzeme daha fazla miktarda ve daha emniyetli şekilde taşınabilmektedir.

Bu açıdan Mersin limanı Türkiye'nin en önemli ticaret noktalarından birini oluşturmaktadır. 2003 yılı rakamları incelendiği zaman konteyner taşımacılığındaki limanlar arası yük dağılımı şu şekilde gerçekleşmiştir.²⁴⁵

	İthal edilen miktar	İhraç edilen miktar	Genel taşımadaki oranı
Mersin	236.159	353.256	%28.1
İzmir	247.539	230.955	%21.5
İstanbul	127.243	117.224	%9.8

Tablo 4:2003 yılı konteyner yükü/liman dağılım oranı (Kaynak: 2003 Yılı Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2004, s.80.)

Yukarıdaki tablo içinde görüleceği üzere Türkiye'nin konteyner taşımacılığının yarısı İzmir ve Mersin limanlarından yapılmaktadır. İstanbul limanlarına boşaltılan veya alınan konteynerlerin de yarısı Ege Denizi yoluyla bu limana ulaşmaktadır. Buradan çıkarılan sonuç ise Ege Denizi kapanırsa İzmir'in konteyner kapasitesinin Mersin'e kaydırılması gerekeceğidir. Mersin Limanı için 2004 yılında kabul edilen Post Gantry Projesi sayesinde, Mersin Limanı konteyner kapasitesi geliştirilecek, Ortadoğu ve Doğu Akdeniz'in ana konteyner limanı bu bölgede işleme açılacaktır. Bu iş için ise dokuz milyon euroluk bir tahsisat gerekmektedir.²⁴⁶

²⁴⁵ 2003 Raporu, s.80.

²⁴⁶ 2003 Raporu, s.107.

Limanların arka alanlarında bulunan ulaşım imkanları dikkate alındığı zamanda İzmir ve Mersin limanları öne çıkmaktadır. Liman ve arkasından demiryolu ulaşımına bağlı olunması uluslar arası ticaretin bir limanı seçmesinde avantaj sağlamaktadır. Bu açıdan İzmir Limanı yük taşımacılığında %50, Mersin Limanı ise %35 paya sahiptir.²⁴⁷ Ege Denizi'nde oluşabilecek bir ticari trafik hattının kapanması durumunda G.A.P. ve Ortadoğu ticareti açısından elde tek mevcut olarak Mersin Limanı kalmaktadır.

Bakü-Ceyhan boru hattının işlevini tam yerine getirmesi ile beraber ise İskenderun Limanı da kapasitesi ile yedek bir liman olarak kullanılabilir. Türk limanlarına giren genel gemi sayıları ve bu sayıların limanlara göre dağılımı incelendiği zaman ise Ege ve Akdeniz limanlarının hayati önemi yine ortaya çıkmaktadır.²⁴⁸

	Gemi kapasitesi	Depolama kapasitesi(bin ton)	Konteyner kapasitesi
İzmir	3635	565.920	265.728
Mersin	3052	8.109.024	203.376
İskenderun	640	8.991.120	294.320
Genel	15952	31.514.184	733.104

Tablo 5: Limanlara giren gemi sayısı ve bunların yüklerinin limanlara göre dağılımı

(Kaynak: 2003 Yılı Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2004, s.100.)

Bu rakamlardan anlaşılacağı üzere İzmir ve Mersin limanları genel giren gemi sayısı bakımından trafiğin üçte birini karşılamaktadır. Genel rakamının geri kalan bölümünü ise Karadeniz ve Ege kanalıyla Samsun ve İstanbul limanlarına giren gemiler oluşturmaktadır.

²⁴⁷ 2003 Raporu, s.82.

²⁴⁸ 2003 Raporu, s.100.

Yani Ege Denizi kapanırsa genel giren gemi sayısında İstanbul ve Karadeniz limanlarında düşme yaşanacaktır. Mersin Limanı hem depolama kapasitesi hem de gemi kabul sayılarına bakılarak İzmir Limanı'nın yedeği görevini görebilmektedir.

Bu verilerle beraber Mersin ve İskenderun limanlarının önemi daha açık olarak ortaya çıkmaktadır. Örneğin Mersin Limanı Çin'e ihraç edilen pamuk ve ipliğin ana çıkış kapısıdır.²⁴⁹ Mesafenin 7600 deniz mil gibi oldukça büyük bir uzaklık olmasına karşın tüm Doğu Akdeniz'de Çin'e ihracat için en uygun liman Mersin Limanı'dır.

Türkiye'nin turunçgil ihracatının % 75'i ve baklagil ihracatının % 77'si Mersin Limanı aracılığıyla yapılmaktadır.²⁵⁰

Mersin ve İskenderun limanları haricinde Türkiye'ye giriş yapan gemilerin rotaları incelenirse Ege denizi yoluyla ortalama her gün 158 geminin Türk limanlarına yük boşaltma/ alma işlemi için uğradığı ortaya çıkar.²⁵¹ Bunun dışında Batı Avrupa ülkeleri içinde Mersin ve İskenderun limanlarının ticari rotada özel bir yeri vardır. Bu ülkeler petrol ihtiyaçlarının % 70 ini Ortadoğu'dan karşılamakta ve Mersin Limanı'nı bir transit noktası olarak kullanmaktadırlar.

İskenderun Limanı ise gemi kabul kapasitesi bakımından geride kalmakla beraber depolama kapasitesinin yüksekliği sebebiyle ticari trafiğin yoğunluğunu kaldırabilecek kapasitededir. Ceyhan projesi sayesinde petrol ve ikmal yollarının düşümleneceği İskenderun Limanı geleceğin stratejik limanı olmak için çok müsaittir.

²⁴⁹ Hürriyet Gazetesi ,23 Temmuz 2004.

²⁵⁰ Hürriyet Gazetesi, 5 Ağustos 2004.

²⁵¹ Özdemir, *a.g.e.*, s.40.

Kıbrıs Adası'nda Türkiye'nin milli çıkarlarına aykırı bir gücün üslenmesi halinde ise Mersin ve İskenderun limanları özellikle Karpaz yarımadasının coğrafi konumu sebebiyle tehlike altına girecektir. Genel ticari trafik hattı bakımından deniz ve fırtına durumu dikkate alınarak planlanan rotalar genelde Suriye, Mısır, İsrail ve diğer ülke gemilerinin hat olarak Türkiye Kıbrıs arasından geçebileceği şekilde planlanmıştır. Deniz harp silahlarındaki gelişmeler sonucunda ise bu rotalar Kıbrıs ve Karpaz'da üslenerek bir güç tarafından rahatlıkla vurulabilecektir. Özellikle sonraki bölümlerde inceleneceği üzere deniz hukukunun kendisine sağladığı avantajları kullanan bir düşman güç Mersin ve İskenderun limanlarının yanında Orta Anadolu bölgesini vurabilecek bir menzile ulaşabilir. Bunu önlemek içinse açık denizde Türkiye'nin egemenlik haklarını savunabilecek ve özellikle Doğu Akdeniz'de sürekli hareket halinde olan bir donanma gerekmektedir.²⁵²

Bu donanmanın güvenli üslerde konuşlanması ise ancak Kuzey Kıbrıs'ta ve Karpaz yarımadasında düşman bir güç bulunmasını önlemekle sağlanabilir.

III.3. Deniz Hukuku Bakımından Kıbrıs'ın Türkiye Açısından Önemi

Türkiye'nin deniz alaka ve menfaatlerinin önemli bir bölümü de deniz hukukunun sağladığı avantajlardan yararlanarak özellikle arama kurtarma, kıta sahanlığı ve karasuları konusunda güvenliğin sağlanmasını gerektirmektedir.

²⁵² Akat, *a.g.e.*, s.624.

Özellikle Yunanistan'ın A.B. çerçevesinde Doğu Akdeniz'de yeni bir güvenlik politikası oluşturma isteğini belirtmesinden sonra²⁵³ Kıbrıs için bir deniz hukuku politikası oluşturulması zorunlu hale gelmiştir. Rum Kesiminin Yunanistan'ı Doğu Akdeniz' de daha etkili bir hale getirme çabaları²⁵⁴ maalesef Türkiye açısından yeterli endişe kaynağı olarak görülmemiştir. Bunun yanında Rum Kesimi Dışişleri Bakanı Yorgo Yakovu'nun "Türkiye Kıbrıs Rum Kesimi gemilerine limanlarına açmadıkça A.B.' ye giremez"²⁵⁵ sözü Kıbrıs ile Türkiye arasında bir karasuları sorununun da başlangıcını işaret etmektedir.

Savaş veyahut sınırlı silahlı çatışma olma durumu söz konusu olduğunda, stratejinin en iyi sonucu düşmanın mukavemetinin savaşmadan kırılması ve düşmanın yapabileceği hamlelerin önceden önlenmesidir.

