

T.C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

DENİZCİLİK GÜCÜNÜN GELECEĞİ

Mehmet Ceyhun DÜLGER
YÜKSEK LİSANS TEZİ
STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI

GEBZE
2006

T.C.
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

DENİZCİLİK GÜCÜNÜN GELECEĞİ

Mehmet Ceyhun DÜLGER
YÜKSEK LİSANS TEZİ
STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI

TEZ DANIŞMANI
Yrd.Doç.Dr. Abdülkayyum KESİCİ

GEBZE
2006

ÖZET

TEZ BAŞLIĞI : Denizcilik Gücünün Geleceği

YAZAR ADI : Mehmet Ceyhun DÜLGER

Devletler için ekonomik ve savunma açılarından hayati konumda bulunan denizcilik gücünden azami faydayı sağlayabilmek için denizcilik gücü iyi anlaşılmalı ve bu gücün gelişiminin yönlendirilebilmesi maksadıyla, geleceği hakkında yeterli öngörü ve bilgiye sahip olunmalıdır.

Denizcilik gücünün geleceğini araştırmayı hedefleyen bu çalışmada, öncelikle tarihsel sürecin sağladığı ip uçları üzerinden ilerlenerek geleceğin şekillenmesinde etken olabilecek unsurlar belirlenmiş, ortaya çıkan unsurlar, günümüzün dinamikleriyle de karşılaştırılarak denizcilik gücünün geleceğine dair bir takım öngörü ve tahminler geliştirilmiştir.

Yapılan incelemeler neticesinde denizcilik gücünün deniz ticareti aracılığıyla devletlerin zenginleşmesindeki küçümsenemeyecek payı ve Dünya Savaşları ile Soğuk Savaş dönemi için de tarihsel süreç üzerindeki etkisi teyit edilmiştir.

Bu kapsamda, Mahan tarafından da öğütlendiği üzere, devletin dünya ölçeğinde bir etkinlik düzeyine ulaşması için denizcilik gücünü barış zamanında idame etmek ve geliştirmekten başka şansı olmadığı, bu konuda düşülebilecek herhangi bir zafiyetin dahi devletin varlığını ve geleceğini tehlikeye sokabileceği sonucuna varılmıştır.

SUMMARY

THESIS SUBJECT : The Future Of The Sea Power

AUTHOR : Mehmet Ceyhun DÜLGER

In order to provide the maximum benefit from the sea power, which is vital for the state from economical and defence view, the significance of the sea power is needed to be very well understood. Furthermore enabling sea power to improve needs enough knowledge and foresight.

In this project, which aims to investigate the future of the sea power, firstly it is preferred to proceed with the help of the clues gathered throughout the history to designate the factors which will influence shaping the future, afterwards these factors has been compared with the dynamics of today in order to develop new foresights and estimations related with the future of the sea power.

As a result throughout the investigation, the portion of the sea power using the sea trade function at the growing wealthiness of the state, and also the influence of the sea power upon the history throughout the World Wars I&II and Cold War has been confirmed.

In this manner, as also had been advised by Mahan, a result has been reached that in order to reach to an influence throughout the world scale, the state has no other chance instead of maintaining and improving the sea power, and any deficiency with this issue can even endanger the being and the future of the state.

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım süresince yönlendirme ve destekleriyle bana yardımcı olan ve ufkumu genişleten danışmanım Yrd. Doç. Dr. Abdülkayyum KESİCİ'ye, gerek derslerde gerekse ders dışı zamanlarda her türlü imkanı sağlayarak yardımlarını esirgemeyen GYTE akademik personeline teşekkürü bir borç bilirim.

Birey olarak yetişmemde ve bugünkü eğitim düzeyine ulaşmamda büyük katkıları olan mensubu olduğum Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na, Deniz Harp Okulu yıllarından itibaren denizcilik konularına olan ilgimizi doğru şekilde yönlendirmeye çalışarak, bu konuda bulunduğumuz camia ve ülkemize hizmet etmememizi vasiyet eden değerli akıl hocamız Müteveffa Dz. Kur. Kd. Alb. Coşkun GÜNGEN'in manevi şahsiyetine, her zaman kararlarımı destekleyerek yanımda olan ailem ve çalışmalarım süresince sıkıntılı çalışmalarına neşe katarak hayatıma huzur ekleyen, sabrına hayran olduğum değerli eşime teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	iv
SUMMARY	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER DİZİNİ	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	x
ŞEKİLLER DİZİNİ	xii
ÇİZELGELER DİZİNİ	xiii
HARİTALAR DİZİNİ	xiv
1. GİRİŞ	1
2. DENİZCİLİK GÜCÜ NEDİR?	6
2.1. Denizcilik Gücüne Kavramsal Yaklaşım: Denizcilik Gücü Sistemi	6
2.2. Denizcilik Gücünün Kavramlaşma Süreci: Mahan ve Corbett	10
2.3. Denizcilik Gücünü Oluşturan Faktörler ve Yorumlanması	13
3. DENİZCİLİĞİN YAŞAMA KATKILARI	17
3.1. İnsanoğlunun Suyla Tanışması	17
3.2. Akdeniz ve Değişen Yaşam	19
3.3. Denizcilik Gücünün Evrimleşme Süreci	22
3.3.1. Kürek Dönemi	23
3.3.2. Yelken Dönemi	23
3.3.3. Buhar Dönemi	24
3.3.4. Nükleer Dönem	24
4. DENİZCİLİK GÜCÜNÜN İLK DÖNEMLERDEKİ ETKİLERİ	26
4.1. Deniz Taşımacılığının Mucitleri: Fenikeliler	26
4.2. Akdeniz’de Türk Hakimiyeti	30
4.3. Keşifler ve Avrupa	32
4.4. Nelson ve İngiliz Deniz İmparatorluğu	35
4.5. Amerika Kıtasında Ekonomik Mücadele	39

5. YAKINÇAĞ VE GÜNÜMÜZ DENİZCİLİĞİNİN ŞEKİLLENMESİ	43
5.1. Sanayi Devriminin Denizciliğe Armağanları	43
5.2. Avrupa'da Denge Arayışları ve Dünya Savaşları Dönemine Denizciliğin Etkisi	44
5.3. Soğuk Savaş ve Sonrasında Denizcilik Gücünün Gelişimi	54
6. DENİZCİLİK GÜCÜ VE HÂKİMİYET TEORİLERİNDEKİ YERİ	60
6.1. Deniz Hâkimiyeti Teorisi	61
6.2. Kara Hâkimiyeti (Heartland-Kalpgah) Teorisi	65
6.3. Kenar Kuşak Teorisi ve Soğuk Savaş Uygulamaları	67
6.4. Havacılık ve Hava Hâkimiyeti Teorileri	69
6.5. Hayat Alanı Teorisi ve Bush Dönemi ABD Politikalarının Karşılaştırılması	71
6.6. Yeni Hâkimiyet Teorileri ve Yakın Dönem ABD Politikaları	73
6.7. Hâkimiyet Teorilerinde Öne Çıkan Geleceğin Deniz Gücü	76
7. GÜNÜMÜZ VE GELECEĞİN DENİZCİLİK GÜCÜ	79
7.1. Denizcilik Gücünün Ekonomik Çarpanları	79
7.2. Denizcilik Gücüne Getirilen Hukuki Açılımlar	90
7.3. Ticaret Filolarının Harp Görevleri	93
7.4. Denizden Terör ve Deniz Haydutluğu'nun Güvenlik Alanında Ortaya Çıkardığı Etkiler	94
7.4.1. Deniz Haydutluğu	95
7.4.2. Denizden Terör	96
7.4.2.1. Denizden Terör ve ABD – NATO Politikaları	100
7.4.2.2. Denizden Terör ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi	101
7.5. Denizcilik Gücünün Geleceği ve Deniz Kuvvetlerine Yüklenen Yeni Görevler	102
7.5.1. Ulusal ve Bölgesel Güvenlik Odağında 21. Yüzyıl Deniz Kuvvetleri	106
7.5.2. Küçük Devletlerin Donanmaları	110
7.6. Denizcilik Gücü İçin Gelecek Senaryoları	113
7.6.1. Barış Ortamı Odaklı Senaryoda Denizcilik Gücünün Gelişim Trendi	113

7.6.2. Savaş Odaklı Senaryoda İki Parçalı Deniz Gücünün Dalga Formu Gelişim Spektrumu	115
8. SONUÇLAR	120
KAYNAKLAR	130
ÖZGEÇMİŞ	139

SIMGELER VE KISALTMALAR DIZINI

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BOP/GOP	Büyük Ortadoğu Projesi/Genişletilmiş Ortadoğu Projesi
CENTO	Central Treaty Organization (Merkez Antlaşması Örgütü, Bağdat Paktı)
DWT	Deathweight Tonnage (Gemi Net Ağırlığı için kullanılan ağırlık birimidir)
FAO	Food and Agriculture Organization (Gıda ve Tarım Örgütü)
FOC	Flag of Convenience (Açık Sicil Ülkesi)
GRT	Gross Tonnage (Gemi Brüt Ağırlığı için kullanılan ağırlık birimidir)
ILO	International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Organizasyonu)
IMO	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Organizasyonu)
ISPS code	International Ship and Port Facilities Security Code; (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu)
KEİK	Karadeniz Ekonomik İşbirliği Konseyi
KUH	Karadeniz Uyum Harekatı (Operation Black Sea Harmony)
MARPOL 73/78	Maritime Pollution, Protosol of 1978 Relating to the International Convention for the Pollution From Ships, 1973, (Uluslararası Deniz Kirliliğini Önleme Sözleşmesi 73/78)
MCMFORSOUTH	Mine Countermeasures Force Southern Region (Güney Bölgesi Mayın Karşı Tedbirleri Kuvveti)
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Kuzey Atlantik

	Antlaşması Örgütü)
NAVSOUTH	Allied Naval Forces Southern Europe (Güney Avrupa Müttefik Deniz Kuvvetleri)
OEA	Operation Active Endeavour (Aktif Girişim Harekatı) / Operation Active Effort (Aktif Çaba Harekatı)
SEATO	South East Asia Treaty Organization (Güneydoğu Asya Antlaşması Örgütü)
SLOC	Sea Lines of Communication; Deniz Ticaret (İletişim) Yolları
SOLAS	International Convention for Safety of Life at Sea (Uluslararası Denizde Yaşam Emniyeti Sözleşmesi)
STANAVFORMED	Standing Naval Force Mediterranean (Akdeniz Daimi Deniz Gücü)
UNCED	United Nations Conference on Environment and Development (BM Çevre ve Gelişme Konferansı)
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (BM Deniz Hukuku Sözleşmesi)
yy.	Yüzyıl

ŞEKİLLER DİZİNİ

<u>Şekil</u>		<u>Sayfa</u>
2.1.	Denizcilik Gücü Sistemi	9
7.1.	Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT Gelişimi (1995-2004)	85
7.2.	Anlaşmazlık – İşbirliği Spektrumu	116
7.3.	İki Parçalı Deniz Gücünün Dalga Formu Gelişim Spektrumu	118

ÇİZELGELER DİZİNİ

<u>Çizelge</u>	<u>Sayfa</u>
5.1. 1922 Washington Konferansı'na Katılan Devletler İçin Sahip Olunabilecek Toplam Gemi Miktarları (Ton)	48
5.2. Dünya Savaşı'nda Gemi Tiplerine Göre Tarafların Zayıatı (Adet)	53
7.1. Tanker - Kuru Yük Karşılaştırmalı Dünya Deniz Ticaret Hacmi (Milyon Ton)	81
7.2. Yakın Dönem Dünya Deniz Ticaret Hacminin Mal Grupları İtibarıyla Gelişimi (Milyon Ton)	83
7.3. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (300 Gt ve Üzeri)	84
7.4. Dünya Deniz Ticaret Filosunun İlk 25 Ülkesi	86
7.5. Ocak 2005 İtibarıyla Dünya Filosundaki 20 Ülkenin Ulusal ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GRT ve Üzeri)	87
7.6. Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibarıyla Dağılımı (15 Nisan 2006)	88
7.7. Denizdeki Terörizmin Kronolojisi (1961-2004)	98

HARİTALAR DİZİNİ

<u>Harita</u>		<u>Sayfa</u>
4.1.	Fenikelilerin Kuzey Avrupa ve Afrika Seyahatleri	28
5.1.	İki Kutuplu Dünya ve Taraflar	57
6.1.	Mackinder' in Kalpgahı, İç Hilal ve Dış Hilal veya Adalar Hilali	65

1. GİRİŞ

Günümüz dünya düzeninin oluşması ve idamesi sürecinin başlıca gizli kahramanlarından biri olan denizcilik gücü, aslında günlük hayat kargaşasında yaşam mücadelesi vermekte olan çoğu insan için pek uzak bir kavramdır.

Her gün işlerine karayoluyla giden, yine denizden uzaktaki işyerinde gün boyu çalışıp, akşam üzeri yine denizden uzaktaki evlerine dönen insanlar için deniz genellikle, çok seyrek de olsa bazı yolculuklar için aracı olan, hafta sonunda kıyısına gidip gezinti yapılan, keyifli vakitlerin ortağı olan, dinlendiren, huzur veren bir araçtır.

Ancak bu insanların bilmediği bir şey daha vardır, deniz sadece varlığıyla bile insanların hayatına küçük sihirli dokunuşlarda bulunurken, insanlar da düşünceleriyle denizcilik gücünün birer parçası oluverirler.

Denizcilik gücü, denizle ilişkisi olan maddi ya da manevi her şeyin bütünüdür. Denizdeki geminin aylar süren yolculuklar neticesindeki düşünceleriyle de, gemisinin götürdüğü yükün geminin sahibine kazandırdığı ekonomik getiriyle de, yükün işlenmek üzere götürüldüğü fabrikanın üretimiyle de, devletin hem yükün taşınmasından, hem de üretilen malın satışından aldığı vergiyle de ilişkilidir.

Zamanı geldiğinde devletin ekonomisine katkıda bulunurken, zamanı geldiğinde devletin savunmasını sağlayan denizcilik gücü, aslında önemini fark etmeden yaşamını sürdüren bir çok insana rağmen tarihsel sürecin, bugünkü yaşamın ve geleceğin bir parçasıdır.

İnsanoğlunun varoluşundan bu yana önce karşısında engel, sonra çeşitli ulaşım araçları vasıtasıyla yol görevi gören denizler ile medeniyetin

ilerlemesinde önemli bir etken olan denizcilik gücünün, tarih boyunca üstlendiği görevi gelecekte de sürdüreceği şüphesizdir.

İşte denizcilik gücünün geleceğinin önemi bu noktada öne çıkmaktadır. Günümüzü de kapsayan tarihsel sürecin şekillenmesinde ve gelişmesinde devletler için gerek ekonomik, gerekse mevcudiyetlerinin idamesi açısından belirleyici olan denizcilik gücünden, gelecekte azami faydayı sağlamak mümkün olacaktır. Bu faydanın sağlanabilmesinin yolu, ancak denizcilik gücünün iyi anlaşılacak özümsebilmesinden geçmektedir. Nitekim bu özümseme için, örnekleriyle birlikte tarihsel sürecin araştırılarak, bu süreç içerisindeki dipnotların ortaya çıkarılması gerekecektir.

Bu kapsamda çalışmanın başından itibaren denizcilik gücünün tarihsel sürecinin araştırılması için, geniş bir tarih spektrumunda konu hakkında kaleme alınmış yerli, yabancı kaynak dokümanlar yanında süreli yayınlardan ve tezlerden de yararlanılmıştır. Bu maksatla denizcilik gücü kavramının geleceğine ilişkin kanı ve sonuçları içerebilecek dokümanlara ulaşmak hedefiyle Deniz Müzesi, Deniz Harp Okulu ve Deniz Tarihi Arşivi kütüphaneleri taranmış, bunun yanında İnternet aracılığıyla konuyla ilgili olduğu değerlendirilen bazı dokümanların teminine gidilmiştir.

“Denizcilik Gücünün Geleceği”ni araştırmayı hedefleyen bu tez çalışması, oldukça geniş kapsamlı bir konusu olmasına rağmen, araştırmacının ilerlemesiyle şekillenmiş, denizci diliyle doğru rüzgarlar ve rotalar izlenerek, çok genel ifade ile tanımlanmış konunun dayanakları belirginleşmiştir.

Geleceği sorgulayabilmek için denizcilik gücünün hangi temeller üzerine oturduğunu ortaya çıkarmak ve bu temelleri oluşturan ana sütunlar üzerinde yoğunlaşmak, tahmin ve öngörülerini bu sütunlar üzerinde geliştirmek gerekmektedir. Bunun için ise hiç kuşkusuz geçmişe bakmak lazımdır. Bir anlamda geçmişin algoritmasını çözmek, geleceğin ne yönde şekilleneceğinin de anlaşılmasını sağlayacaktır.

Ancak matematik gibi kesin ve somut kuralları olmayan yaşam, insanoğlunun yaratıcılığı nedeniyle, sürekli devinmekle kalmaz, gelişerek dönüşür. Bu noktada yaygın “Tarih tekerrürden ibarettir” deyişi ise kısır kalırken belki de yeni bir deyişe ihtiyaç vardır: “Tarih önüne çıkan her gelişmeyi bünyesine katıp, çığ gibi yuvarlanarak ilerler”. Nitekim tarihin tekerleği her dönüşünde, bize aynı gibi gözükse ancak birbirinden tamamen farklı izler bırakmaktadır. İlerlemekte olan medeniyet tekerleğinin bastığı zeminin şekli, tarihi yönlendiren fikirlerin, insanlar değiştikçe yerlerini yenilerine bırakmaları gibi, hiçbir zaman aynı olamayacaktır.

Dolayısıyla geçmişin incelenmesi, sadece benzerlikleri ortaya çıkarmak maksadıyla değil, aynı zamanda farklılıkları da ortaya çıkarmak maksadıyladır. Yılların başlangıçta insana ağır ağır dönüyormuş gibi gelen tekerleği, yaşlandıkça nasıl hızlanıyorsa, yaşam da aynı oranda hızlanmakta, değişmekte, dönüşmektedir. Bu araştırmada geçmişin incelenmesi, bu dönüşümü ortaya çıkarmak, formülize etmek maksadını gütmektedir.

Ancak sadece geçmişi çözümlmek araştırmayı amacına ulaştıramayacaktır. Geleceğin algılanabilmesi için, günümüzün denizciliğinin geçmişle arasındaki bağıntının ortaya konması ve bu bağıntının gelecek perspektifine uygulanması yöntem olarak kullanılacaktır.

Bu kapsamda tezin yapısına göz atılacak olunursa, öncelikle denizcilik gücü kavramsal olarak incelenmiş, Denizcilik Gücü Sistemi ve alt kümeleri olan Deniz Gücü ve Deniz Kuvveti kavramları açıklanmıştır. Müteakiben denizcilik gücü kavramının faktörleriyle birlikte Amerikalı Albay Mahan tarafından ortaya atılması ile konuya ilişkin dönemin düşünürlerinin yorumlarına değinilmiştir.

Konuya odaklanmayı sağlayabilmek maksadıyla çalışmanın başında kısaca yer verilen genel tanımlar sayfalar tutacak şekilde derinlemesine incelenmemiştir. Zira literatürde, Mahan'ın etkisiyle 19. yüzyıl sonundan beri

yeterince doktrinleşmiş olan bu temel bilgilere, ilgilenenlerin ulaşabileceği pek çok doküman mevcuttur.

Denizcilik gücü kavramının tanıtımı sonrasında, denizciliğin ortaya çıkışıyla birlikte tarih sürecine etkisi ve gelişim evreleri ortaya konulmuş, ardından denizcilik gücünün gelişimine dönemsel örnekler verilmeye başlanarak, tarihsel süreç içine gizlenmiş geleceğe dair ipucu olabilecek hususlar süzölmeye başlanmıştır.

Bu maksatla öncelikle deniz taşımacılığının mucitleri Fenikeliler, İslamiyet sonrası Akdeniz'de Müslüman Türk hakimiyetinin öne çıkması, Avrupa'nın yüzünü batıya dönmesiyle başlayan Büyük Coğrafi Keşifler, İngiltere'ye dünya denizlerindeki hakimiyetini ve dünyanın gidişatını yönlendirme gücünü sağlayacak Napolyon Savaşları ile modern çağın habercisi Amerikan İç Savaşı incelenerek notlar çıkarılmıştır.

Hemen ardından 20.yy. öncesinde bu yüzyıla şekil verecek olan jeopolitik hakimiyet teorilerine göz atılarak, bunların uygulamaları I. ve II. Dünya Savaşları ile Soğuk Savaş dönemi detaylı bir şekilde araştırılmıştır.

Tarihsel sürecin incelenmesi sonrasında günümüz denizcilik gücü, denizciliğin ekonomik çarpanlarının ortaya konması ve günümüz deniz kuvvetlerinin gelişme trendleri açısından gelecek perspektifinde irdelenmiş, teknolojik gelişmelerin hem ticari hem askeri alanda etkileri gün ışığına çıkarılmıştır.

Böylelikle elde edilen tüm ipuçları tekrar hatırlanmış, bu ipuçları doğrultusunda öne çıkan hakimiyet teorisi olarak deniz hakimiyeti teyit edilmiş ve denizcilik gücünün soyut tarafı öne çıkarılarak kavramsal anlamı pekiştirilmiştir.

Müteakiben askeri ve ticari bahriyeler için yeni görevler ile gelişmeler paralelinde gelecek spektrumları çizilmeye çalışılmış ve denizde artan

güvenlik sorununa değinilmiştir. Son olarak denizcilik gücünün manevi boyutuna ilişkin çabaların geleceğe etkileri tahmin edilmeye çalışılarak savaş ve barış ortamına dair gelişme senaryoları geliştirilmiştir.

Sonuç bölümünde ise denizcilik gücünün tarihsel süreç ve gelecek spektrumundaki yolculuğu değerlendirilerek aşağıdaki ortak paydada birleşecek olan bir takım tahmin ve yargılara varılmıştır:

“Denizcilik gücünün geleceği hiç kuşkusuz parlak olacaktır ve denizcilik gücü günümüzü ve geleceği şekillendirmeye devam edecektir.”

2. DENİZCİLİK GÜCÜ NEDİR?

2.1. Denizcilik Gücüne Kavramsal Yaklaşım: Denizcilik Gücü Sistemi

“Bir milletin, denize ve denizciliğe ilişkin maddî ve manevî güçlerinin tamamı olarak tanımlanabilecek olan denizcilik gücü, aynı zamanda denize yönelik bütün imkân ve kabiliyetlerin, millî hedefler doğrultusunda ve millî menfaatler yararına değerlendirilmesi amacıyla geliştirilmesi için kullanılan gücü ifade etmektedir.” (Güngen, 1995, s.3)

Aslında yukarıdaki paragrafta Güngen tarafından tanımlanan denizcilik gücü kavramı üzerinde hala farklı fikir ve anlayışlar mevcut olup, günümüzde kavramın Denizdeki Güç¹, Denizden Gelen Güç² şeklinde değiştiğine dair yeni yorumlar dahi bulunmaktadır (Till, 2004, s.4).

Öte yandan denizcilik gücü ile deniz gücü kavramlarının karıştırılması sıklıkla karşılaşılan ve açıklık getirilmesi gereken bir husustur. Esasen bu kavramların yerli ve yabancı literatürdeki farklı kullanımları, kavramlar için farklı ifadeler kullanılması karışıklığı da mümkün kılmaktadır (Till, 2004, s.2).

Burada esas alınan “Denizcilik Gücü” kavramı, 1890’da Albay Mahan’ın ilk olarak “Sea Power” olarak tanımladığı ve denizciliğin somut tarafının yanında, gelişme nedenleri dahil olmak üzere soyut tarafını da değerlendirmeye almaktadır. Mahan tanımladığı bu kavrama, sadece denizdeki askeri kuvveti ya da sadece ticaret filolarını katmıyor, milli güce katkısı ve denizciliğin gelişimine neden olan temelleri de dahil ediyordu. Yani denizcilik gücü mevcut ülke potansiyelini, halkın bakış açısını, dünya politikalarında deniz gücü sayesinde edinilen başarıların oluşturduğu

¹ The Power at the Sea

² The Power from the Sea

maneviyatı da kapsar. Bu başarılar, deniz kuvvetinin vatan savunmasındaki yadsınamaz rolü olabileceği gibi, deniz ticaret filosunun ülke kalkınmasında, balıkçılığın ülkedeki açlığın giderilmesinde büyük katkıları olması şeklinde de gerçekleşebilir.

Nitekim yer küresinin yüzde 71'ini kaplayan denizler, dünyaya yalnız nicelik değil, nitelik ve içerik olarak katkı sağlarken; yer küresinin egemen varlığı insanoğluna ve toplumlara etkileri ile milli güçlere olan katkıları yönünden büyük önem taşımakta, içerdikleri büyük potansiyele ek olarak çok yönlü bir uygulama ortamı ve ulaştırma alanını da oluşturmaktadırlar.

Başka bir deyimle denizler, derinliklerindeki doğal kaynaklarla, su kütlesi içindeki canlı, cansız doğal değerlerle, dünya nimetlerinin oldukça büyük bir kısmını içermektedirler.

Tüm bu zenginliklerin bir araya gelmelerinin doğal sonucu olarak en büyük mücadele alanını da denizler oluşturmaktadır. Denizci devletler, deniz çıkar alanlarının serbestçe kullanımı için uluslararası hukuk çerçevesinde mücadelelerini sürdürmektedirler.

Deniz, kendinden yararlanmasını bilen milletlere sağladığı sonsuz nimetler ve çıkarlarla, uygarlıkların doğuşu ve gelişimine en büyük desteği oluşturduğu gibi bunların yayılmalarına ve kaynaşmalarına da yol açmıştır.

Nitekim tarih boyunca denizler, özgür ve kısıtlamalardan uzaktır. Mahan bunu açıklarken denizler için "...büyük bir yol ...insanların mallarıyla üzerinden her yöne gittiği büyük bir ortak alan..." demektedir.

Bu bakımdan rahatlıkla diyebiliriz ki çağlar boyunca deniz yolu ile yayılan değerlerin önde gelenleri; bilim, kültür ve uygarlık olmuştur. Tarih boyunca en büyük uygarlıklar, deniz kıyılarında kurulur ve oralardan yayılırken; denizin bilim ve kültürle olan çift taraflı ilişkisi devam ettikçe bu uygarlıklara olan somut ve soyut katkıları da artarak devam etmiştir.