A.B.'ye girdikten sonra Rum Kesiminin karasuları, kıta sahanlığı ve Arama Kurtarma bölgeleri ile ilgili talepleri daha sıklıkla gündeme getirdiği unutulmamalıdır.²⁵⁶

Türkiye için kara suları bir egemenlik hakkı olmanın dışında aynı zamanda eşitlik bakımından da önemli bir konudur.

Açık deniz ile kara ülkesi arasında kalan deniz alanı olarak tanımlanan karasularının uzunluğu konusu hala tartışmalıdır.²⁵⁷ Karasuları devlet ülkesinin bir kısmı kabul edildiğinden dolayısıyla karasularında o devletin yargı ve savunma yetkileri bütünüyle uygulanabilir.

²⁵³ S.Gülde Ayman, "Yunanistan'ın Stratejik Çıkamazı ve A.G.S.P.", Stratejik Araştırmalar Dergisi, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, Şubat 2003, s.71.

²⁵⁴ Egemenlik, Avrupa Birliği ve K.K.T.C., s.31.

²⁵⁵ Hürriyet Gazetesi, 15 Ekim 2004.

²⁵⁶ Dalkanat, *a.g.e.*, s.58.

²⁵⁷ Ahmet Tetik, *Devletler Hukuku*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2001, s.49.

Denizde devletin ülkesinin bir devamı gibi olan karasuları için belirlenecek genişlikte dolayısıyla o ülkenin savunma alanının derinliği ile alakalı olmaktadır. Bugünkü uygulamalarda devletlerin karasuları genişliği 3-12 mil arasında değişmekle beraber genel teamül 12 mil yönündedir.²⁵⁸

2674 sayılı Karasuları Kanununa göre Türkiye karasularını hakkaniyet ve mütakabiliyet esaslarına göre belirlemekte olup Akdeniz için sınır 12 mildir.²⁵⁹ Yunanistan'ın Ege'de 12 mil karasuyu şeklindeki tezi sonucu Ege Denizi tamamen Türk donanma gemilerine kapanacak, eğitimler için gemilerin seyrinde dahi Yunan karasularından geçilmesi gerekecektir. Aynı şekilde Türk ticaret gemileri de Yunan karasularını kullanmak zorunda kalacaktır. Bu durumun daha da kötü sonuçlarından biri ise Kıbrıs'ta bir başka güç üslenirse Ege örneğini vererek karasularını 12 mile çıkartmak isteyecektir.

Normal koşullarda Kuzey Kıbrıs ile Türkiye arasında karasuları sorunu bulunmamaktadır. Fakat Kıbrıs'ın bir bağımsız devlet olarak belirmesi ve Kuzey Kıbrıs'ta bir başat gücün üslenmesi durumunda 12 mil kuralı uygulanacağından dolayı ticari trafik hatları tehlikeye açık hale gelecektir.

İzmir ve İstanbul limanlarının Ege Denizi dolayısıyla bir başka gücün tehditine açık olduğu göz önünde tutulursa Doğu Akdeniz'de Türkiye Kıbrıs arası karasularının önemi daha iyi değerlendirilebilir. Bu sebeple Türkiye bu ticaret hattının güvenliğini sağlamaktan asla vazgeçmemelidir.

Arama Kurtarma faaliyetleri günümüzde bir ülkenin herhangi bir denizde hak iddia etmesi için bulunmaz fırsatlar sunmaktadır.

²⁵⁸ Tetik, *a.g.e.*, s.53.

²⁵⁹ Resmi Gazete, 29 Mayıs 1982, Sayı 17708.

Denizde etkin olarak arama kurtarma faaliyeti icra eden bir ülke denizin o bölgesinden yararlanma hakkını da talep edebilmektedir. Özellikle son zamanlarda Yunanistan'ın Ege'de bu tip faaliyetlerine hız vermesinin de sebebi budur.

Unutulmamalıdır ki iki ülkeyi savaşın eşiğine getiren Kardak krizi de bir arama kurtarma olayının sonucunda ortaya çıkmıştır. Diğer ülkelerde arama kurtarma faaliyetleri tek elde ve merkezileşmiş bir şekilde yapılmaktadır.

Türkiye'de şu an denizcilik konusunda 57 kanun, 29 tüzük bulunmakta ve 10 ayrı bakanlık ile 30 farklı devlet kuruluşu çalışmakta olup²⁶⁰ ne yazık ki aralarında eşgüdüm sağlanamamaktadır. Bununla beraber arama kurtarma konusunda Türkiye'de daha ilerlemiş ve kurumlar arası eşgüdüm sağlanmış bir yapı bulunmaktadır. Türkiye'nin yayınladığı ve uyguladığı arama kurtarma yönetmeliğine göre Kuzey Kıbrıs ve Türkiye arası Türk arama kurtarma bölgesi olarak ilan edilmiştir.

7 Mart 1989 tarihinde Uluslar arası Sivil Havacılık Teşkilatı da bu yürütme şeklini kabul etmiştir. Bu sayede Türkiye Ege'de Yunanistan'ın yapmak istediği hamleleri Doğu Akdeniz'de bir başka hamle ile boşa çıkartmıştır.²⁶¹ Bunun yanında Doğu Akdeniz'de yapılan Arama Kurtarma tatbikatlarında Türkiye –A.B.D.-İsrail arasında yapılan işbirliği neticesinde hem Türkiye'nin bu konudaki tezi kuvvetlenmiş hem de Arap-Yunan işbirliğine bir darbe indirilmesi sağlanmıştır. Arap ülkeleri ve Yunanistan'ın bu tatbikatlara gösterdiği tepkiyi bu açıdan yorumlamak gerekmektedir.²⁶²

²⁶⁰ Hakan Emanet, *Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları*, IQ Yayınları, İstanbul, 2003, s.119.

²⁶¹ Ülger, *a.g.e.*, s.206.

²⁶² Öztürk, *a.g.e.*, s.83.

İlk kez Ocak 1997’de yapılan bu tatbikatların sürekliliği ve Ürdün’ün de bu tatbikatlara katılmaya istekli olduğunu bildirmesi bu konuda ilgi çekici bir gelişmedir.

Bu tatbikatların bir diğer sonucu da Doğu Akdeniz Ticaret yolunun güvenliğinin Türk- İsrail güçleri tarafından sağlanmasıdır ki bu sayede bölgede görülen Yunan-Arap ittifakının İsrail için oluşturduğu tehdidin bertaraf edilebilmesini sağlanmaktadır.²⁶³ Şu an için ilan edilmiş olan arama kurtarma sahasına bakıldığında görülen odur ki Türkiye ilan etmese dahi Kıbrıs’ın tüm kuzey kıyıları boyunca egemenlik haklarını kullanmakta kararlıdır.

Türkiye’nin Kıbrıs’ı değerlendirirken hep stratejik açıdan değerlendirmesine karşılık, Yunanistan’ın bu ada için aynı zamanda jeo –ekonomik planlar yapması ve Yunanlı armatörlerin Akdeniz –Kızıldeniz ticaret hattındaki büyük etkinliklerine karşı²⁶⁴ arama kurtarma konusunda atılan bu adım Türkiye için en önemli adımlardan biridir.

Özellikle 21.yüzyılın ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yeniden düzenlenen Ulusal Arama Kurtarma Yönetmeliği²⁶⁵ sayesinde Türk karasuları yanında uluslar arası sularda da arama kurtarma yapılması karara bağlanmıştır. Ege denizi için bu kararın pek bir önemi yokmuş gibi gözükmele beraber özellikle tebliğde belirtilen koordinatlar haritada göz önüne alınırsa Türkiye ve Kıbrıs’ın kuzeyinde kalan alanın Türk arama kurtarma sahası olarak teyit edildiği daha net anlaşılır.²⁶⁶ Bu yönetmeliğe göre temelde arama kurtarma faaliyetlerinin ana koordinasyon merkezi olarak Denizcilik Müsteşarlığı belirlenmiştir.²⁶⁷

²⁶³ Mütercimler, *a.g.e.*, s.429.

²⁶⁴ Mütercimler, *a.g.e.*, s.437.

²⁶⁵ Resmi Gazete, 12.12.2001, 24611 sayılı tebliğ.

²⁶⁶ Resmi Gazete, 12.12.2001, 24611 sayılı tebliğ madde 9.

²⁶⁷ Resmi Gazete, 12.12.2001, 24611 sayılı tebliğ madde 7.

Bununla beraber Sahil Güvenlik Komutanlığı yetki ve imkanları dolayısıyla denizde esas arama kurtarma görevini icra etmektedir.²⁶⁸

Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın barış zamanında İçişleri Bakanlığı'na bağlı olmasına rağmen teşkilatlanma ve personel açısından askeri bir kurum olduğu dikkate alınır, şu gerçek açığa çıkmaktadır ki Türkiye arama kurtarma faaliyetlerinde askeri önceliklerini iyi tahlil ederek bu görevi askeri sistem içinde yürütme tercihini yapmıştır. Bu sayede icra edilen arama kurtarma tatbikatlarında Kıbrıs Türkiye arasında Deniz Kuvvetleri unsurları da faal olarak görev almaktadır.