Denizcilik gücü kavramının anlaşılması için karacı ve denizci devletlerin ve tarih üzerindeki etkilerinin karşılaştırılması yardımcı olacaktır. Dünya üzerinde denizci devletler olarak öne çıkan Fenikeliler, Venedikliler, Cenevizliler, Vikingler (bugün Norveçliler), İngilizler vb.lerinin tarih boyunca varoluşlarındaki denizcilik gücü payının daha yüksek olduğu aşikardır. Bu devletler etkilerini denizcilik gücü sayesinde büyük coğrafi bölgelerde sürdürmüşler başarılarını kıtalara yaymışlardır. Bu devletlerin başlıca sloganları adeta “Denizden başka şansımız yok!” olmuştur.

Rusya, Almanya, Osmanlı İmparatorluğu, Fransa karacı ekole dahil olan devletlerin ilerleyişlerinde ise her ne kadar başarılarını ve yayılmalarını denizlerde güçlü olduklarında gerçekleştirmiş olsalar dahi, denizle meşgul olunmasa da yaşamın pek değişmeden devam edeceği havası hakimdir. Bu devletler, ihtiyaç duymadıkları ya da ekonomik sıkıntılar yaşadıkları dönemlerde, ilk olarak denizcilik gücünün bileşenlerinden vazgeçmeye meyillidirler.

Burada istisna olarak ABD öne çıkmaktadır. Kıta devleti olarak kendi kendine yetebilme özelliğine rağmen ABD, tarih boyunca barışta ve savaşta küresel hakimiyetini idame edebilmek maksadıyla denize yönelik ve denizden geliştirdiği politikalarla denizciliğe verdiği önemi ortaya koymuştur.

Aslında esasen ABD'nin, Avrupa'dan deniz yoluyla gelen ve ilk zamanlarda henüz hiçbir sanayileşmenin olmadığı kıtada yaşamın idamesi için gerekli olan ihtiyaçlarının giderilmesi kapsamında denize bağımlı olan ve bu sayede denizin önemini anlamış halklar tarafından kuruluşundan itibaren, yüzü hep denize dönük olmuştur. ABD kütleli büyüklüğünü uzak yakın demeden bütün dünya ülkeleriyle ekonomik ilişkiler kurarak ve bu ilişkilerini deniz yoluyla idame ederek korumuş, bir anlamda, Mahan'a göre devletin zenginleşmesi için gerekli olan denizcilik gücünü; deniz ticareti, donanma ve üsler üçgenini idame ederek başarıyı günümüze kadar sürdürmüştür.

Özetle devletin ve milletin yaşamında en üst noktada yer alan ve siyasi, askeri, ekonomik, demografik, psiko-sosyal, kültürel, coğrafi, bilimsel ve teknolojik güç unsurlarının bileşimi olan milli güce ait tüm çabaların sarf edildiği millî menfaatler; deniz alaka ve menfaatleri bünyesinde denizcilik gücünün de katkısını almaktadır.



Şekil 2.1., Denizcilik Gücü Sistemi

Millî hedefler doğrultusunda ve millî menfaatler yararına kullanılmak üzere şekillenmesi gereken denizcilik gücünün, bir sistem olarak tanımlanması durumunda esas sistemi “Denizcilik Gücü Sistemi”, bu sistemin alt başlıklarını ise “Deniz Gücü” ile “Deniz Kuvveti” oluşturacaktır (Güngen, 1995, s.27).

Sistemin yapısını anlayabilmek için öncelikle bu üç kavramı algılamak gerekmektedir:

Sistemin esas unsuru olan “Denizcilik Gücü” kavramı, ait olduğu millet için bu geniş çerçevedeki düşünsel, duygusal, bilimsel, fiziksel, ekonomik, askeri ve politik çabaların toplam verimliliği ifade etmektedir.

“Deniz Gücü” ise denizcilik gücünün denizde bulunan bölümü ile onunla doğrudan bağlantılı bulunan kıyı kurum ve kuruluşlarının oluşturduğu güçtür. Bu da demektir ki, deniz ticaret filosu, balıkçı filosu, bilimsel araştırma filosu ve askeri donanma ile bunların bağlantılı olduğu üs ve limanlar; gemi yapım, bakım ve onarım tesisleri gibi sivil ve askerî kıyı kurum ve kuruluşları ile buralarda görev yapanlar deniz gücünün birer unsurudurlar.

“Deniz Kuvveti” ise yalnızca askeri donanmayı ifade ederken gemiler, personel, idari-lojistik kuruluşlar da dahil olmak üzere bütün komutanlık kademelerini, deniz harp silâh ve araçlarını kapsamına alır.

Öte yandan deniz kuvvetinin, hem askerî gücün, hem de denizcilik gücünün birer alt sistemi olduğu ve millî gücü kendi gücü oranında olumlu veya olumsuz olarak etkileyeceği söylenebilir. Nitekim deniz kuvveti, devletin savunmasıyla bağlantılı bir durumun ortaya çıkması durumunda, iç daireden çok dışarıya çıkar ve bütün denizcilik gücü sistemi bu kuvveti destekleme durumuna geçer (Dümen, 1979, s. 1-II-7).

Denizcilik gücü sistemi de, aynı noktadan hareketle, bir bütün ve millî gücün bir alt sistemi olarak, yine millî gücün bütün unsurlarını etkileyen ve onlardan etkilenen bir durumdadır. Aynı sistem yaklaşımı ile, denizcilik gücünün deniz kuvvetinin etkinliği üzerinde de önemli rolü olduğunu ve örneğin denizcilik bilincinin üst düzeyde bulunduğu bir toplumdaki bu özelliğin, deniz kuvvetine büyük katkı sağlayacağını vurgulamak gerekir.

2.2. Denizcilik Gücünün Kavramlaşma Süreci: Mahan ve Corbett

1890 yılında, A.B.D. Deniz Kuvvetleri'nden Albay Alfred Thayer Mahan(1840-1914)'ın “Denizcilik Gücünün Tarihe Etkisi, 1660-1753” adlı kitabı yayınlanmış, kitap hala buhar dönemine geçmenin sancılarını yaşayan

denizcilik alanında, adeta Darwin'in "Türlerin Kökeni"yle bilim dünyasında yarattığı etkinin benzerini yaratmıştır.

Mahan, kitabında denizcilik gücünün, incelediği tarihler arasındaki sürece etkisini ortaya koyarken, denizcilik gücünü etkileyen temel koşulları irdelemiş ve denizcilik gücünü milli güçle bağdaştırmıştır.

Mahan devletin, denizcilik gücü hakkında kesin bir politikası olması gerektiğini şöyle ifade etmektedir:

"Donanma stratejisi, ülkenin denizcilik gücünü, savaş zamanında olduğu gibi barış zamanında da oluşturmak, güçlendirmek ve artırmak olmalıdır." (Mahan, 2003, s.17)

Mahan, bir devletin büyümesinde en önemli etken olan deniz ticaretinin garanti altına alınması için donanmaya ve donanmanın ticaret yolları üzerinde etkin kullanımı için de üslere ihtiyaç olduğunu vurguluyordu. Nitekim Mahan'a göre devletler gelişmek için zenginleşmelidir, bu da ancak mal üretip ihraç etmekle sağlanabilir. Bu ticarete deniz ulaştırması başta gelen bir öneme sahiptir. Ancak ulaştırmanın korunması için deniz kuvvetlerine ihtiyaç vardır. Harp gemileri sürekli olarak denizde kalamayacaklarından ülkede ve deniz aşırı mevkilerde deniz üslerinin kurulması gerekir.

Netice olarak "Deniz Ticareti", "Donanma" ve "Üsler"den oluşan bu üç unsurun sistemleştirilerek, eksiksiz ve ciddiyetle kullanılması deniz hakimiyetini ve zenginliği beraberinde getirecektir.

Öte yandan Mahan'ın, deniz gücü ile kara gücü arasındaki mücadelelerde bir memleketin denizden kuşatılmasının ona karşı yenilmez bir kara ordusu çıkarmaktan daima daha etkili olduğu iddiaları, çalışmaları I.Dünya Savaşı arifesinde yoğunlaşan İngiliz denizci Sir Julian Corbett'in söylemlerinde, denizciliğin önemi açısından genel olarak desteklenirken,

deniz stratejisinin kara stratejisiyle yakın ilişkili olarak geliştirilmesi ve uygulanması fikriyle tam olarak örtüşmemektedir.

Corbett, Mahan'ın fikirleri ve öğretileri üzerine şekillenmekte olan İngiliz Denizciliği'nin, denizcilik gücünün kıtasal güçlere karşı sınırları hakkındaki şüphelerine rağmen, savunduğu fikirlerden uzaklaştığını düşünüyordu:

“Son yıllarda dünyanın denizcilik gücünün etkinliğine hayranlığı öyle bir duruma geldi ki, denizcilik gücünün yalnız başına kıtasal devletlere karşı bir savaş için ne kadar yetersiz kalacağı, kara orduları ve diplomatik baskılarla akıllıca koordine edilmediğinde bir deniz harekatı baskısının ne kadar usandırıcı ve çaresiz kalacağını unutmaya meylediyoruz.” (Till, 1999, s.20)

Corbett'e göre Denizcilik stratejisi münferit değil, savaş sanatının bir parçasıdır. Kara kuvveti ile denizcilik gücü birbirinin karşıtı değildir, ancak birbirleriyle olan ilişkisi ve etkinliği farklı olacaktır. Zira dünya çapında yayılcı imparatorluklar için denizcilik gücü “direk ve hayati bir faktör” iken, Alman veya Kıtasal Strateji Öğretileri için coğrafyanın sonucu olarak daha az önemlidir (Till, 1999, s.20).

Görüldüğü üzere Corbett'in gerçekçi vurgularının İngiltere için bile oldukça geç, ancak Çanakkale Savaşları esnasında anlaşılması olduğu söylenebilir. Zira Mahan'ın öğretileri doğrultusunda geliştirilen büyük ve görkemli donanmalar, bir kara imparatorluğu olan Osmanlı karşısında özellikle hassas bir dar boğaz olan Çanakkale Boğazı'nın elde edilmesinde yetersiz kalmış, öte yandan harekat boyunca hiçbir zaman deniz kuvveti ile birlikte kullanılması düşünülemeyen kara kuvvetleri de boğazın ele geçirilmesinde tek başına başarısız olmuştur.

Zira denizcilik gücü edilgendir. İmkan veren, ortam hazırlayandır. Teknolojinin getirileri ile birlikte artan imkan ve kabiliyetlerine rağmen, küresel anlamda tek başına sonuç alma kabiliyetine sahip değildir. Bu yüzden

denizcilik gücünün diğer alanlarda bütünlenmesi gereklidir. Barış zamanı fikren desteklenmesi, denizci politikalarla canlı tutulması, savaş zamanı ise öne çıkan deniz kuvvetinin, hava ve kara kuvvetiyle müştereken kullanılması esasına göre tertip alınması uzun vadede başarı ve kesin sonuç getirecektir.

Netice olarak denizcilik gücü kavramı her ne kadar literatüre 19. Yüzyıl sonlarında Amerikalı Albay Alfred Thayer Mahan ve hemen ardından İngiliz Sir Julian Corbett'in çalışmaları ile girerek, doktrinleştirilmeye başlamışsa da, denizcilik gücünün temelini bu tarihlere dayandırmak pek de gerçekçi olmayacaktır. Zira insanoğlu, tarih yolculuğunun her aşamasında şu ya da bu şekilde denizle türlü biçimlerde ilişki kurmuş ve onu lehine kullanmayı bilmiştir. 20. Yüzyıl başlarken Mahan ve dönemin denizci düşünürlerinin yaptığı, politikacıların gözünde git gide önemini yitirmekte olan bu önemli katma değere yani denizciliğe, dikkat çekmek ve bu güce sahip olmanın, insanlık tarihine yayılmış olan örneklerinden yola çıkarak faydalarını ortaya koymak olmuştur.

2.3. Denizcilik Gücünü Oluşturan Faktörler Üzerine

Mahan, ünlü eseri "Denizcilik Gücünün Tarihe Etkisi"nde, uzun incelemeler neticesinde ulaştığı ve denizcilik gücünün oluşmasında olumlu surette etken olduğunu ileri sürdüğü, altı faktör şöyledir. (Livezey, 1979, s.30)

- Ülkenin Coğrafi Konumu
- Ülkenin Fiziki Yapısı
- Ülkenin Büyüklüğü
- Ülkenin Nüfusu
- Milli Karakter

- Devletin Karakteri ve Milli Kuruluşlar

Ülkenin deniz ulaştırma yolları üzerinde ya da yakınlarında bulunması, çevre denizlerdeki meteorolojik şartların seyrüsefere müsait olması, balıkçılık sahalarına ve günümüzde deniz dibi petrol kuyularına yakın bulunması gibi “Ülkenin Coğrafi Konumu”nun sağladığı avantajlar fertleri ve hükümetleri deniz alaka ve menfaatleri ile ilgilenmeye iter ve bu ilgi bir denizcilik gücünün gelişmesine olumlu yönde etken olur. Yunanistan’ın denizcilik gücünün ve kültürünün gelişmesindeki başlıca sebep de faktörlerin ilki olan ülkenin coğrafi konumunun etkisidir.