Bu sayede bayrak gösterme ve ilan edilen arama kurtarma bölgesinin korunması işlevleri yerine getirirken Türkiye ilan edilmiş bir şekilde Kıbrıs ile kendi ana karası arasında bir güvenlik koridoru oluşturmayı başarmıştır. Bu kurtarma bölgesinin koordinatları dikkatle incelenirse Ege Denizi'nde Yunanistan ile bu sahayı paylaşan Türkiye Doğu Akdeniz'de bu konuda daha aktif bir politika izlemiştir.

Girit hariç Rodos adası dahil olmak üzere şu anki Kuzey Kıbrıs sınırları ile Hatay'ın Çevlik sınır hattını birleştiren bir çizgiden itibaren tüm kuzeyde kalan sular Türkiye'nin Arama Kurtarma Sahası ilan edilmiştir.

Deniz hukukunun bir diğer güncel sorunu ise kıta sahanlığıdır. Kıta sahanlığı coğrafi ve oşinografik bir sorundur. İlk olarak ise 1945 yılında A.B.D. tarafından ilan edilerek deniz hukukuna bir kavram olarak girmiştir. Deniz dibinde 200 metre derinliğe kadar olan alan ile kara arasındaki her türlü dip maddelerinin ki bunlar arasında madenler ve petrolde vardır, işletilmesi o ülkenin denetimine bırakılmaktadır.

²⁶⁸Resmi Gazete,12.12.2001, 24611 sayılı tebliğ madde 8.

Aynı şekilde adalarında kıta sahanlığı olacağı şeklinde 1958 Cenevre Denizcilik Sözleşmesinde hükümler bulunmaktadır.²⁶⁹ 1982 Deniz Sözleşmesi ise kıta sahanlığı için derinlik sınırlaması yanında özellikle okyanusa kıyısı olan ülkeler için karadan itibaren 200 deniz mili uzaklığa kadar olan alanın kullanım hakkını vermiştir.

Fakat unutulmaması gereken nokta Türkiye'nin bu anlaşmalara taraf olmadığıdır. Günümüzde ülkelerin yalnız kendi karasuları değil fakat sahillerinin 200 deniz mili açığına kadar denizin ekonomik faaliyetlerinden yararlanma isteği karşısında, Kıbrıs Türkiye için daha da önemli hale gelmektedir. Çünkü artık Doğu Akdeniz'de bir ileri karakolun yanında denizden daha da fazla yararlanılabilecek bir ambar görevi görmeye başlamıştır.

Ayrıca Meis adasının konumu sebebiyle Türkiye Kıbrıs arasında bir kıta sahanlığı ayrımı yapılırsa bu Yunanistan'ın işine yarayacaktır.

Deniz dibindeki sahaların kullanımı ve bu sahalardan elde edilecek petrol ve madenlerin çıkarılması konusu kıta sahanlığı sorununu temelini oluşturmaktadır. Özellikle son zamanlarda Rum ve Yunan basınında çıkan ve Kıbrıs adasının etrafındaki suların altında geniş petrol yatakları bulunduğunu belirten haberler gittikçe sıklaşmaktadır. Ocak 2001 tarihinden itibaren yapılmaya başlanan bu haberler Kıbrıs konusunda yeni bir probleminde habercisidir.²⁷⁰ Yunanistan özellikle Meis adasının coğrafi konumu ve Güney Kıbrıs'ın kendisine verdiği destekle bu bölgede oşinografik çalışmalar yapmakta ısrarlıdır.

²⁶⁹ Tetik, *a.g.e.*,s .55.

²⁷⁰ Sertaç Hami Başeren, "Doğu Akdeniz Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı Üzerine Bir Değerlendirme",Ege Kıta Sahanlığı Sempozyumu, Denizcilik Müsteşarlığı Yayımı, İstanbul, 2002, s.104.

Bu sayede Kıbrıs'ın bütünü için bir kıta sahanlığı tezi oluşturmaya çalışmakta ve Kuzey Kıbrıs için ekonomik ambargo yanında deniz alanlarını da kapatmak istemektedir.²⁷¹ Yunanistan bu politikasını oluştururken Mısır ile de işbirliği içinde olmuştur. Mısır ve Güney Kıbrıs arasında ortak kıta sahanlığı işletilmesine ilişkin görüşmeler sürerken, Yunanistan'da Meis adası ile Mısır arasında bir kıta sahanlığı oluşturmaya gayret etmiş fakat bu Mısır tarafından kabul edilmemiştir.²⁷² Şayet bu ihtimal gerçekleşseydi Meis adası dolayısıyla Türkiye'nin Doğu Akdeniz kıta sahanlığını sınırlayacak bir sonuç doğuracaktı. Bu ihtimal gerçekleşmemiş olsa bile Yunanistan bu konuyu her fırsatta suistimal etmeye devam etmektedir. Bunun yanında Rum Kesimi de adanın tek devletinin kendisi olduğunu ispatlayabilmek için Kıbrıs'ın doğu kıyılarındaki kıta sahanlığı kullanımı ile ilgili olarak Suriye ile görüşmeler yapmaktadır.

Bu maksatla yapılan görüşmelerden ortaya çıkan sonuç Rum Kesiminin de Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığı anlayışını engelleyebilmek için Suriye ile daha sıkı ilişkiler kurmaya başlamasıdır.²⁷³

Türkiye'nin bu konudaki tezi ise Ege Denizi için bile daha kıta sahanlığı konusunda sorunlar sürerken, Kıbrıs ve Doğu Akdeniz'de Yunan ve Rum tarafının uygulamak istedikleri şekilde bir kıta sahanlığının kabul edilemeyeceğidir. Ayrıca Kuzey Kıbrıs hükümeti ile Güney Kıbrıs arasında bir kıta sahanlığı belirlenmesi yapılmadan Rum yönetiminin tüm Kıbrıs için anlaşmalar ve pazarlığa girişmesi de kabul edilemez bir

²⁷¹ Başeren, *a.g.e.*, s.107.

²⁷² Başeren, *a.g.e.*, s.109.

²⁷³ Başeren, *a.g.e.*, s.110.

durumdur.²⁷⁴ Bununla beraber Avrupa Birliği sayesinde deniz hukuku konusunda istediği desteği sağlayabilecek olan Rum kesimi bu konudaki ısrarlarından vazgeçmemektedir.

III.4. Deniz Gücü Bakımından Rum Yönetimine Uygulanan Ambargo ve Kıbrıs

Son günlerde oldukça sık bir şekilde tartışılan Rum yönetimi gemilerine Türk limanlarında uygulanan ambargo yönetimi, deniz gücünün bir ülke ekonomisi üzerindeki etkisini göstermesi bakımından oldukça ilginç bir örnektir.

Uygulamalar sürekli olarak Türkiye'nin Rum Kesimine haksızlık yaptığı ve limanlarını Rum gemilerine açmak zorunda olduğu şeklinde kamuoyuna aktarılmaktadır. Halbuki bu uygulama aynen Rum yönetimi tarafından da Türkiye'ye karşı uygulanmaktadır. Örneğin Kuzey Kıbrıs limanlarına uğrayan üçüncü ülkelere ait ticari gemilerin kaptanları Rum Kesiminin limanlarını kullandıkları takdirde para cezası ödemek zorunda kalmaktadırlar.²⁷⁵

Ayrıca Rum Kesimi Kuzey Kıbrıs havalimanlarını kullanarak adaya gelen yabancıların Güney Kıbrıs'a geçmelerine izin vermemektedir.²⁷⁶

Türkiye bu konuda tutarlı bir politika izlemektedir. Ambargonun sadece Rum Kesiminin uzlaşmaz tavrı sonucu olduğu da unutulmamalıdır. Çünkü Türkiye ambargoyu Barış Harekatının yapıldığı 1974 yılında değil, görüşmelerin çıkmaza sürüklendiği 1987 yılından itibaren uygulamıştır.

²⁷⁴ Başeren, *a.g.e.*, s.116.

²⁷⁵ Hakan Cem Işıklar, *Ege 'de Casus Belli*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2005, s.185.

²⁷⁶ Işıklar, *a.g.e.*, s.186.

Bu ambargo ile Rum kesimi bandıralı gemiler ile merkezi Güney Kıbrıs'ta bulunan ticari şirketlere ait gemilerin Türk limanlarına girmeleri yasaklanmıştır.²⁷⁷

Özellikle Limasol ve Larnaka limanlarını genişletme çabalarında olan Rum Kesiminin hedefi açıktır. Doğu Akdeniz'de bulunan konteyner taşımacılığında ve diğer ticari gemi rotalarında bu limanların bir uğrak yeri olmasına çalışılmaktadır.

Aynı zamanda Türk limanlarından faydalanacak Rum ticaret gemileri bu sayede daha kısa mesafelerde daha fazla yük taşıyabilecek, Doğu Akdeniz'de bulunan Rum ticari gemileri ikmal ihtiyaçları için Türk limanlarından faydalanarak daha etkili bir ticari rota izleyebileceklerdir. Bunun yanında ambargonun kaldırılması durumunda Rum Yönetimi ve Yunanistan psikolojik bir zafer kazanmış olacaklardır.