Bir diğer faktör “Ülkenin Fiziki Yapısı”dır. Ülkenin fiziki yapısı genellikle ulusun deniz gücünü yaratmasını teşvik eder. Örneğin, Fenike anavatanının ormanlık ve tarıma elverişsizliğinin insanları denizciliğe teşvik etmesi gibi kıyı hattının karakteri ve kıyıya erişimin kolaylığı ile arazinin durumu insanların denizle kaynaşmasına yardımcı olur.

Üçüncü faktör olan “Ülkenin Büyüklüğü”, nüfus, fiziki kaynaklar ve diğer güç kaynaklarının büyüklüğünün denizcilik gücünü desteklenme derecesine etkisini ifade etmektedir.

“Ülkenin Nüfusu” faktörü, nüfusun fazla olması halinde denizcilikle ilgili alanlarda çalışacak insan bulunmasının kolaylaşması ve deniz kıyılarındaki nüfusun fazla olması halinde denizciliğe olan ilginin de artması gibi etkenleri kapsamaktadır.

“Milli Karakter” faktörü, milletin geleneklerinin, denizcilik, ticaret ve silahlı kuvvetlerle ilgili değer yargılarının denizcilik gücünün oluşumuna olan etkisini irdelemektedir.

“Devletin Karakteri ve Milli Kuruluşlar” faktörü; devletin, deniz alaka ve menfaatlerinin milli ekonomideki önemini anlaması, denizcilik gücünün iç ve dış politikadaki olumlu etkilerini kavraması halinde, kamu ve özel sektörü

denizcilik konularında teşvik etmesi ve desteklemesinin, vatandaşı bu alanlara yöneltmesinin, denizcilik gücünün etkinliğini artırmasından bahseder.

Zira Mahan bir devlet için, bu altı unsurun sağlayacağı imkanlardan faydalanabilme oranının o devletin denizcilik gücü ile stratejisini şekillendirdiğini ileri sürmektedir.

Mahan'ın tanımladığı bu altı faktöre paralel olarak denizcilik gücünün oluşumunu iki ana nedene bağlayabiliriz:

- Ülke coğrafyasının, fiziki yapısının, büyüklüğünün, nüfusun, milletin ve hükümetin karakterlerinin denizcilik gücü kapsamına giren imkanlarla potansiyel güç kaynaklarını, milleti onları işler duruma getirip, çıkar ve geçim sağlamaya yöneltmesi veya buna zorunlu kılması.

- Coğrafi, Siyasi, Ekonomik ve Askeri-Stratejik isteklerin bir denizcilik gücü oluşturulmasını gerektirmesi.

Yukarıda açıklanan nedenlerden birincisi, kişisel ve bireysel gereksinme ve zorunlulukların oluşturduğu bir durum olup, tabandan yukarıya doğru başka bir deyimle bireyden devlete doğru gelişir. Yani bireyler kişisel çabaları ile deniz ve denizcilikle ilgilenip ilişki kurarak çıkar sağlama yoluna giderler ve devlet bireylerin bu alandaki eylemlerini düzenlemek ve korumak için gerekli tüm tedbirleri alır.

İkinci neden ise, tepeden tabana yani devletten bireylere doğru bir gelişim çizgisi izler. Ülkenin siyasal, ekonomik ve askeri durumu ve sorunları, devleti denizlerle ilgilenip bu ortamla ilişki kurmaya ve denizlerden ulusal çıkarlar yönünden yararlanmaya yöneltir veya zorunlu kılar. Bu da ancak bir denizcilik gücünün oluşturulması ile gerçekleşebileceğinden, devlet bu iş için gerekli eylem ve yatırımlara girişir, yasal esasları düzenler. Ekonomi, teknoloji, bayındırlık, endüstri, eğitim vb. alanlardaki örgütleri ve kurumları

geliştirir. Bireylerin denizciliğe özendirilmesine ve millette denizcilik gücü bilincinin oluşturulmasına çalışır.

Yukarıda ayrıntılı olarak açıklanan iki oluşum modeli genellikle birlikte işlemektedir. Yani denizcilik gücü bir yanda, bireylerin kişisel çıkarlarını desteklerken, devletin denizcilik gücünün gelişmesine olan ihtiyacını gidermek maksadıyla saptanacak politikayla da uyumlu olmak durumundadır. Netice olarak bu iki ihtiyacın bileşimi, o devlet ve millet için gereksinim duyulan denizcilik gücü büyüklüğünü belirlemektedir.

3. DENİZCİLİĞİN YAŞAMA KATKILARI

Denizcilik gücünün gelişimini ve öne çıkışının etkilerini anlayabilmek için, denizciliğin insanoğlunun yaşamına katkılarını anlamak gerekir. Denizle yüzleşen insan zamanla ona hükmetmeyi becermiş ve yaşamını çeşitlendirdiği gibi etki alanını da geliştirmiştir. Bu gelişmeler zaman içinde gelişen fikirler, ihtiyaçlar ve teknolojiyle birlikte dönemsel farklılıklar göstermişse de öte yandan denizciliğin insanlık tarihini yönlendiren bir unsur olarak belirginleşmesini sağlamıştır.

3.1. İnsanoğlunun Suyla Tanışması

Önce Charles Darwin'in Türlerin Kökeni'ni yayınlamasıyla literatüre dahil olan ve türlü tartışmalara rağmen bilimin hiçbir zaman vazgeçemediği Evrim, sonraları ise Çok Merkezli Evrim ismiyle geliştirilen kuramlar; insanoğlunun Homo Sapiens Sapiens'e (şimdiki insan) olan dönüşümü sürecindeki son basamaklardan biri olan Homo Erectus halinden itibaren dünya üzerine çeşitli yollarla yayıldığı ve buralarda o bölgenin gerektirdiği fiziksel özelliklere göre evrime uğradığını savunurken, özellikle M.Ö. 60. bin yıllardan itibaren bu göçün denizaşırı yolları izlediğine de gem vurmaktadır (Lewin, 1998, s.93).

Nitekim arkeolojik buluntulara göre Homo Sapiens'lerin dünyaya yayıldığı çıkış noktası olarak kabul edilen Afrika'da, M.Ö. 100. bin yıllarda oldukça gelişmiş aletler kullanmakta olan bu insansılar (Lewin, 1998, s.161), Güneydoğu Asya'nın adeta birbirine atlama basamakları gibi dizilmiş adaları üzerinden Okyanusya'ya yayılmış (Maris Multimedia, 1996-1998), yine on binlerce yıl önce Bering Boğazı'nı atlayarak; "eski dünya" tarafından binlerce yıl sonra keşfedilecek olan "Yeni Kıta"ya, Amerika'ya, geçmişlerdir.

Görüldüğü üzere insanoğlunun, 600 milyon yıl önce ortaya çıkan çok hücreli yaşamın kaynağı olan denizle yani suyla tanışması tamamen

mecburiyetten kaynaklanmıştır (Akurgal, 1998, s.1). Ancak suyun üstesinden gelen ve faydalanmayı öğrenen insan, bu çok işlevli aracı kullanarak hayatını kolaylaştırabildiğini ve çeşitlendirebildiğini keşfetmekte gecikmemiştir.

Birbirine yakın deniz geçitlerindeki artan hareketliliğin yanı sıra antik çağların öne çıkan medeniyetleri incelendiğinde, yaşamın özellikle su kenarlarında filizlendiği ve geliştiği görülür.¹

Suyun karaları birbirinden ayıran özelliği, insanoğlunun icat ettiği ve ürettiği yeni aletler sayesinde suya hakimiyetinin artması, suyun üzerinde yolculuk edebilmesiyle birbirinden ayrı ve uzak karaları yakınlaştıran bir şekle bürünüvermiştir.

Artık deniz üzerinde yol alabilen insanoğlu, yakın çevresindeki menfaat çatışmalarıyla yetinemez hale gelince denizden gelen istilacılar şeklinde, sürpriz biçimde karadakileri etkileri altına almaya da başlayacaktır. II. Ramses Medinet Nabu Tapınağı duvarlarındaki “Deniz Kavimleri”ne ilişkin yazıt, denizcilerin yarattığı korkuyu yansıtmaktadır.

“Hatti, Qadi (Kizzuvatna), Kargamış, Arzava, Alasia (Kıbrıs) yakılıp yıkıldılar. Amurru yakınında karargah kurdular, insanlarını öldürdüler ve bu memleketi yerle bir ettiler. Ateş saçarak Mısır’a doğru geldiler. Müttefikleri olan Philistler, Zikar, Sakalus, Danu ve Vassas ile birlikte ellerini yeryüzünün son bucağındaki memleketlere değin uzattılar. Yürekleri güvençle dolu idi ve planlarımız gerçekleşecektir diyorlardı.” (Akurgal, 1998, s.190)

¹ M.Ö.5000'lere uzanan bir kökene sahip olan Mısır Uygarlığı, Nil etrafında kendisinden önce yerleşmiş ilkel kabileleri yerlerinden ederek yükselbilmiş; Sümerler de aynı şekilde Mezopotamya'da, Fırat ve Dicle ırmakları arasında yaşayan kavimlere egemen olup uygarlıklarını kurmuş; Hint Uygarlığı benzer şekilde İndus ve Ganj ırmakları çevresindekilerle su kavgası yapmış; Çin Uygarlığı ise kuzeyde Huang He (Sarı Irmak) ve Liao güneyde Yangdızı (Yenisey) ırmakları etrafında yükselmeye başlamıştır.

Böylelikle birbirinden habersiz kültürlerin ilişki kurmasına ve tanışmasına aracı olan deniz, artık karşılıklı ilişkileri ve alışverişlerin çok yönlü otobanı haline gelecektir.

3.2. Akdeniz ve Değişen Yaşam

İnsanoğlunun denizden faydalanmaya ve etkilenmeye başlaması en iyi Akdeniz coğrafyasıyla örneklenebilir. Nitekim Akdeniz çevresinde olan uygarlıkların, çağdaşlarına göre daha hızlı geliştikleri görülür. Bunun sebepleri, Akdeniz'in kapalı, yeterince büyük ve çevresinde bir çok kavmin yerleşmesine imkan sağlayacak kıyı yapısına sahip bir deniz olması; bu kavimlerin birbirleriyle kolay ilişkiye girebilmelerini sağlayan elverişli seyir şartlarının bulunması; okyanuslara göre çok daha sakin denizli ve yaşam koşullarını kolaylaştıran ılıman iklime sahip olmasıdır.

Milattan önce Akdeniz¹, çevresindeki kavimler için dünyanın tek denizini temsil etmekteydi. Çünkü Akdeniz'i çevreleyen kavimlerin bu deniz dışındaki kara ve denizlerden pek haberi yoktu. Karadaki yolların kısır, taşıma araçlarının da ilkel ve yetersiz olması nedeniyle bu kavimler ırmak yolları ve kıyılardan geçen deniz yollarına muhtaçtı (Büyüktuğrul, Dünkü ve ..., 1964, s.1).

Bunun yanında Akdeniz tarih boyunca dünya strateji, politika ve ekonomisine temel olmuş; denizdeki menfaatlerini anladıkları oranda, milletlere faydalar getirmiş; bunları anlamayan devletlerin de tarihten silinmesine etken olmuştur. Bu denizde egemenlik kuran milletler, savaşlarını daha az kan dökerek ve daha az servet harcayarak kazanmışlar, anlamayan devletler de savaşlarda harcadıkları aşırı servet ve asker kaybına rağmen savunmalarını gerektiği gibi yapamamışlardır (Büyüktuğrul, Dünkü ve ..., 1964, s.1).

¹ Mediterranean: Topraklar arası deniz, Ayrıca askeri coğrafya yazarları Karaip, Japon Denizleriyle Kuzey Denizini de mediterranean olarak adlandırırılar.

İşte kültür, bilim ve etkileşimin denizler yoluyla hızla yayıldığı eski çağlardaki Akdeniz, aslında minyatür bir dünya sahnesidir. Günümüzün küresel sahnesindeki uygulamaları, genellikle dönemin Akdeniz'indeki uygulamaların güncellenmiş halidir. Kaynaklarının yaşamı idame için kullanılması gibi bireysel amaçlar dışında, denizciliğin toplumları birbirleriyle ilişki kurmaya iten başlıca iki unsuru:

- Çeşitli seyir yöntemlerinin geliştirilmesiyle birlikte kıyılardan uzaklaşmaya başlanmasıyla birlikte gelişen deniz ticareti ile,
- Menfaatlerin korunması kapsamında saldırı ve savunma maksatlarıyla deniz kuvvetinin kullanılması olmuştur.

Denizin halkların karşılıklı iletişimine katkısı gelişen teknoloji ile birlikte artmıştır. İlk zamanlarda top silahının henüz bulunmamasından ötürü karalardan gemileri etkilemek olanaksız olduğu için denizlerdeki mücadeleler büyük değer taşıyor ve bu mücadeleler, savaşlarla ilgili olmadan, devamlı şekilde sürüyordu. Bu mücadelelerin ana hedefleri de deniz yollarına saldırı, haydutluk ve kürekçi esir toplamak amacıyla kıyılara baskın şeklinde oluşuyordu (Büyüktuğrul, 1976, s.3).

Çok eski zamanlarda gemi seyri, kıyı seyirlerinden ibaretti; sadece içerilere uzanan derin körfezlerde kıyı boyunca gitmek yerine karşıdan karşıya geçilir ve çok uzak olmayan ve kısa zamanda görülebilecek adalara açık deniz seyri yapılırdı. Zamanla, çok seyir yapılan sahillerde sığıkları göstermek üzere işaretler dikilmeye ve yabancı sularda, o suları bilen yerli kılavuzlar kullanılmaya başlandı. Sahile konan işaretlerden de yararlanıldı. Bunların içinde kuleler, hatta liman ağızlarına konan fener kuleleri gibi, yapay olanları bile vardı.

Sahilden açılmaya ve karaları gözden kaybederek karşıdan karşıya geçilmeye başlandıktan sonra güneşin ve yıldızların konumlarına göre seyir yapılmaya başlandı. Fenikeliler kutup yıldızından yararlanmayı biliyorlardı. İlk

çağ seyirleri deneyimlere göre yapılıyordu. Atlantik'te yapılan seferlerde med-cezir, Hindistan'a yapılan seferlerde Muson Rüzgarları öğrenildi; gemiler Hindistan'a, yazın Kızıldeniz'den itibaren karayel Muson Rüzgarları'yla giderler ve kışın orada kalıp ertesi sonbaharda lodos Muson Rüzgarları ile dönerlerdi (Talat, 1933, s.4).

İlk dönem teknelerinin çok az denizcilik niteliğine sahip olması, seyir niteliğinin kısır ve silahlarının da etkisiz olması, başlıca özellikler olarak öne çıkarken bu özelliklerle bağıntılı olarak donanma, taktik sevk ve idare kurallarına bağlanamamıştı. Ancak devlet ekonomisinin gerektirdiği liman ve kıyı parçalarını donanma ile korumak fikri daha o zamanlarda önem kazanmıştı; bu devirdeki deniz savaşlarının hep stratejik noktalar etrafında meydana gelmiş olması bu kanıyı güçlendirmektedir.

Denizler, insanoğlunun her yönde gidip geldiği geniş otoyollar görevi görmeye başladıktan sonra bazı çok kullanılan rotaların kontrolü için, dönemin etkin güçleri arasında mücadeleler yaşanmıştır. Deniz ticaret yolları olarak adlandırılan bu rotaların, kara ticaret yollarıyla birleştiği noktalarda daha ilk zamanlardan beri kurulan limanlar ve kaleler, teknelerin kabiliyetleri ve gidebildiği mesafeler sınırlı olsa da denizciliğin öne çıkmaya başladığının göstergesidir.

Fenikeliler ve ardından Yunanlılar, dönemlerinin denizcilikte en ileri gidenleriydi. İlk ticaret gemileri denizlere dayanacak şekilde gayet yüksek bordalı, geniş ve büyük yapılandı. Bu gemilerde esas sevk aracı insan gücü olduğundan kürekçiler hem pahalıya mal oluyor hem de çok yer kaplıyorlardı. Bunun için uzun seferler yapan büyük gemilerde sadece limanlara girip çıkarken kullanılan bir kaç kürek bırakılarak yelkenle seyir yapılmaya başlandı. Ancak yelkeni tam olarak kullanamıyor, sadece sert olmayan havalarda ve yalnızca apaz rüzgarla seyir yapıyorlardı.

Öte yandan gemi ve gemicilikteki bin yıllar süren gelişmenin sebebi de Akdeniz'in iklim ve coğrafyasında aranabilir. Medeniyetlerin birbirleriyle sıkı

ilişkiler kurmasına imkan veren adalar ve yarımadalar coğrafyası ile havaların genelde yumuşak ve iyi olması, gemilerde ve yelkencilikte yenilik ve gelişmeler sağlayacak açık ihtiyaçlar hissedilmemesine de neden olmuştur (Talat, 1933, s.8).

3.3. Denizcilik Gücünün Evrimleşme Süreci

Denizcilik gücünün insanlığa katkıları zaman içinde azalmadan devam ederken, uygulamada gerek nitelik, gerekse nicelik olarak bir çok değişikliğe de uğradığı görülmektedir. Örneğin gemilerin tipleri ve tahrik şekli teknolojinin getirileri ile değişirken ana amaçlar (savaş, ticaret v.b. gemisi) değişmemektedir.

Oysa değişim daha anlık ve zamandan bağımsız olarak her düzeyde vardır. Ana unsurlar değişimi şeklen barındırırken, sahadaki uygulamalar değişimden daha hızlı ve belirgin olarak etkilenmekte, hatta zaman ve teknolojinin getirdiği değişimin sürati ve uygulanabilirliği başarı ya da başarısızlığa neden olmaktadır.

Nitekim denizciliğin tarihsel gelişiminde bazı teknik gelişmeler kendilerinden sonraki dönemler için köklü değişme ve ilerleme sağlayan gelişmeler olmuştur. Bunların özellikle gemilerin tahrik sistemine yönelik olanları, denizcilik tarihinin dönemlere ayrılmasını sağlayacak derecede ciddi dönüşümler yaratmıştır. Bu gelişmeler denizcilik gücünün milli menfaatlere hizmet etme amacına ulaşmasında kolaylıklar sağlamakla birlikte, denizcilik gücünün tarihsel önemini değiştirecek stratejik bir değişime sebep olmamıştır.

Bahse konu teknik gelişmeler, denizcilik gücünün seyrine antik çağda mahmuz, sonraları rum ateşi ve kalyon döneminin topları, denizaltı gemilerinin icat edilmesi, yakın dönemde ticaret gemilerinin hacim ve ambarlarının artmasıyla getirdiği faydadan sadece biraz daha fazla fayda getiren taktik seviyedeki gelişmelerdir.

Medeniyetin başlangıcından itibaren günümüze kadar uzanan tarih süreci boyunca denizciliğin uğradığı doğal gelişim evrelerinin bilinmesi tarihsel sürecin değerlendirilmesinde faydalı olacaktır. Bu evreler, birbirlerinden kesin çizgilerle ayırmak mümkün olmasa da, gemilerin tahrik yöntemi esas alınarak şöyle tanımlanabilir:

3.3.1. Kürek Dönemi

Basit bir sıırıkla yön verilen saldan, özenle şekillendirilmiş ve senkronize kullanıldığında çok yüksek süratler sağlayan gelişmiş küreklere sahip teknelere kadar geniş bir spektruma yayılmış kürekli tekneler, tarihin ilk zamanlarından itibaren kullanılmaya başlanmış ve ancak binlerce yıl sonra, 1809'da Rus-İsveç savaşında son defa görev alarak deniz harp tarihi sahnesinden çekilmişlerdir (Mordal, 1965, s.4). Esas önemini antik çağda ve ortaçağ başlarında gösteren kürekli tekneler, yerlerini deniz üzerinde daha az insan gücüyle ilerleyebilen yelkenli teknelere bırakmıştır. Gerçi günümüzde hala kürekle tahrik olunan deniz araçları varsa da bunlar artık ticari önemi olmayan ufak balıkçı tekneleri, kayıklardan öteye geçmemektedir.

3.3.2. Yelken Dönemi

Büyük Coğrafi Keşiflerle başladığını ifade edebileceğimiz yelken dönemi, aslında çoğu denizci devlet tarafından ticari anlamda uzun zamandan beri yelken kullanılıyor olsa da aynı zamanda, denizciliğin kıyı sularından uzaklaştığının da göstergesidir. Antik çağda kullanılan yelkenler, çoğu zaman sadece rüzgar pupadan estiğinde kullanılan ve kürekçilerin işlerini hafifletmeye yarayan bir enstrümandı (Casson, 2002, s.34). Kürekli teknelerin manevra kabiliyeti konusundaki üstünlüğü nedeniyle savaşlarda yelkenli teknelerin, kürekli teknelerin yerini alması daha bin yıl alacaktı. Ancak artık çağın gereksinimleri ile birlikte denizle daha çok içli dışlı olan insanoğlu için, özellikle ticaret gemilerde daha az insan gücü, daha fazla yük taşıyacak alana ihtiyaç doğuyordu. Öte yandan yelkenin sağladığı sürat ve süreklilik uzun yolculuklar için vazgeçilmez olmaya başlıyordu. Bu sayede

yelkenli tekneler insanoğlunun yeni coğrafyalarla tanışmasında büyük etken olacak, sonrasında hızla yaygınlaşarak güçlü savaş araçları haline de gelecekti.

3.3.3. Buhar Dönemi

Buhar dönemi, tekneleri rüzgar gibi doğal bir kuvvetin etkisinden çıkarıp insan iradesine bağlaması bakımından önemlidir. Bu, gelişme kuramının doğal bir sonucudur: Bu kurama göre bir devir, kendi gelişimini bitirince yeni bir dönemin açılması zorunludur; nitekim kürek ve yelken devirleri artık doğal kuvvetin sürükleyebileceği en büyük gemiyi yapmıştı; bundan sonra daha büyük, daha hızlı gemi yapmaya olanak yoktu.

İşte sanayi devriminin denizcilik alanındaki en önemli etkisi buharlı gemiler olmuştur. 18. yüzyıl sonlarından itibaren geliştirilmeye başlayan buharlı gemilerin, 19. yüzyıl başlarından itibaren hızla taşımacılık alanında yaygınlaştığı görülür. Önceleri yandan çarklı olan bu gemiler 1830'lardan itibaren pervaneyle tahrik olmaya başladılar, böylelikle dalgalı denizlerde ve okyanusta da kullanıma müsait hale geldiler.

Yelken döneminden buhar dönemine kalan tek ders, büyük gemi, büyük top yapmak olduğu için hemen bu alanda yarış başlamıştı. Nitekim dönemin sonuna gelindiğinde iki büyük dünya savaşı deniz kuvvetlerinin büyük etkisi altında gerçekleşecek, deniz kuvvetleri sonuca önemli oranda etki edecekti.

3.3.4. Nükleer Dönem

II.Dünya Savaşı'ndan sonra gelişen teknoloji, donanmaları da büyük oranda etkilemiş, dizel makineler, güdümlü mermiler, helikopterler gibi yenilikler buhar döneminin büyük ve hantal drenotları yerine nispeten küçük ama etkin platformlara yerleştirilmiştir. Uçak gemileri önemini korurken donanmalara son dönemlerde nükleer güçle tahrik olunan denizaltı ve su

üstü gemileri katılmışlardır. Bu dönemin en son ve en etkin gelişimi ise denizden karanın iç kısımlarındaki nokta hedefleri vurabilmeyi sağlayan balistik füzelerin her türlü platforma yerleştirilmeleri olmuştur. Artık sonsuz bir güç kaynağı olan nükleer enerji, bu platformların gizlice dünyayı dolaşmasına yetecek gücü sağlıyordu. Hiç kuşkusuz nükleer dönem olarak adlandırılan bu dönem bu güce stratejik ya da ekonomik nedenlerle sahip olamayan kıyı devletleri ile ticaret donanmaları için teknolojinin diğer imkanlarının önem kazandığı “ileri teknoloji dönemi” olarak öne çıkmaktadır.

4. DENİZCİLİK GÜCÜNÜN İLK DÖNEMLERDEKİ ETKİLERİ

Denizcilik gücünün oluşumunu inceleyebilmek için insanoğlunun doğayla mücadele etmeye başlamasına kadar gerilemek gerekir. Nitekim bu oluşum değişim dinamiklerini de içinde barındırmaktadır. Değişim ise olumlu ya da olumsuz gelişim demektir.

İşte geleceğin algoritması da bu değişim ve gelişimde yatmaktadır. Geleceği çözümlmek için geçmişi iyi bilmek ve yorumlayabilmek zorunludur. Bu kapsamda denizcilik gücünün geçmişindeki önemli kilometre taşlarına göz atmak, dönemsel gelişmelerin denizcilik gücü ile karşılıklı etkileşimini anlamakta yardımcı olacaktır. Bu etkileşim ise geleceğin denizcilik gücüne yönelik tahminler için yol gösterici olacaktır.

4.1. Deniz Taşımacılığının Mucitleri: Fenikeliler

Tarihin başlangıcından bu yana insanoğlu denizle iç içe olurken bazı uygarlıklar denizin sağladığı imkanları avantaja dönüştürmeyi pek iyi becermişlerdir. Bunlardan ilk öne çıkan millet, Piramitlerin yapıldığı 3. bin yılın başlarından itibaren Doğu Akdeniz'de boy göstermeye başlayan Fenikelilerdir. Mısır'la kereste ticareti yaparak ilişkiye giren Fenikeliler, Akdeniz hatta Hindistan yollarında ticareti ellerinde tutmanın yanında binlerce yıl boyunca çeşitli savaşlarda Mısır'ın, Asurluların, Perslerin ve sonra Romalıların paralı deniz filosu görevini de yürütmüşlerdir.

Deniz ulaştırıcılığından önce ticaret yapan şehirler arasında nakliye ve ulaşım, kervanlarla çöl ve zor arazi koşullarından geçilerek, saldırı tehlikeleri altında bin bir güçlükle yapılıyordu. Denizler ise hem ucuz hem daha zahmetsizdi. İşte doğudan gelen ticaret yollarının Akdeniz'e açılan nokta olan Fenike limanlarında birleşmesinin en basit açıklaması budur.