Çünkü Kuzey Kıbrıs'a karşı uyguladıkları ambargo devam ederken Rum gemileri tam serbestlikle Doğu Akdeniz ticaretini kontrol edebileceklerdir.

Yunanistan ve Rum Kesimi bu konuda oldukça rahat bir politika izlemektedir. Örneğin Rum Yönetimi lideri Papadopoulos B.M. Genel Sekreteri Kofi Annan ile yaptığı görüşme sonrasında "elimizde 71 adet veto kartı var" diyerek A.B. -Türkiye ilişkileri sayesinde ambargoyu kaldırabilecek güce sahip olduklarını belirtmiştir.²⁷⁸

Çünkü Yunan tezini ifade eden Yunan Dışişleri Bakanına göre "Türkiye Ek Protokolü imzalamakla limanlarını 2006 sonuna kadar Rum Kesimi gemilerine açmayı kabul etmiştir. Yapılacak olan tek şey 2006 sonunu beklemektir."²⁷⁹

²⁷⁷ Işıklar, *a.g.e.*, s.250.

²⁷⁸ Hürriyet Gazetesi, 20 Şubat 2006.

²⁷⁹ Hürriyet Gazetesi, 27 Şubat 2006.

Kıbrıs Adası'nın Doğu Akdeniz ticaret yolunda önemli bir durak olması elbette Türkiye için istenilen bir durumdur.

Bununla beraber Rum Kesimi limanlarının kullanılıp Kuzey Kıbrıs Limanlarının kullanılmaması durumunda Türkiye'nin güney Anadolu limanları da bu durumdan etkilenecektir. Çünkü bakım veya ikmal için ara liman olarak kullanılan Mersin veya İskenderun yerine özellikle konteyner gemileri Limasol veya Rum kesiminin diğer limanlarını tercih edebilirler. Özellikle Rumların bu konudaki ısrarlarının altında psikolojik bir zafer sağlamanın yanında bu faktörde önemli rol oynamaktadır.

Bu aşamada Türkiye'nin yapması gereken ambargonun ancak Kuzey limanları da uluslar arası ticaret açılırsa ambargoyu kaldıracağını belirtmeye devam etmesidir. Unutulmamalıdır ki Rum gemilerine limanların karşılıksız olarak açılması durumunda ekonomik kaybın yanında psikolojik olarak ta en önemli davalardan birisi kaybedilmiş olacaktır.

IV.BÖLÜM:ENERJİ POLİTİKASI BAKIMINDAN KIBRIS'IN TÜRKİYE İÇİN ÖNEMİ

Günümüz dünyasında artık ekonomilerin temel itici gücü enerji kullanımıyla orantılı hale gelmiştir. Bu koşullarda Türkiye'nin de mevcut enerji politikası ve dış politikasının temel araçları arasında bir denge kurması zorunlu olmaktadır. Bu açıdan enerji politikası en az siyasi ve ekonomik politikalar kadar önem taşımaktadır.²⁸⁰ Özellikle Türkiye gibi enerji ihtiyacının %66'sını ithalat yoluyla sağlamak zorunda kalan ülkeler için bir enerji politikası oluşturulması ve buna uygun bir dış siyaset izlenmesi kaçınılmazdır. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın verilerine göre Türkiye 2010 yılında enerji ihtiyacının %72'sini ve 2020 yılında ise %76'sını ithalat ile karşılamak zorunda kalacaktır.²⁸¹

A.B. ile ortaklık için gereken adımları atan Türkiye, A.B. tarafından karşısına çıkarılacak çeşitli engelleri aşabilecek önemli bir güce kavuşmak üzeredir. Bu önemli güç Bakü-Ceyhan petrol boru hattıdır. Bu hat sayesinde Dünya enerji koridorunda önemli bir konum kazanacak olan Türkiye Rum Kesimi ile olan sorunların giderilmesinde bu hattın avantajlarını kullanmalıdır.

²⁸⁰ Meltem Bostancı, *Dünya Enerji Politikalarında Türkiye'nin Yeri*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Ana bilim Dalı, İstanbul, 2000, s.110.

²⁸¹ Bostancı, *a.g.e.*, s.74.

Çünkü A.B. ekonomisi de diğer tüm ekonomiler gibi enerjiye bağımlıdır. Eğer bu enerjinin ana koridoru olan Bakü-Ceyhan çıkışı bir güç tarafından tehdit edilirse Türkiye bu çıkışı savunmak için gereken hamleleri yapacaktır.

Bu mantıktan hareketle A.B. için petrolün önemi, Rum Kesimi'nin ve Yunanistan'ın Türkiye'yi tehdit eden silahlanma çabalarından daha önemlidir. Eğer Türkiye bu sorunu kendi çıkarına kullanabilirse hem Kıbrıs'taki varlığı için oluşan A.B. zorlamalarını aşabilecek hem de Rum Kesimi ile Yunanistan'a karşı önemli bir koz elde etmiş olacaktır.

Türkiye'nin enerji tüketimi hızı ekonomik büyümesinin hızından iki katı daha hızlıdır. Bugünkü verilerle hesaplanırsa 2020 yılına kadar en az 40 milyar dolarlık petrol ithal edilmesi gerekmektedir.²⁸² Özellikle Azerbaycan petrolünün taşıma rotasında bulunan Türkiye enerji politikasını oluştururken bazı konularda daha rasyonel davranmak zorundadır. Bu sebeple Türkiye Akdeniz'de güvenlik sistemini güçlendirmek zorundadır.²⁸³

Çünkü gayet tabidir ki Türkiye enerji hattının güvenliğini sağlamak üzere İskenderun ve Ceyhan terminallerinin güvenliğini sağlamak durumundadır. Bunun içinse bu limanları kontrol altında tutan Karpaz Yarımadası ve Kuzey Kıbrıs'ta güç bulundurması gerekmektedir. Türkiye'nin enerji konusunda en önemli sorunu dışa bağımlı olmasıdır. 1990 ve 2020 yılları arasında kullanılan enerji miktarındaki ve dolayısıyla petrol miktarındaki yerli üretim oranı incelenirse ilginç veriler ortaya çıkmaktadır.²⁸⁴

²⁸² Güven Önal, "Enerjide Özkaynakların Kullanımı ve Önemi", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, Şubat 2003, s.34

⁴ Vasilis Fuskas, *Balkanlar-Ortadoğu-Kafkasya ve A.B.D Politikaları*, Aykırı Yayımcılık, İstanbul, 2004, s.115.

⁵ Önal, *a.g.e.*, s.36

YIL	YERLİ ÜRETİM ORANI %	TÜKETİM ARTIŞ HIZI %
1990	48	52
1995	42	58
1998	39	61
2000	33	67
2010	28	72
2020	24	76

Tablo 6: Enerjide yerli üretim ile tüketim artış hızının karşılaştırılması (Kaynak:

Güven Önal, “Enerjide Özkaynakların Kullanımı ve Önemi”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, Şubat 2003, s.36)

Yukarıdaki verilerden de anlaşılacağı üzere Türkiye her geçen yıl daha fazla miktarda petrol ithal etmekte ve bu sebeple yerli üretimin ihtiyacı karşılama oranı düşmektedir. Bu ithal edilen petrolün Türkiye’ye giriş rotaları ise deniz güzergahı üzerindedir.

Örneğin 1998 yılı itibarıyla Türkiye’de 27 milyon ton ham petrol işlenmiştir.

Bu petrolün % 72’si İzmir ve İzmit rafinerilerinde işlenmiştir.²⁸⁵

²⁸⁵ İhsan Özdemir, *Deniz Ulaştırılmamız ve Ege Denizi’nin Artan Önemi*, Deniz Harp Akademisi Basılmamış Bitirme Tezi, Harp Akademileri Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 2001, s.45.

2000 yılı verilerine göre ise Türkiye’de işlenen petrolün % 85’i Akdeniz ve Ege Denizi yoluyla ülkeye getirilerek Nemrut, Aliğa, Tüpraş ve Botaş rafinerilerinde işlenmiştir.²⁸⁶ Ege Denizi’nde bir gerginlik durumunda deniz nakliyatının kesilmesi demek Türkiye’nin petrol tüketim oranınının % 72 düşmesi demektir.

Çünkü hem İzmir hem de İzmit rafinerilerinde işlenen petrol Ege Denizi yoluyla Anadolu’ya giriş yapmıştır. Anadolu’ya gelen yakıt yollarının tehlikeye düşmesi halinde Türkiye’nin elindeki yakıt stoğu miktarı yeterli olmayacaktır.