Fenike'nin denizcilikte ileri gitmesinin en önemli nedenlerinden biri coğrafyanın karaya dönük bir yaşama izin vermemesidir. Bugünkü Lübnan topraklarında ince bir kıyı şeridi olan Fenike, sedir ve akasya ormanlarıyla kaplı tepelerle çevriliydi. Sel suları kısa ırmaklar halinde, derin yataklardan küçük koyalara akarak, bu koyların önlerinde küçük adacıklar oluşturmuştu. Çoğu Fenike şehri bu adacıklarda kurulmuş olup, ilerleyen zamanlarda gelişip adacıklarda yerleşecek uygun yer kalmadığında karaya doğru genişlemiştir (Alpagut, 1935, s.11).

Görüldüğü üzere arazi yapısı halkın tarımla uğraşabilmesine müsait değildir. Ancak tepelerden kesilen kerestelerin ırmaklardan denize kadar indirilmesi ve bu kerestelerin uygun şekle sokulduktan sonra balıkçılık yönünden zengin olan denizde kullanılması hiç de zor sayılmazdı.

Fenikelilerin ilk zamanlarında denizci düşmanları olmadığı için bir harp filoları yoktu. Ticaret gemileri kendilerini savunacak kadar silah donanımları ve yeterli sayıda mürettebatı olduğundan, kendilerini ufak tefek saldırılardan koruyabiliyorlardı. Ancak M.Ö. 9. yüzyılda, Asur-Babil ve Mısır savaşlarına karıştıktan ve İyonlar ve Karyalılar donanma kurup Fenikeliler'i mağlup etmeye başladıktan sonra savaş gemisi inşasına başlamak zorunda kaldılar.

Aşağı yukarı M.Ö. 1400-700 tarihleri arasında, bütün ticareti Akdeniz milletlerinin elinden alan Fenikeliler, hızla koloniler edinerek kısa zamanda zenginleşti. Bu koloniler sayesinde, dönemin denizcilikte ileri gitmiş kavmi olan Frigyalılar'ın yerleşmiş olduğu Batı Anadolu kıyıları hariç, Doğu Akdeniz ticaretinin kontrolü büyük oranda Fenikeliler'in eline geçmiş oldu.

Ancak Doğu Akdeniz'de, denizcilikte oldukça ileri giden bazı Anadolu Devletleri'nin ticarete ortak olma çabaları, Nil Deltası'nda Fenikeliler'in kullandığı tarafsız limanların kaybını getirmiş ve Fenikeliler'i batıya yöneltmiştir. Güneşe, aya ve yıldızlara taptıkları için gök cisimleriyle yakından ilgili olan Fenikeliler açık deniz gemiciliğine geçmekte zorlanmamışlar,

onuncu yüzyıldan itibaren Afrika'nın kuzey kıyıları takip ederek bölgede deniz hakimiyetini sağlamışlardı.

Sonraki adım ise M.Ö.5.yüzyılda Cebelitarık'tan çıkıp kuzeye yani Britanya Adaları'na ve Baltık Denizi'ne gitmeleri ve buralarla ticarete başlamalarıdır.



Harita 4.1., Fenikelilerin Kuzey Avrupa ve Afrika Seyahatleri (Maris Multimedia Ltd., Ancient Origins, Piranha Interactive Publishing, Inc. 1996-98)

Fenikeliler'in Mısır adına Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda da ticaret yaptıkları, gene firavunun emriyle Afrika'yı dolaştıkları Herodot tarafından şöyle anlatılmaktadır

"Fenikeliler Kızıldeniz'den hareket ettiler ve güneye doğru ilerlediler. Aradan iki sene geçti. Üçüncü sene Herkül Kolonunu (Cebelitarık Boğazı) döndüler ve Mısır'a geldiler. Öyle bir hal anlattılar ki ben

inanmıyor isem belki başkaları inanırlar: Libi'nin (Afrika'nın) etrafını dolaşırken güneşi sağ tarafta gördüler”

Fenikeliler'in rakiplerine karşı en büyük avantajlarından birisi de Asya uygarlıklarından öğrendikleri yazı ve rakamdı. Yazı ve rakam, ticarete sürat ve düzen getiriyordu. Yazının, çoğu Akdeniz uygarlığı tarafından tanınmasında ve benimsenmesinde Fenikeliler'in rolü vardır. Hatta öyle ki, önceleri arkeologlar, yazının Fenikeliler tarafından bulunduğunu sanmışlardır. Bu durum uygarlığın gelişmesine denizin etkisinin bir başka göstergesidir. Fenikeliler tüm Akdeniz hatta Baltık Denizi kıyılarına yazıyı taşımışlardır.

Deniz ticaretini ellerinden kaçırmamak için Fenikeliler, tecrübe ile edindikleri denizcilik bilgilerini, kullandıkları aletleri ve nasıl kullanıldıklarını kimselere öğretmezlerdi. Kolonileştirdikleri yerler hakkında ürkütücü hikayeler yayıp diğer devletlerin oralara sefer yapmalarını önlemeye çalışırlardı. Arkalarına bir gemi takıldığında önce kaçırmaya çalışırlar, kaçamazlarsa üzerine atılıp batırırlar, eğer daha zayıflarsa gemilerini batırıp bilgi vermekten kaçınırlardı (Alpagut, 1935, s.15).

Fenike önemini Yunan devletlerinin birleşmesine kadar sürdürmüş ve Akdeniz Hakimiyetini önce Yunan sonra Roma imparatorluklarına bırakırken bu medeniyetler için denizciliğin getirilerine dair bütün örnekleri de gözler önüne sermiştir.

Nitekim Fenikeliler, küçük bir coğrafyadan denizcilik kültürünü doğurarak şekillendirmekle kalmamış, bu kültürü bir yandan yaymayı öte yandan korumayı bilmiş, deniz ticaretinin getirdiği zenginliği yerinde kullanmayı bilmiştir.

4.2. Akdeniz’de Türk Hakimiyeti

Akdeniz kıyılarının büyük bir kısmını kontrolü altına alarak bin yıla yakın doğu ve batının hakimi olan Roma İmparatorluğu, doğuda ve güneyde İslamiyet coşkusunun oluşturduğu cihat ve fetih kültürünün uygulayıcıları Araplar ve Türkler, batıda ise karanlık ortaçağdan çıkış yolunu arayan ve coğrafi keşiflerin de etkisiyle zenginleşmeye başlayan Avrupa medeniyetlerinin arasında sıkışıp kalacak ve önemini yitirerek tarih sahnesini diğer aktörlere bırakacaktır.

Roma’nın denizlerdeki etkisinin azalmasıyla birlikte Akdeniz ticaret trafiği, doğuda güçlenmekte olan Türkler ile batıda Roma’nın eski müttefikleri Venedik ve Cenevizliler arasındaki anlaşmalar sayesinde yürütülmeye başlanacaktı.

Ancak 16. yüzyıl başında Avrupa’da, hepsi de genç ve çok geniş emellere bağlı hükümdarlar dönemi yaşanıyordu (Dz. Müzesi Müdürlüğü, Batı Kaynaklarına ..., 1979, s.11). Bir yanda, ipek yolunun Doğu Akdeniz’de yükselen Türk hakimiyetinin kontrolüne girmesi nedeniyle gözünü Atlantik Okyanusu ile Afrika kıyılarına çeviren İspanyol, İngiliz, Fransız kralları ile yükselen Müslüman tehlikesinden rahatsız Papa, öte yanda topraklarını denizcilik yoluyla batıya doğru genişletmeye hevesli Kanuni Sultan Süleyman bulunuyordu.

Kanuni deniz gücü sayesinde batıda daha etkili olacağı düşüncesiyle Barbaros Kardeşler komutasındaki Cezayir korsanlarını emrine almış, böylelikle hem ülkenin sınırlarını Kuzey Afrika’ya genişletmiş, hem de önemli bir denizcilik tecrübesini kendi safına katmıştır.

Papa’nın girişimleriyle birleşen Avrupalılar, Osmanlı’nın Akdeniz’deki ilerleyişini durdurmak için İspanyol, Ceneviz ve Venedik çektirilerinden oluşan bir donanmayla 27 Eylül 1538’de Preveze önlerinde Barbaros’la karşılaşmış ve ağır bir yenilgi almışlardır.

Bundan 22 yıl sonra Cerbe'de Piyale Paşa kumandasındaki Osmanlı donanması karşısında ikinci büyük yenilgiyi alan Avrupalılar, Akdeniz'deki Osmanlı üstünlüğünü kabul etmek zorunda kaldılsa da, bu üstünlük çok sürmemiş, 1564'teki Malta Seferi sonuçsuz kalan ve 1571'de İnebahtı'da yenilgiye uğrayan Osmanlı Donanması'nın büyüğü bozulmuş (Braudel, 1994, s.503) ve Akdeniz'deki deniz hakimiyeti idame edilememiştir.

Kanuni Sultan Süleyman'dan sonra gelen padişahların deniz meselesini aynı anlayışla değerlendirememeleri deniz hakimiyetine giden dönemi sona erdirmiştir. Denizlerde yetişen denizci komutanların yerine saray adamları yerleştirilmeye başlayınca bunun ilk acı sonucu İnebahtı'da alınmıştır. Bu ağır hata, strateji bilimine de şu önemli dersi miras bırakmıştır:

“Devlet yöneticileri deniz meselelerine yabancı iseler, denizci komutanların bilim, tecrübe ve cesaret sahibi olmaları deniz savaşının kazanılmasına asla yetmez” (Büyüktuğrul, 1963, s.16).

Osmanlı'ya bağlılığını devam ettiren Cezayir Donanması yelkenli teknelere geçtikten sonra da İspanyollar'a ve İngilizler'e karşı büyük başarılar elde etmiş ve Atlas Okyanusu'nda Osmanlı adına izinli korsanlık yaptıkları bölgeyi genişletmiştir.¹ Hatta 1625'te İrlanda Denizi, Bristol Körfezi ağzındaki Londi Adası'nı alarak buradan İngiliz ticaretine yıllarca ağır darbeler vurulmuştur. 1627'de Murat Reis bir Cezayir filosu ile Danimarka kıyılarını vurmuş, oradan İzlanda Denizi'ne geçip adanın güney sahillerini yağmalayarak Cezayir'e dönmüştür (Altier, 1995, s.67).

Yine de devlet yönetiminde Kaptanpaşalık ve diğer ilgili görevlere yanlış kişilerin atanması neticesinde Osmanlı İmparatorluğu'nun gerilemesiyle paralel olarak, donanmanın etkinliği ve savaş gücü de zaman içinde gerilemiştir. Nitekim 1770 Çeşme, 1827 Navarin ve 1853 Sinop baskınlarıyla Osmanlı Donanması ciddi gerilemeler ve kan kaybı yaşayarak Balkan

¹ O zamanlarda korsanlık meşru ve şerefli bir iş sayılıyordu. Her devletin resmi donanmasına mensup gemiler belli kurallara göre korsanlık yaparlardı.

Savaşında Çanakkale Boğazı'ndan Ege Denizi'ne çıkamayacak duruma gelmiştir.

17.yy. başlarından itibaren başlayan gerileme döneminin esas nedenleri Osmanlı'nın artık özellikle Doğu Akdeniz'de Müslümanlar tarafından yürütülmekte olan yaygın ticarete önem vermeyişi, ihracatın korunması ve desteklenmesindeki giderek artan devlet ilgisizliği, denizci tüccar sınıfının daha fazla gelişmemesi, Avrupa'nın keşifler sonrası artan üretim çeşitliliği neticesinde zamanla artan ithalat ve bu kapsamda verilen kapitülasyonlarla gerileyen denizcilik faaliyetleri olmuştur (Güngen, 1997, s.100-101).

4.3. Keşifler ve Avrupa

Büyük Coğrafi Keşifler'in nedenleri kısaca şu üç kelimeyle özetlenebilir: İncil, zafer ve altın. Keşiflerin çoğu havarilik ateşi ile doluydular ve keşiflerin başında uzaklardaki şanssız ve cahil insanlara İsa ve Papa adına gerçek dini götürmek misyonu öne çıkıyordu. Ancak kısa sürede bu misyon Avrupa'nın ekonomik sıkıntılarını gidermek maksadıyla altın avına dönüşmüştür. Son olarak doğudaki gelişmeler ve Hıristiyan dünyasının Müslümanlara karşı kaybettiği kanın tazelenmesi gerekiyordu. Bunun için gelişimini tamamlamamış halklarla yapılacak savaşlar Avrupa'nın hasret duyduğu zafer duygusunu da tatmin edecekti.

Keşifler'i, Portekizliler ve İspanyollar başlattılar; İngilizler, Hollandalılar ve Fransızlar da onları izledi. Coğrafi keşiflerin çeşitli nedenleri arasında, siyasal ve dinsel nedenler başlangıçta büyük rol oynuyordusa da Avrupalıların uzaklara atılımının ekonomik nedenleri, git gide başa geçmişti. 15. yy.ın Avrupa'sı, değerli maden sıkıntısı içindeydi. Nakit, monarşiler ve gelişmekte olan Batı ekonomisi için, yetersizdi. Avrupalılar, Orta Avrupa'daki madenlerin işletilmesini son haddine çıkardılarsa da, gümüş ve altın ihtiyacını gideremediler. Efsanevi öyküler, Afrika'da ve Asya'da bulunan masalsı hazinelerden söz ediyorlardı. Böylece Avrupalılar, altını bizzat gidip aramayı kafalarına koydular.

Büyük coğrafya keşiflerinin başlıca nedenlerinden biri de, Osmanlıların Anadolu'da ve Akdeniz'in doğusundaki ilerleyişidir. Nitekim, Hindistan ile Batı arasındaki eski ticaret yollarını kesmesiyle baharat yolu tamamen Osmanlıların kontrolüne geçmiştir (Howarth, 2003, s.68).