Böyle bir durumda bir abluka hareketi oluşacak ve Türkiye ekonomisi felce uğrayacak bunun sonucunda ise savunma gücü çökebilecektir.²⁸⁷ Türkiye’de şu an için mevcut petrolün % 84’ü rafinerilerin tanklarında, % 16’sı ise petrol istasyonlarında bulunmaktadır. Gelişmiş bir ülkede dışarıdan petrol almadan stokların en az 90 gün süreyle yeterli olması gerekmektedir.²⁸⁸ Buna rağmen Türkiye şu an için ortalama bir aylık yakıt stoğuna sahiptir.²⁸⁹

Türkiye’ye getirilen petrolün taşıma payında ise yabancı bayraklı gemiler % 92 gibi oldukça büyük bir oranda yer işgal etmektedirler. Bu yabancı gemilerde ise ülkelere göre sıralama yapıldığında ilk sırada Yunan gemileri ve Norveç gemileri yer almaktadır.²⁹⁰ Ege Deniz ticaret yolunun kontrolü için savaşı göze alan Yunanistan’ın gemileri ile Türkiye’ye yaptığı petrol nakliyatının Anadolu için ne kadar güvenli olduğu sorusu ise maalesef hiç dikkate alınmamaktadır.

²⁸⁶ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik*, Küre Yayınları, İstanbul, 2003, s.172.

²⁸⁷ Osman Metin Öztürk, *Doğu Akdeniz Ve Kıbrıs*, Altın Küre Yayınları, Ankara, 2003 , s.91.

²⁸⁸ Mustafa Z. Sunu, “Petrol ve Doğalgazın Yeraltında Depolanması”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, Şubat 2003, s.44.

²⁸⁹ Öztürk, a.g.e., s.91

²⁹⁰ M. Cenk Dalkanat, *Türkiye’nin Deniz Alaka ve Menfaatlerinin Geliştirilmesi İçin İzlenecek Denizcilik Stratejisinin Ana Hatları Ne Olmalıdır*, Deniz Harp Akademisi Basılmamış Bitirme Tezi, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2001, s.59.

Yukarıdaki veriler ışığında şu gerçek ortaya çıkmaktadır. Günümüz Dünya'sında petrole sahip olmak kadar petrolü en ekonomik şekilde pazarlara ulaştıran yolları kontrol etmekte önem taşımaktadır.²⁹¹

Bu sebeple Ege Denizi ticaret yolunun kapanması durumunda Türkiye tek petrol ithal yolu olarak güney limanlarını ve Bakü Ceyhan projesi nedeniyle özellikle İskenderun Limanı'nı kullanabilecektir.

“Türkiye petrol boru hattı projeleri ile kendi enerji sorunlarını çözmüş olmakla birlikte, Karadeniz, Akdeniz, Kızıldeniz ve Hazar denizi enerji hatlarını kontrol edebilecek bir hale gelecektir.”²⁹² Petrol boru hatlarının güvenliği ise Doğu Akdeniz'in güvenliği ile alakalıdır. Bu boru hattındaki vanalar Doğu Akdeniz'deki stratejik duruma göre açılacak veya kapanacaktır.²⁹³ Bakü Ceyhan projesinin Türkiye için en önemli özelliği ise kriz zamanlarında arz esnekliği sağlayarak stratejik seviyedeki petrol stoklarının artmasını sağlamasıdır.²⁹⁴ Bu proje sayesinde aynı zamanda Mersin ve İskenderun limanlarının da jeopolitik önemi artacaktır.²⁹⁵ Türkiye bu proje sayesinde Dünya' da önemli bir rol oynamak istiyorsa Kuzey Kıbrıs'ta bulunma konusunda daha dirençli davranmalıdır. Çünkü unutulmamalıdır ki Mersin ve İskenderun limanları ile Karpaz burnu arası mesafesi modern silah teknolojisi sayesinde azalmıştır. Kuzey Kıbrıs'ta üslenecek bir tehdit unsuru güc Anadolu'nun güney limanlarını ve dolayısıyla petrol hatlarını tehlikeye atabilir. Bu proje sayesinde Türkiye toplam rezervinin beş katı büyüklüğünde bir petrol akış hattını kontrol edebilecektir.²⁹⁶

²⁹¹ Kutaş Karaca, “Petrol ve Petrolün Jeopolitik değeri”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, Şubat 2003, s.115.

²⁹² Sami Kohen, *Milliyet Gazetesi*, 6 Ekim 1995.

²⁹³ Necdet Timur, “Doğu Akdeniz'in Güvenliği”, *Ulusal Strateji Dergisi*, İstanbul, Eylül 2004 a.g.e., s.30.

²⁹⁴ Cenk Pala, “21. Yüzyıl Dünya Enerji Dengesinde Petrol”, *Avrasya Dosyası*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2003, s.37.

²⁹⁵ Pala, *a.g.e.*, s.37.

²⁹⁶ Atakan Gül, *Avrasya Boru Hatları ve Türkiye*, Bağlam Yayıncılık, İstanbul, 1995, s.34.

Proje gerekleŖtiđi zaman Türkiye ilk on altı yıl içinde yıllık ortalama 200 milyon dolarlık, ilk kırk yıl içinde ise yıllık ortalama 300 milyon dolarlık iŖletmecilik kazancı sağlayacaktır.²⁹⁷

Türkiye bu proje sayesinde Dünya' da önemli bir rol oynamak istiyorsa Kuzey Kıbrıs'ta bulunma konusunda daha dirençli davranmalıdır. Bu projenin ömrü ise oldukça uzun solukludur.

Bakü rezervlerinin 250 milyar varil civarında olduğu ve parasal olarak değerinin 5-6 trilyon dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir.²⁹⁸ Bunun manası ise bu rezervin Dünya'nın Ŗu anki ikinci büyük rezervi olduğudur.²⁹⁹ Türkiye bu rezervleri kontrol edebilir fakat bunun için bu hattın ıkıŖ noktası olan güney limanlarının güvenliğini sağlamalıdır. Çünkü unutulmamalıdır ki Mersin ve İskenderun limanları ile Karpaz burnu arası mesafesi modern silah teknolojisi sayesinde azalmıŖtır. Karpaz Yarımadası'nda üslenecek ve Türk ulusal çıkarlarına tehdit oluŖturabilecek herhangi bir g istediği anda Anadolu'nun güneyinde istediği bir noktada Türk deniz ulaŖtırmasını tehdit edebilir. Bu durumun tam terside gerekleŖebilir. Kıbrıs'ın kontrolü sayesinde Anadolu kara kütlesi, Bakü- Ceyhan hattına olduğu kadar, Hazar ve Kafkaslardan Akdeniz'e ulaŖacak petrol nakliyatına dolayısıyla da bu belirtilen hatların güvenlik koridorlarını elinde tutabilecektir.³⁰⁰

²⁹⁷ Pala, *a.g.e.*, s.36.

²⁹⁸ Pala, *a.g.e.*, s.16.

²⁹⁹ Karaca, *a.g.e.*, s.116.

³⁰⁰ Fuoskas, *a.g.e.*, s.145.

Ceyhan limanının özelliği dikkate alınırsa bu bölgenin niçin önemli olduğu ortaya çıkar.³⁰¹ Ceyhan şu anki haliyle modern bir terminal olup yılın her günü tankerler dolun yapabilmektedir. Yıllık 150 milyon ton transfer kapasiteli olup 135.000 ton petrolü depolayabilecek 12 siloya sahiptir.

Aynı anda dört tankere dolun boşaltım yapabilmektedir. Akdeniz'in en büyük petrol terminali olmaya çalışan Ceyhan'ın yanında Mersin Ataş Rafinerisi de Türkiye'ye giren petrolün % 12'lik kısmını nakletmektedir.³⁰²

Akdeniz ve güney limanları sadece Türkiye için değil A.B .içinde önemlidir. Bugün toplam enerji ihtiyacının %50'sini ithalatla karşılayan A.B., önümüzdeki yıllarda bu oranı % 70'e çıkaracaktır.³⁰³

Bu petrolün taşıma güzergahında ise Akdeniz %80 oranıyla başrolü oynamaktadır. Dış ticarete ise A.B. % 95 oranında dış ticaretini Akdeniz üzerinden gerçekleştirmektedir.³⁰⁴ Bakü-Ceyhan boru hattında enerji nakil hatları inşaatını Türkiye ve A.B.D.'ye kaptıran A.B. bu konuda etkin olmak için Rum Kesimini birliğe dahil etmiş ve Rum kesimi limanlarını enerji naklinde kullanılabilir hale getirmek için çaba harcamaktadır.³⁰⁵ Son on yılda açıklanan uydu verilerine göre de Kıbrıs Adası civarında çok önemli miktarda petrole sahip deniz rezervleri bulunmaktadır.³⁰⁶ A.B. Rum kesimini içine alarak bu rezervi, Doğu Akdeniz'deki enerji nakil hatlarını ve ticari trafiği kontrol etmek istemektedir.³⁰⁷ Böylece bölgedeki zayıf konumunu güçlendirmek

³⁰¹ Gül, *a.g.e.*, s.21.

³⁰² Bostancı, *a.g.e.*, s. 73.

³⁰³ Pala, *a.g.e.*, s.18.

³⁰⁴ Gül, *a.g.e.*, s.79.

³⁰⁵ Öztürk, *a.g.e.*, s.76.

³⁰⁶ Erol Manisalı, *Avrupa Kısacında Kıbrıs*, Derin Yayınları, İstanbul, 2004, s.10.

³⁰⁷ Ulvi Keser, "Son Elli Yıllık Süreç İçinde Kıbrıs Meselesi ve Avrupa Birliği", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Sayı-2, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2003, s.250.

karşılığında Rum kesimi ve Yunanistan'ın artan silahlanma çabalarına ve Güney Anadolu limanlarını tehdit etmelerine göz yummaktadır.

Bu açıdan Kıbrıs Adası yüzyıl önce İngiltere ve Avrupa için ifade ettiği denizcilik değerinden daha fazla olarak günümüzde enerji hatları konusunda değer ifade etmektedir. Bu ada sayesinde A.B. Ortadoğu ve Hazar bölgesinde enerji kontrolünü kendi denetimine almak istemektedir.³⁰⁸

A.B'nin bu tavrına karşılık bölgedeki gücünden vazgeçmek istemeyen A.B.D. ise Kıbrıs'a son zamanlarda gittikçe artan bir şekilde önem vermektedir.

Bunun altında yatan neden ise Doğu Akdeniz enerji koridorunun kontrolünü kaptırmamak isteğidir.³⁰⁹ Çünkü A.B.D. hızla artan bir biçimde yeni enerji kaynaklarına ihtiyaç duymaktadır. Günümüzde enerji hatları Güney Anadolu limanları aracılığıyla Kıbrıs rotası üzerinden dünyaya ulaştığı için Kıbrıs'ta Avrupa'ya yakın tek bir devletin varlığı A.B.D.'nin politikalarını tehdit etmektedir. Bu sebeple Hazar petrollerinin Basra yerine Anadolu yoluyla dünyaya ulaşmasının destekleyen Amerika bölgenin güvenliği konusunda Türkiye'nin olanaklarına güvenmektedir. Basra kanalıyla yapılan taşımacılık güvenlik sağlama maliyeti açısından oldukça yüksektir.³¹⁰ Halbuki bölgede belli bir güce sahip olan ve Kuzey Kıbrıs'ta güvenliği sağlayan Türkiye sayesinde Anadolu enerji koridoru daha hesaplı hale gelmiştir. Bu sebeple Kıbrıs konusunda Türkiye tezlerini savunurken özellikle Doğu Akdeniz ticaret yolu ve güney limanlarının önemini vurgulamalıdır. Bu sayede A.B.'nin bölgede oluşturmak istediği Rum kesimi temelli güvenlik sorununa karşı A.B.D.'nin desteği sağlanacaktır.

³⁰⁸ Öztürk, *a.g.e.*, s.121.

³⁰⁹ Öztürk, *a.g.e.*, s.76.

³¹⁰ Pala, *a.g.e.*, s.27.

Ortadoğu'dan Kazakistan'a uzanan enerji koridorunda çıkış yolları itibariyle Kıbrıs'ın önemi daha da artmıştır.³¹¹ Dolayısıyla Doğu Akdeniz'in enerji koridorları bakımından önemi deniz ticari trafik hattının önemi kadar artmıştır.

Süveyş Kanalı'na 400 kilometre mesafede bulunan Kıbrıs aynı zamanda İsrail'in ve Mısır'ın denize ulaşan petrol hatlarını da kontrol edebilecek konumdadır.³¹² Son yıllarda Türkiye İsrail arasında gelişen stratejik işbirliğine karşıt olarak Mısır'ın Rum Kesimi ile olan temasları bu açıdan önemlidir.

Özellikle Kıbrıs etrafındaki deniz dibi alanlarında bulunan petrolün yakın bir gelecekte Türkiye için bir sorun teşkil edeceği açıktır.

Bu sebeple İsrail'in, Kıbrıs'ın Kuzey kesiminin Türk kontrolünde kalması ve petrol arama ve deniz dibini işletme çalışmalarında Kıbrıs ile Türkiye arasında kalan sahanın Türk tezlerine uygun kullanılması konularında uluslar arası toplumda desteğinin sağlanması gereklidir.

Rum kesimi ise enerji koridorlarını kontrol etmek amacıyla Türkiye'ye yönelik saldırgan politikasından vazgeçmemektedir. Bunun en açık kanıtı ise Yunan uçaklarının konuşlanması için Baf'ta inşa edilen Papendreu üssü, Trodos dağlarındaki radar sistemlerinin yenilenmesi, Larnaka –Limasol arasında Yunan donanmasının ikmal üssü olarak kullanılacak şekilde inşa edilen deniz üssüdür.³¹³

Aynı şekilde Yunanistan'dan gelen paralı askerler Rum ordusunu eğitmekte ve 5 yıllık görev süreleri sonunda Rum kesiminde polis gücünün askeri bir güç haline getirilmesi için kullanılmaktadırlar.

³¹¹ S.Gülden Ayman, "Yunanistan'ın Stratejik Çıkması ve AGSP", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, Şubat 2003, s.17.

³¹² Hakkı Akalın, *İnfaz Yeri Kıbrıs*, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2002, s.25.

³¹³ Öztürk, *a.g.e.*, s.86.

Özellikle S-300 krizinde görüldüğü üzere Rum kesimi Avrupa'nın örtülü desteği ile Doğu Akdeniz'de Türkiye ile Kıbrıs arasındaki deniz koridorunu kullanılamaz duruma getirmek için silahlanmaktadır. Bu şekilde hem Türkiye hem de Kıbrıs toprakları ve hava sahası saldırıya açık hale getirilmek istenmektedir.³¹⁴ Çünkü hava desteği sağlanmadan Anadolu ile Kıbrıs arasındaki deniz alanının güvenliğini sağlamak mümkün değildir.

³¹⁴ Melek M.Fırat, *Türkiye'nin Komşuları*, İmge Yayınevi, Ankara, 2002, a.g.e., s.60.

IV.1. Bakü –Ceyhan Boru Hattının Güvenliği ve Kıbrıs

Unutulmamalıdır ki Kıbrıs'ın kuzeyinin ve özellikle Karpaz Yarımadası'nın Rumlar tarafından kontrol edilmesi durumunda Türkiye Doğu Akdeniz hakimiyetinden vazgeçecek, Yumurtalık ve Ceyhan limanlarının çıkışı Rumlar ve dolayısıyla Yunanistan tarafından istenilen anda tehdit edilebilecek bir duruma düşecektir.³¹⁵

Bu sebeple Kıbrıs konusunda Türkiye tezlerini savunurken özellikle Doğu Akdeniz ticaret yolu ve güney limanlarının Bakü Ceyhan dolayısıyla artan önemini vurgulamalıdır. Bu sayede A.B.'nin bölgede oluşturmak istediği Rum kesimi temelli güvenlik sorununa karşı A.B.D.'nin desteği sağlanacaktır.

A.B açısından Bakü Ceyhan hattının çıkışını kontrol etmek önemlidir. Çünkü günümüzde % 50 seviyesinde olan A.B.'nin enerjide dışa bağımlılığı 2030 yılında %70'e ulaşacaktır.³¹⁶ Bu sebeple A.B. Rum kesiminin silahlanmasına ses çıkarmamakta ve Türkiye'nin kendisine karşı boru hattı kartını oynamasını Rum Kesimini destekleyerek engellemeye çalışmaktadır.

Yukarıda verilen bilgilerden de anlaşılacağı üzere Türkiye artan enerji talebini kendi kaynaklarıyla karşılayamayacaktır. Bölgesinde oluşan güç dengeleri dikkate alındığında petrolün yeni dolaşım alanlarında Türkiye sadece bir köprü değil merkez konumundadır.

³¹⁵ Tahir Tamer Kumkale, *Kıbrıs'ta Sona Doğru*, Q Matris Yayınları, İstanbul, 2004, s.79.

³¹⁶ Sabah Gazetesi, 18 Ocak 2006.

Türkiye bulunduğu konum itibariyle merkezde yer almaktadır ve her koşulda petrol sorununun çözümünde rol oynayacaktır.³¹⁷

Bu yüzden Kıbrıs'ta kurduğu kontrol sebebiyle enerji nakil hatlarında stratejik bir rol oynamaya başlayan Türkiye; hem kendi güney limanlarındaki enerji nakliyatını korumak hem de Yunan yayılmacılığına karşı diğer ülkelerin desteğini sağlamak için Kıbrıs'ta güç buldurmaya devam etmelidir. Çünkü enerji krizi yaşayabilecek bir ülkenin savunma sanayisi de bu krizden etkilenir.

Türkiye eğer bölgesinde enerji hatları konusunda stratejik bir rol oynamak ve Ege Denizi ticaret yolunun kapanması ihtimaline karşı kendini güvenceye almak istiyorsa Kıbrıs politikasının enerji politikası ile olan bağlantısını görmeli ve buna göre davranmalıdır.