Bu dönemler Barbaros Hayrettin'le birlikte Türk-Müslüman denizciliğinin Akdeniz'deki etkisinin de zirveye çıktığı dönemlerdir. Nitekim Barbaros "Denizlere Hakim Olan, Cihana Hakim Olur!" derken o dönemin dünyasını temsil eden Akdeniz ve Asya'yı politik ve ticari bakımdan etki altına almayı kastediyordu.

Gerçi Osmanlılar, Batılılarla olan ticarete genellikle karşı olmamışlar, Venedikliler ve Cenovalılarla yaptıkları ticaret antlaşmalarını yenilemişler, bu antlaşmaların hükümlerine de uymuşlarsa da ancak savaşlar ticarete büyük sekte vuruyordu.

Bilimsel ve teknik gelişmeler de böyle bir yolculuğun koşullarını hazırlamıştı. XV.yüzyılın bilginleri, eski Yunan ve Romalıların dünyanın yuvarlak olduğuna dair coğrafya kuramlarını biliyorlardı. Ayrıca, uzun zamandır, pusula ve dümenden yararlanılıyordu ve denizcilik sanatı büyük ilerlemeler kaydetmişti. Kuzey Yıldızı'nın yüksekliğine bakarak enlemi hesaplamak öğrenilmişti. Buna karşılık, zamanı ölçmede yeterli araçlar olmadığı için, boylamı belirlemede yapılan yanlışlıklar çoğu zaman daha büyüktü. Son olarak, XV.yüzyılın ortalarından başlayarak, okyanusun dalgalarını göğüsleyebilecek yeni gemi tipleri geliştirilmişti.

Vasco de Gama'nın Portekiz Kralı adına Ümit Burnu'ndan dönerek Afrika'nın doğu kıyılarına ulaşması ve Kolomb'un İspanyol Sancağı altında Amerika kıyılarına çıkması ve bu kıtanın Asya olduğuna inanarak hayata gözlerini yumması ardından Amerigo Vespucci'nin yeni kıtayı tanımlaması ve Magellan'ın Pasifik Okyanusuna gemi ile ulaşması keşiflerin dönüm noktaları olmuştur. Artık Avrupa'nın elinde Afrika ve Amerika'nın hammaddesi ve insan

gücü vardı, bu da Avrupa'nın sömürgelerinin omuzlarında yükselmesini ve hızla zenginleşmesini sağlayacaktı.

Keşifler ve kuzey denizlerinin rüzgarla ilerlemeye müsait şartları neticesinde yelkenli gemilerin çektirilere olan üstünlüğü kesin olarak kabul edildikten sonra, hem ticaret alanında hem de savaşta avantajlı olacak gemi tipinin belirlenmesi süreci keşiflerden sonraki yüzyıl boyunca devam etmiş, netice olarak orta boy gemilerin donanmanın temelini oluşturması fikri tercih edilmiştir.

Nitekim büyük gemiler daha hantal, düşük manevra kabiliyetine sahip ve daha kolay bataabilecek gemilerdi ve bunlar savaş için önemli dezavantajlardı. Gemilerin orta büyüklükte inşa edilmesi kararları İngilizler tarafından 1570-1580 yılları arasında inşa edilen Foresight, Bull, Tiger, Swiftsure, Dreadnought, Revenge gibi gemilerle hayata geçirildi. Genelde bunlar 440 tonluk, 92 feet boyunda, 32 feet eninde, 15 feet yüksekliğinde olan Revenge'in boyutlarına yakın teknelerdi ve "boyları genişliklerinin üç katı, yükseklikleri genişliklerinin yarısı" kadar olan kalyon karakteristiklerine de uygundular (Stevens and Westcott, 1942, s.108).

Keşifler sonrasında ekonomik olarak toparlanmaya başlayan Avrupa'da denizciliğe en yatkın olan İngiltere, milli gemiciliğin teşvik edilmesi ve özellikle 100 tondan büyük gemileri ile deniz kuvvetini takviye edici özelliklere sahip "Russia", "Levant", "Eastland", "Guinea" ve "Company of Merchant Adventurers" gibi denizcilik şirketlerinin kurulmasıyla kısa zamanda sözü geçen bir deniz gücü haline gelmiştir.¹

Din savaşları ve milliyetçilik akımları ile çalkalanmakta olan Avrupa'da İngiltere; önce İspanya, sonra Hollanda ile mücadeleleri neticesinde kazandığı prestij ve hareket serbestisiyle öne çıkacaktı. İngiltere'nin yavaş yavaş bir deniz imparatorluğu halini alması, İkinci Hollanda Savaşları

¹ Özellikle Levant şirketi bu yolla büyümüştür.

sırasında İngiliz Donanma Komutanı'nın "Tüm bunların nedeni ne midir? Bizim istediğimiz, Hollandalılar'ın sahip olduğu ticaretin daha fazlasına sahip olmak!" sözlerinde gizlidir. Savaşların sonunda İngilizler'in yayılmacı politikası neticesinde, Hollandalılar yavaş yavaş okyanuslardaki büyük ticaret hacmi bayrağını İngilizler'e kaptıracaktı.

17. yüzyılın sonlarına girerken ise gerek İngiltere, gerekse Hollanda hanedanlarındaki değişiklikler; İngiltere'nin Fransız Kralı XIV. Louis'e karşı Hollanda, İspanya, Avusturya ve bazı Alman devletlerinden kurulmuş olan Ausburg Birliği'nin liderliğini almasına neden olmuştur. Bu tarihten itibaren İngiltere, Fransa ile Louis'in Avrupa'da üstünlük kurma çabalarıyla başlayıp Napolyon savaşlarına kadar 125 yıl sürecek bir dizi savaşa girmiştir.

4.4. Nelson ve İngiliz Deniz İmparatorluğu

Kara kuvvetlerine dayanan Fransa ile, denizci bir anlayışa ve güce sahip İngiltere arasındaki mücadele, bir fil ile bir balinanın mücadelesi gibiydi. Bu savaşlarda İngiltere II.Dünya Savaşı'nda da izlediği stratejinin aynısını izledi. Fransa dolaylarındaki Avrupa devletleri ile ittifak yaptı ve en tehlikeli kıta devleti ile uğraşabilmek için, bütün deniz gücü ile bu devletlere yardım etti. Fransa'nın kullandığı strateji ise II.Dünya Savaşı'nda da Almanya'nın kullandığı stratejinin aynısıydı. İngiltere'nin ekonomik kudretini zayıflatmak ve İngiliz adalarını işgal edebilmek için, ticaretine saldırmak.

Fakat, İngiltere üstün deniz gücü ile, Fransa'nın bütün girişimlerini baltaladı. İngiltere sahip olduğu bu deniz gücü ile düşman tarafından istilasını önlemiş, deniz ticareti güvenliğini sağlamış, düşman ticaretine saldırmaya imkan hazırlamış ve önemli sömürgelerin elde edilmesini kolaylaştırmıştı. Avrupa'ya hükmeden ama bir kara gücü olan Fransa, denizlere hakim olamamış ve bunun ağır sonuçlarına katlanmak zorunda kalmıştır.

Napolyon bir defasında "Eğer Fransa ölmesini bilen iki ya da üç Amirale sahip olursa İngiltere bugünkünden daha az büyük olurdu" (Büyüktuğrul,

1972, s.66) demiştir. Ancak mesele bu kadar basit değildi. Fransız gemileri daha iyi teçhiz edilmiş ve silahlandırılmış olmasına rağmen, Fransızlar gemilerin savaş kabiliyetine ve mürettebatın eğitimine daha az önem veriyorlardı. Bu da deniz kuvvetlerinin ruh ve moralinin İngilizlere oranla daha düşük olmasına neden oluyordu.

Savaşlarda İngiliz komutanların atılganlığı, manevralardaki başarıları, taarruzi bir anlayışla savaşmaları ve her koşulda kesin sonuç alma uğraşları savaş insiyatifini ellerinde tutmalarını sağlamış, Fransızlar ise eşit kuvvetle bile pasif davranır duruma gelmişlerdir.

Bu duruma önemli bir etken de Fransız ihtilaliyle birlikte donanmadaki aristokrat subayların büyük çoğunluğunun bertaraf edilmesinin yanında, deniz kuvvetlerinin tecrübeli topçu birliklerinin mensuplarının da kadro dışında bırakılmasıydı. Boşalan kadroların ticaret bahriyesinden alınan kaptanlar ve hızla terfi ettirilen düşük rütbeli subaylarla doldurulmaya çalışılması, Fransız Donanması'na hızla başarısızlığı getirecekti. Nitekim bu düzenlemeleri yapanlar, o zamanın en iyi deniz kuvveti, İngiltere ile savaştıkları gerçeğini göz ardı ettiklerini anlamakta gecikmeyeceklerdi (Mordal, 1965, s.158).

İhtilal sonrasında Avusturya ve İtalya seferlerindeki başarısıyla öne çıkan Napolyon'un İngiltere'yi ele geçirmekle görevlendirilmesi neticesinde dönemin iki süper gücü tekrar karşı karşıya geliyordu. İngiltere'nin, önce Fransız donanmasını yok etmek, daha sonra da Fransa'yı denizden ablukaya almak şeklindeki planlarının icrası kapsamında ilk olarak Fransa'nın müttefiki İspanyolları etkisiz hale getirerek, İspanyol filosunu Cadiz'e hapsetmiştir.

Fransa'nın karşı planı ise İrlanda'yı zapt etmek suretiyle İngiltere'yi barışa zorlamaktır. Napolyon'a göre, İngiltere'nin bertaraf edilmesinin tek yolu, adaya çıkarma yapmaktı, zira İngiltere'nin güçlü olmayan kara ordusu, Fransız ordusuna dayanamayacaktı. Ancak Napolyon, Fransız Donanmasının, "Bana bir günlük kanal hakimiyeti tesis edin, İngiltere'yi

fethedeyim” talebine cevap veremeyeceğini pek çabuk anlamış ve bu durum karşısında, 1798’de “Ne yaparsak yapalım, daha bir çok sene denizlerin kontrolünü elde edemeyeceğiz” demiştir.

Stratejisinde değişikliğe giden Napolyon, 150 seneden beri kendi ürünü ile geçinemeyen ve kolonilerinden ithal ettiği gıda ve hammaddeye muhtaç olan İngiltere’ye karşı uygulanacak şiddetli bir ekonomik ambargonun, İngiltere’yi barışa zorlayabileceğini düşünmeye başlamıştır. Nitekim savunma maksadıyla, Manş’ta kuvvetli filolar bulunduran İngiltere’nin, Akdeniz’deki gemi miktarını azaltması Napolyon’un Mısır’ı işgalini kolaylaştırmıştır.

İngiltere nezdinde baskın tesiri yaratan Mısır seferi üzerine, Amiral Nelson emrine ayrılan 12 gemiyle Akdeniz’de takip hareketine başlamış ve Fransız donanmasını Abukir’de yakalayarak büyük bir yenilgiye uğratmıştır.

Abukir muharebesinin stratejik neticeleri yanında, siyasi neticeleri de önemlidir. Osmanlı İmparatorluğu Napolyon aleyhine dönerek, Avrupa’da İngiliz etkisi ile Fransa’ya karşı Rusya’nın da dahil olduğu bir ittifaka girmiştir. Donanma’nın politikaya etkisi açıktır (Büyüktuğrul, 1972, s.76).

İki ülke arasındaki karşılıklı ekonomik harp ve ablukalar ve İngiltere’nin Napolyon tarafından istila edilmesi tehlikesi Trafalgar Deniz Muhaberesi’ne kadar sürmüştür. Ancak Trafalgar Savaşı sonrasında artık dengeler değişecek, İngiltere’nin deniz imparatorluğu tescillenmiş olacaktır.

Trafalgar Muhaberesinin maksadı, Victory gemisinde toplanan gemi komutanlarına, bizzat Nelson tarafından anlatılmıştı. Nelson’un son mesajı şuydu: “İngiltere, herkesten üzerine düşeni yapmasını beklemektedir” (Stevens and Westcott, 1942, s.95). Nelson, Trafalgar Muhaberesi’nin tüm Fransız Donanması’nı imha edecek bir netice vermesi gerektiğini, gemi komutanlarına ısrarla anlatmıştır.

Öte yandan Trafalgar öncesi Napolyon'un deniz ablukası altındaki donanmasına sözleri ilginçtir: Napolyon "Şerefimizle batacaksınız, gemi kaybına önem vermiyorum ve düşmanın daha az kuvvetle, bizi abluka altına almasına razı olamıyorum" (Büyüktuğrul, 1972, s.95) diyor ve donanmasını taarruza sevk ediyordu.

21 Eylül 1804'de, İngiliz Amiral Nelson komutasındaki İngiliz Filosu ile Amiral Villeneuve komutasında Fransız Filosu, Trafalgar açıklarında karşılaştı.

Amiral Nelson kendi nizamını bozma pahasına, düşman nizamını bozmak için, bir yarma hareketine girişti. Muharebe, Nelson'un gemi komutanlarına 9 Eylül'de verdiği muhtırada anlatıldığı gibi aynen icra edildi ve iki kısma ayrılan Fransız filusunun büyük kısmı imha edildi. Nelson muhaberede hayatını kaybetmiştir, ama bu sonuca tesir etmemiştir. Çünkü, gemi komutanları harekette çok serbest kalmışlar, amacı ve düzeni tamamen anlamışlardı.