Çünkü Kıbrıs Adası'nda üslenerek Türkiye'ye tehdit unsuru olan bir güç, Bakü Ceyhan hattının çıkışını kontrol edebilecek, dolayısıyla enerji koridorunda söz sahibi olarak istediği şartlarla Türkiye'yi savunma durumuna geçmek zorunda bırakacaktır. Bu sebeple Kuzey Kıbrıs'ta Türk askeri varlığının bulunması Bakü Ceyhan hattının güvenliğinin sağlanması açısından zorunludur. Çünkü güney limanlarından petrol gemilerini Kuzey Kıbrıs'ta üslenerek muhasım bir güç sebebiyle hareket ettiremeyen Türkiye, çatışma anında enerji ikmalini yapamayacaktır.

³¹⁷ Gül, *a.g.e.*, s.12.

SONUÇ

Genel strateji açısından incelendiğinde görülecektir ki Anadolu-Balkanlar ekseninde kurulan her ülke tarih boyunca gerçek manada güçlü olabilmek için Anadolu'yu çeviren deniz eksenlerinde güçlü olmak zorunda kalmıştır.³¹⁸ Bu yüzden Türkiye'nin ulusal stratejisi açısından Kıbrıs'ta egemenlik kurmak; deniz yollarında etkili olmak ve enerji koridorlarını kontrol etmekle aynı anlamdadır. Unutulmamalıdır ki deniz ticaretinde ve enerji ihtiyacını karşılamada bağımsız ve güvenli bir ortam yaratmak zorunda olan Türkiye, ulusal çıkarlar ve strateji açısından Kıbrıs'ta Türk askeri gücünü sürekli olarak bulundurmaya zorundadır.

Kıbrıs sorununun bir diğer ifadesi bu adadan vazgeçilmesi durumunda Türkiye'nin Akdeniz ve Ege'den vazgeçmiş olacağı gerçeğidir.³¹⁹ Ticaretinin %88' ini denizden yapan Türkiye için Ege'den sonra Akdeniz kıyılarının da bir başka gücün denetimine açık olması demek kuşatılma durumunda ekonomisinin felce uğrayarak çökmesi demektir.³²⁰

³¹⁸ Ahmet Davutoğlu, *Stratejik Derinlik*, Küre Yayınları, İstanbul, 2003, s.151.

³¹⁹ Mümtaz Soysal, *Aklını Kıbrıs'la Bozmak*, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1995, s.68.

³²⁰ Osman Metin Öztürk, *Doğu Akdeniz Ve Kıbrıs*, Altın Küre Yayınları, Ankara, 2003, s.91.

Türkiye'nin yakın çevre güvenliğinin 150-500 km. arasında bulunan kuşaktan sağlanması gerekli iken,³²¹ Anadolu kıyılarına 75 km. mesafede bulunan Kıbrıs; jeopolitiğin devlet ve coğrafya unsurlarının birleşimine en güzel örnektir. Bilindiği üzere coğrafi olarak kendisine yönelik tehditleri karşılayamayan bir devletin var olabilmesi mümkün değildir.

Bu sebeple jeopolitiğin en temel kuralı uyarınca gelebilecek tehditleri engellemek için Türk askeri gücü Kıbrıs'ta bulunmak zorundadır. Askeri, ticari ve politik olarak Doğu Akdeniz'de jeopolitik güç olmanın temelinde yatan esas faktör Kıbrıs'a egemen olmaktır.

Bu sebeple Kıbrıs Türk politikacıları ve asker-sivil bürokratlar için jeopolitik anlamının yanında psikolojik olarak da son çekilme ve direnç noktasıdır.³²² Kıbrıs'ın Yunanistan'a ilhakı durumunda jeopolitik olarak Ege'yi kapatan Atina aynı şekilde Doğu Akdeniz'i de kapatacak ve Türkiye karşısında jeopolitik bir avantaj elde edecektir.³²³ Çünkü Anamur'a olan 75 km. uzaklığıyla Anadolu'nun güney ikmal yollarını kapatacak ve Doğu Anadolu'ya kadar tüm hava sahasını kontrol edebilecek bir konumda olan Kıbrıs, Akdeniz jeopolitiğinde en az Girit kadar önemli bir rol oynamaktadır.³²⁴

Jeopolitik verilerin yanında deniz ticareti ve enerji ithalatı açısından da Kıbrıs Adası'nın durumu incelenirse önemli veriler ortaya çıkmaktadır:

Türkiye'nin 1998'de ihracatının /ithalatının toplamı 150 milyon ton civarında gerçekleşmiş olup bunun 105 milyon tonu denizden ulaşmıştır. Bu 105 milyon tonun ise

³²¹ Necdet Timur, "Doğu Akdeniz'in Güvenliği", *Ulusal Strateji Dergisi*, İstanbul, Eylül 2004, s.32.

³²² Kudret Özersoy, *Kıbrıs Sorunu Hukuksal Bir İnceleme*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara, 2002, s.13.

³²³ Erol Manisalı, *Avrupa Kışkırcısında Kıbrıs*, Derin Yayınları, İstanbul, 2004, s.43.

³²⁴ İbrahim Artuç, *Kıbrıs'ta Savaş ve Barış*, Kastaş yayınları, İstanbul, 1989, s.46.

%75'i Ege Denizi üzerinden nakledilmiştir. 1998 itibariyle tüketilen 30 milyon ton petrolün 27 milyon tonu dışarıdan ve Ege Denizi yoluyla gelmiştir³²⁵

Türkiye'nin ortalama 120 milyon tonluk yükleme boşaltma kapasitesinin %25'i Akdeniz, %21 'i ise Ege limanlarından yapılmıştır.

Türkiye'nin enerji tüketimi hızı ekonomik büyümesinin hızından iki katı daha hızlıdır. Bugünkü verilerle hesaplanırsa 2020 yılına kadar en az 40 milyar dolarlık petrol ithal edilmesi gerekmektedir.³²⁶

Özellikle Azerbaycan petrolünün taşıma rotasında bulunan Türkiye enerji politikasını oluştururken bazı konularda daha rasyonel davranmak zorundadır. Bu sebeple Türkiye Akdeniz'de güvenlik sistemini güçlendirmek zorundadır.³²⁷

Türkiye eğer bölgesinde enerji hatları konusunda stratejik bir rol oynamak ve Ege Denizi ticaret yolunun kapanmasına karşıda kendini güvenceye almak istiyorsa Kıbrıs politikasının enerji politikası ile olan bağlantısını görmeli ve buna göre davranmalıdır.

Çünkü Kıbrıs adasında üslenerek Türkiye 'ye tehdit unsuru olan bir güç, Bakü Ceyhan hattının çıkışı kontrol edebilecek, dolayısıyla enerji koridorunda söz sahibi olarak istediği şartlarla Türkiye'yi savunma durumuna geçmek zorunda bırakacaktır. Bu sebeple Kuzey Kıbrıs'ta Türk askeri varlığının bulunması Bakü Ceyhan hattının güvenliğinin sağlanması açısından zorunludur.

³²⁵ Taner Baytok, *Bir Asker Bir Diplomat*, Doğan Kitapçılık, 2001, İstanbul, s.150.

³²⁶ Güven Önal, "Enerjide Özkaynakların Kullanımı ve Önemi", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, Şubat 2003, s.34

³²⁷ Vasilis Fuskas, *Balkanlar-Ortadoğu-Kafkasya ve A.B.D Politikaları*, Aykırı Yayıncılık, İstanbul, 2004, s.115.

Sonuç olarak tam bağımsız ve kuşatılma korkusu olmadan deniz ticaretini devam ettirmek ve sürekli artan enerji talebini güvenli bir şekilde sağlamak için Türkiye'nin Kıbrıs' ta askeri güç bulundurması tarihi ve coğrafi bir zorunluluktur.

KAYNAKÇA

I.RESMİ YAYINLAR VE RAPORLAR

Avrasya Dosyası Özel Enerji Raporu, (2003), A.S.A.M. Yayınları, Ankara.

Egemenlik, Avrupa Birliği ve K.K.T.C., (1999), K.K.T.C. Dışışleri ve Savunma Bakanlığı
Tanıtım Dairesi Yayınları, Lefkoşe.

2003 Yılı Deniz Sektörü Raporu, (2004), Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.

Resmi Gazete

II.SÜRELİ YAYINLAR

Akşam

Cumhuriyet

Hürriyet

Milliyet

Radikal

Referans

Sabah

Tercüman

III. ARAŞTIRMA VE İNCELEME ESERLER

ADIYEKE/ADIYEKE, Ayşe Nükhet-Nuri; (2002), *Kıbrıs Sorunu'nun Anlaşılmasında Tarihsel Bir Örnek Olarak Girit'in Yunanistan'a Katılması*, S.A.E.M.K. Yayınları, Ankara.

AKALIN, Hakkı; (2000), *Ege'de Bahar Gül mü-Dikeni mi?*, Ümit Yayıncılık, Ankara.

AKALIN, Hakkı; (2002), *İnfaz Yeri Kıbrıs*, Ümit Yayıncılık, Ankara.

AKAT, Mehmet Tanju; (1992), *20.Yüzyıl Savaşları*, KASTAŞ Yayınları, İstanbul

AKDENİZ, Hüsmen, (2003); “Jeopolitik ve Jeostratejik Teoriler Kapsamında Küreselleşmenin Geleceği ve Türkiye”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, s.s.80-86.

AN, Ahmet; (2004), *Küçük Adada Büyük Oyunlar*, NK Yayınları, İstanbul.

ARTUÇ, İbrahim; (1989), *Kıbrıs'ta Savaş ve Barış*, Kastaş Yayınları, İstanbul.

AYMAN, S.Gülden; (2000), *Tirmandırma Siyasetine Bir Örnek: S-300 Krizi*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara.

AYMAN, S.Gülden; (2001) *Güç, Tehdit ve İttifaklar*, S.A.E.M.K. Araştırma Projeleri Dizisi, Ankara.

AYMAN, S.Gülden; (2003), “Yunanistan'ın Stratejik Çıkması ve AGSP”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, s.s.59-74.

- BAĞ, Faik Serkan; (2002), *Avrupa Birliği Çerçevesinde Kıbrıs Sorunu ve Türkiye'nin Kıbrıs Politikası*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Ana bilim dalı, Konya.
- BARGUT, Şemsettin; (2000), *1.Dünya Harbi ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekatı*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara.
- BAŞEREN, Sertaç Hami; (2000), "Doğu Akdeniz Kıta Sahanelığı Uyuşmazlığı Üzerine Bir Değerlendirme", *Ege Kıta Sahanelığı Sempozyumu*, Denizcilik Müşteşarlığı Yayımı, İstanbul.
- BAYAT, Mert; (1986), *Milli Güç ve Devlet*, Belge Yayınları, İstanbul.
- BAYDAR, M.Naci; (2004), *AB-Türkiye-Kıbrıs*, Beta Yayınları, İstanbul.
- BOSTANCI, Meltem; (2000), *Dünya Enerji Politikalarında Türkiye'nin Yeri*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Ana bilim Dalı, İstanbul.
- BAYTOK, Taner; (2001), *Bir Asker Bir Diplomat*, Doğan Kitapçılık, İstanbul.
- CEM, İsmail; (2004), *Türkiye-Avrupa-Avrasya*, Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- ÇAKAR, Filiz Yıldız; (2002), *Avrupa Birliği Kıbrıs İlişkileri ve Kıbrıs Sorunu*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, Ankara.
- DAVUTOĞLU, Ahmet; (2003), *Stratejik Derinlik*, Küre Yayınları, İstanbul.
- DALKANAT, M. Cenk; (2001), *Türkiye'nin Deniz Alaka ve Menfaatlerinin Geliştirilmesi İçin İzlenecek Denizcilik Stratejisinin Ana Hatları Ne Olmalıdır*, Deniz Harp Akademisi Bitirme Tezi, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul.
- DEMİRTAŞ, Birgül; (2002), *Türkiye-Yunanistan Eski Sorunlar-Yeni arayışlar*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara.

- DENKTAŞ, Rauf R.; (1996), *Rauf Denktaş'ın Hatıraları*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul.
- DÜMEN, Erdoğan; (1990), *Denizde İkinci Dünya Harbi Akdeniz Harekatı*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul.
- EARLE, Edward Mead; (2003), *Modern Stratejinin Yaratıcıları*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara.
- EMANET, Hakan; (2003), *Deniz Hakimiyetinden Dünya Hakimiyetine Giden Yolda Türk Boğazları*, IQ Yayınları, İstanbul.
- ESLEN, Nejat; (2003), *Tarih Boyu Savaş ve Strateji*, Q Matris Yayınları, İstanbul.
- FIRAT, Melek M.; (2002), *Türkiye'nin Komşuları*, İmge Yayınevi, Ankara.
- FOUSKAS, Vasilis; (2004), *Balkanlar-Ortadoğu-Kafkasya ve A.B.D Politikaları*, Aykırı Yayıncılık, İstanbul.
- GRAY, Colin S.; (2003), *Jeopolitik-Strateji-Coğrafya*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara.
- GÜL, Atakan; (1995), *Avrasya Boru Hatları ve Türkiye*, Bağlam Yayıncılık, İstanbul.
- HANGÜN, Süleyman Mert; (2002), *Kıbrıs Sorununun Yunanistan Avrupa Birliği Ve Türkiye İlişkileri Bakımından Değerlendirilmesi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Kamu Yönetimi Ana Bilim Dalı, İzmir.
- HASGÜLER, Mehmet; (2004), *Kriz Üçgeninde Türkiye*, ANKA Yayınları, İstanbul.
- IŞIKLAR, Hakan Cem; (2005), *Ege 'de Casus Belli*, Ümit Yayıncılık, Ankara.
- KARACA, Kutaş; (2003), "Petrol ve Petrolün Jeopolitik değeri", *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, s.s.113-123.
- KARADAĞ, Raif; (2004), *Türk Hariciyesinin Çetin Sınavı Kıbrıs*, Emre Yayıncılık, İstanbul.
- KAYNAK, Mahir; (2004), *Büyük Ortadoğu Projesi*, İlk Yayınları, İstanbul.

- KESER, Ulvi; (2003), “Son Elli Yıllık Süreç İçinde Kıbrıs Meselesi ve Avrupa Birliği”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Sayı-2, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, s.s.241-259.
- KUMKALE, Tahir Tamer; (2004), *Kıbrıs'ta Sona Doğru*, Q Matris Yayınları, İstanbul.
- LİDDELHART, B.H.; (2002), *Strateji Dolaylı Tutum*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara.
- MAHAN, Alfred Thayer; (2003), *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*, Q Matris Yayınları, İstanbul.
- MANİSALI, Erol; (2004), *Avrupa Kışkacında Kıbrıs*, Derin Yayınları, İstanbul.
- MÜMTAZ, Hüseyin; (2004), *Kıbrıs'ın Çılgılığı*, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul.
- MÜTERCİMLER, Erol; (1997), *21.YY. ve Türkiye Yüksek Strateji*, Erciyaş Yayınları, İstanbul.
- NİKOLAYDİS, Kalipso; (1999), *Yunan Paradoksu*, Doğan Kitap, İstanbul.
- OBERLING, Pierre; (1987), *Bellapais'e Giden Yol*, Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, Ankara.
- ÖNAL, Güven; (2003), “Enerjide Özkaynakların Kullanımı ve Önemi”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, s.31-39.
- ÖYMEN, Onur; (2002), *Silahsız Savaş-Bir Mücadele Sanatı Olarak Diplomasi*, Remzi Kitapevi, İstanbul.
- ÖZDEMİR, İhsan; (2001), *Deniz Ulaştırmanın ve Ege Denizinin Artan Önemi*, Deniz Harp Akademisi Bitirme Tezi, Harp Akademileri Komutanlığı Basımevi, İstanbul.
- ÖZERSOY, Kudret; (2002), *Kıbrıs Sorunu Hukuksal Bir İnceleme*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara.

- ÖZTÜRK, Osman Metin; (2003), *Doğu Akdeniz Ve Kıbrıs*, Altın Küre Yayınları, Ankara.
- PALA, Cenk ; (2003), “21.Yüzyıl Dünya Enerji Dengesinde Petrol”, *Avrasya Dosyası*, A.S.A.M. Yayınları, Ankara.
- SALIŞIK, Salahattin; (1968), *Türk Yunan İlişkileri ve Etnik-i Eterya*, An Yayıncılık, İstanbul.
- SOYSAL, Mümtaz; (1995), *Aklını Kıbrıs’la Bozmak*, Bilgi Yayınevi, Ankara.
- SUNU, Mustafa Z.; (2003), “Petrol ve Doğalgazın Yeraltında Depolanması”, *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara, s.s.41-51.
- ŞARMAN, Kansu; (2004), “Spadlar Mersin’e Çıkarılıyor”, *Popüler Tarih Dergisi*, s.s.10-16.
- TAĞMAÇ, Ahmet; (1998), *Türkiye’nin Avrupa Birliğine Entegrasyonu Sürecinde Deniz Ticaret Politikası*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası İktisat Bilim Dalı, Ankara.
- TARAKÇI, Nejat; (2005), *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul.
- TETİK, Ahmet; (2001), *Devletler Hukuku*, Harp Akademileri Komutanlığı Yayınları, İstanbul.
- TİMUR, Necdet; (2004), “Doğu Akdeniz’in Güvenliği”, *Ulusal Strateji Dergisi*, İstanbul, s.s.31-35.
- TÜRKMEN, İlter; (1997), *Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç*, TTK Yayınları, Ankara.

ÜLGER, İrfan Kaya; (2002), *Avrupa Birliği Kiskacında Kıbrıs Meselesi*, Ahsen Yayıncılık, Ankara.