Nelson'un sisteminde kazanma isteği her şeydi ve o daima kesin zaferler için, ölümüne çarpıştı. Eğitim düzeylerine de güvenerek her gemi komutanının, karşısındaki düşmanı yeneceğine inanmış ve rahat bir şekilde, kontrolü komutanlarına bırakmıştı. Bu davranış, muhteşem bir zafer veya korkunç bir yenilgi yaklaşımıydı, ayrıca komutanlarının benzersiz olduklarına olan inancının, çok açık bir göstergesiydi (Potter, 1955, s.210).

Öte yandan Trafalgar Deniz Savaşı'nın denizciliğin gelişimi açısından da etkileri olmuştur. Nitekim Fransız gemilerine nazaran daha küçük olan İngiliz gemilerinin savaştaki üstünlüğü, o güne kadar devam etmekte olan gemi boyutlarına ilişkin tartışmalara da yön verecek, gemilerin üstünlüğünün büyüklükten çok idarecilerinin eğitim seviyesi ve yeteneklerine bağlı olduğu tescillenecekti (Bridge, Sea Power and ..., 1905).

Trafalgar Muharebesi, İngiltere'yi Fransız istilasını tehlikesinden kurtarmış ve İngiltere deniz yollarını kontrolünü takviye etmiştir. Örneğin, deniz yollarını kontrolleri, Napolyon'un Rusya saldırısı süresince Fransızlar'a Baltık'ı ikmal için kullanılamaz hale getirdi.

Kara gücüne dayanarak Avrupa hakimiyetini kuran Fransa, deniz gücünden ümidini tamamen yitirince İngiltere'ye karşı kıta ablukası uygulamaya başladıysa da bu abluka, İngiltere'nin tarafsız deniz ticaretini kumandası altına alması ile kısa zamanda çökmüştür.

İki buçuk asır süren İngiliz Deniz Hakimiyeti süresince, İngiltere'nin düşmanları deniz üzerinde çok zayıftı ve ancak kıta üzerindeki hedefler peşinde koşabiliyorlardı. Asıl hedeflerine ancak denizler üstünden ulaşabileceklerini unuttuklarından ve İngiltere'nin aksine, denizi ve onun nimetlerinden faydalanmayı anlayamadıklarından mağlup olmaya mahkum oldular. Bu, İngiltere'ye dünya deniz yollarının kontrolü imkanı verdi. Sonuçta, Deniz Kuvvetini uygun bir şekilde kullanan İngiltere, Jourdin tarafından "Avrupa'da denizin kralı olmak bir devlet görevidir ve kudretin temel direği denizdir" (Jordin, 1993, s.160) şeklinde ifade edilen hedefe ulaşırken, Fransa siyasi ve askeri itibarını kaybetmiş ve kara tarafı ağır basan bir devlet olarak kalmıştır.

4.5. Amerika Kıtasında Ekonomik Mücadele

Düşmanın ekonomisini atıl bırakıp, kendininkini idame etmek, harp sevk ve idaresinin değişmez şartlarından biridir. Bu kural ulusal ekonomilerin kurulmasının ardından, uluslararası ekonomik ilişkilerin artması sürecinde de devam ediyordu. Artan ekonomik bağımlılıklar artık savaş zamanında sadece kendine dayanan bir ulusal ekonomiyi yetersiz kılıyor, savaşabilirliğin devamlılığının sağlanabilmesi, ihtiyaçların alınmasını sağlayabilecek bir sermaye birikimine ve alış verişin yapılacağı ticaret yollarının açık tutulmasına bağlı hale getiriyordu.

Amerikan İç Savaşı, daha çok ekonomik silahlarla yönetilmiş ilk savaştır. Modern ekonomik savaşın tüm aşamaları bu savaşta görülmektedir. Bu aşamalar, endüstriyel ve geleneksel üretim için gerekli hammadde ve malzemenin ithali için mücadele, savaş maliyesinin istikrarının sağlanması, pazarların ve ticaret yollarının korunmasıdır.

Daha çok bir çiftçi ülkesi olan güney kesimin ihracatı pamuk, şeker ve tütüne dayanıyor, dünya üretiminin %60-70'ini oluşturan 3.5 milyon balya pamuğun %90'ı İngiltere'ye, %10'u da kuzey eyaletlerine ihraç ediliyordu. Bu ihracat ile sanayi maddeleri ve lüks eşya gibi Avrupa'dan yapılan ithalat finanse ediliyordu (Besbelli, 1942, s.53).

Uzun süren Napolyon Savaşları neticesinde Avrupa sanayileri atıl kalınca, kuzey eyaletlerinde sanayi hızlı bir gelişme göstermişti. Ucuz işgücü ve zengin taşkömürü madenleri bu gelişmeyi çabuklaştırırken, güney eyaletleri çeşitli sebeplerle Avrupa'dan ithalat yapamadığı zamanlarda, daha kalitesiz olsa da kuzey mallarını almak zorunda kalıyordu. Bu haliyle güney, kuzeyin zorunlu bir müşterisiydi.

Mevcut denge, nüfusu göçlerle sürekli artan kuzey lehine bozuldukça ve özellikle kuzeyde köleliğe karşı başlayan hareketler çoğalınca, güney eyaletleri ekonomilerinin tehdit altında olduğuna karar verdiler. Zira ekonomilerinin temeli olan pamuk üretimi tamamen köleliğe dayanıyordu. Bu bakımdan güney için ekonomik rekabetin anahtarı olan kölelik, hayati bir meseleydi ve bunun için savaşmaya mecburdular.

Güneyliler, denizde üstün olan Kuzeylilerin, güneyin ikmal yollarını kesmeyi deneyeceğini ancak bu ablukanın uzun sahiller boyunca etkili olamayacağına ve pamuğa muhtaç Avrupa tarafından da kabul edilmeyeceğine güveniyordu. Bu kapsamda ticareti korumaya yönelik önlemler alınırken Kuzey'in ekonomik olarak sıkıntıya düşmesi hedefleniyordu.

Kuzey'in savaş planları ise sayıca üstün kuvvetleri ve donanması ile ticareti adım adım kesmek ve sıkı bir ablukayla güneyi yavaş yavaş boğmayı içeriyordu. Anakonda Planı olarak adlandırılan bu plan, dünyanın o ana kadar görmemiş olduğu, büyük bir plandı. Güney Konfederasyonu tamamıyla çevrilecek, dünya ile teması kesilecek ve nefesi tükeninceye kadar boğazındaki düğüm gitgide sıkılacaktı.

Savaş patladığı zaman Kuzey Donanması, 34'ü buharlı olmak üzere 69 gemiden ibaretti. Hemen donanmanın iyileştirilmesine ve geliştirilmesine başlandı. Netice olarak daha 1862 sonunda donanma; toplam 3400 toplu, çeşitli tipte 389 gemiye sahip oldu. Bunlardan 114'ü, toplam 900 toplu, buharlı gemilerdi. 1863'de yenilene 161 gemi daha donanmaya katıldı.

Savaş başlangıcında donanmanın 7000 kişilik erat kuvveti, 1861 sonunda 22000'e, 1863 sonunda 50000'e ve harbin sonunda 65000'den fazla bir sayıya yükseldi. Bunların büyük bir kısmı ticaret filosundan sağlandı. Gemi sayısının 10 ay gibi kısa bir zamanda beş katına ulaşması ve top sayısının da dört katından fazlaya yükselmesi sarf edilen enerjiyi göstermektedir.

Savaşın idamesi için gerekli olan silah ve mühimmatı Avrupa'dan temin eden Güney'in denizaşırı ticarete bağımlılığı savaş boyunca önemini korurken, Güney'in tek ümidi pamuk ihracatlarının kesilmemesi ve bu sayede savaşın devamını sağlayacak teçhizatı temin edebilmektir. Ancak sonraki dönemde en önemli sorun pamuk fiyatlarındaki müthiş artış olacak, Kuzeyin ablukası artan gemi sayısı ile orantılı olarak güçlendikçe Avrupa'ya kaçırılan pamuk miktarı da azalacaktı.

Bu şartlardaki bir ithalatı Avrupa daha fazla finanse edemeyecek, bir süre sonra İngiltere pamuk ihtiyacını Hindistan ve Mısır'dan karşılamaya başlayacaktı. Böylece güney en önemli harp silahıyla birlikte artık savaşı kaybediyordu (Besbelli, 1942, s.63).

Güney'in yenilgisi, savaş zamanında kendi sınırları içinde mümkün olduğunca çok işlevli bir ekonominin, çok kıymetli olsa bile tek bir ürüne dayanan ekonomilerden daha isabetli olduğunu gösterdi. Denizlerde zayıfken, planlarını denizaşırı ülkelere dayandırmak ise Güneylilerin sonu oldu. Kuzey-Güney savaşı neticesinde Amerika Birleşik Devletleri birliğini sağlayabilmiş, kıtanın zengin kaynakları sayesinde hızlı bir kalkınma yaşamaya başlamıştır (Gibson and Donovan, 2000, s.66). Denizcilik gücünün önemini kavramış olarak, sadece yarım yüzyıl sonra dünya üzerinde sözü geçen bir aktör olarak belirecektir.

Öte yandan Amerikan İç Savaşı buharlı gemileri yanında gemilerde zırhın da yaygın olarak kullanıldığı ve elde edilen faydalar neticesinde buharlı ve zırhlı gemilerin Avrupa'da da hızla yaygınlaşmasıyla sonuçlandığı bir tecrübe platformu olmuştur (Lawrence, 2003, s.273).

5. YAKINÇAĞ VE GÜNÜMÜZ DENİZCİLİĞİNİN ŞEKİLLENMESİ

5.1. Sanayi Devriminin Denizciliğe Armağanları

19. yüzyıl başlarından itibaren iyice yaygınlaşmaya başlayan buharlı gemilerle birlikte denizcilik de bir takım değişikliklere uğrayacaktı. Nitekim gemilerin kömürle işlemesi, seyir menzili sorununu ortaya koydu, bu da üslere olan ihtiyacı artırdı. Böylece donanma idamesi, korsanlık gibi bireysel girişimlerin imkanları dışına çıktı, korsanlık artık tarihe karıştıyordu.

Büyük zırhlılar karşısında, yelken döneminin kalyonlara karşı olan ateş gemilerinin yerini, önce torpidobot, sonra da mayın aldı. Zırhlıların savunma silahı zırh, torpidobotların savunma silahı da karanlık ve süratti. Torpidoların kısıtlı kabiliyetleri neticesinde zırhlılar, bütün buhar dönemi boyunca, temel gemi tipi olarak öne çıkacak, I.Dünya Savaşı bu esaslara göre yapılacaktı.

İki savaş arasındaki devre, buhar döneminin en üst aşamaya ulaştığı yılları olacaktır. Savaş gemilerinin büyüklüğü, 65000 ton, 30 mil sürat ve 45 cm çapındaki toplarla en yüksek seviyesine gelecek, bunun yanında hafif kuvvetleri oluşturan gemiler çeşitlenecek ve gemiler arası savaş mesafesi ise çok artacaktı. II.Dünya Savaşı'nı böyle bir donanma yapacaktı.

Öte yandan dünya savaşlarının savaş alanına en önemli getirisi hava araçları olacaktır. Hava silahını meydana getiren ilk sebep, deniz ve kara savaşlarındaki keşif ihtiyacıydı. Önceleri balonlarla yapılan bu işlem zamanla uçaklar tarafından devralındı. Sonraki aşama, düşman tarafında kargaşa yaratmaya yarayan uçaktan bomba atmak oldu. Uçaklar zamanla gelişen yetenekleriyle kendilerini kanıtlayacaklardı.

5.2. Avrupa’da Denge Arayışları ve Dünya Savaşları Dönemine Denizciliğin Etkisi

19. yüzyıl sonlarına doğru artık Avrupa’daki gelişmeler pek de iç açıcı değildir. 1815’lerden sonra milliyetçilik akımının en önemli meselesi Alman ve İtalyan birlikleri olmuştur. Piyemonte’nin akılcı politikası neticesinde kurulan İtalyan birliğini, Bismark’ın hesaplı ve ustaca politikası neticesinde kurulan Alman birliği takip etmiştir.

Ancak Başbakan Bismark’ın kıtasal karakterdeki politikası, 19 yüzyıl sonunda genç imparator II.Wilhelm’in Mahan’ın fikirleriyle olgunlaştırdığı denizci politikasıyla uyuşmamaya başlamıştır. Bismarck, Alman dış politika faaliyetlerini Avrupa kıtası dışına taşırmamaya dikkat etmiş ve Almanya’nın deniz aşırı topraklarda uğraşmasının, Avrupa’daki durumunu zayıflatacağına inanmıştı. Fakat II.Wilhelm, Bismarck’ın aksine, Almanya’nın büyük devlet olabilmesi için, diğer büyük devletler gibi onun da sömürgecilik yapması ve ilişkilerini dünya çapında genişleterek bir Dünya Politikası (Weltpolitik) takip etmesi gerektiğine inanıyordu (Armaoğlu, 1996, s.29). Kaiser şöyle diyordu:

“Şu anda Albay Mahan’ın kitabını okumuyor, onu yutuyor ve ezberlemeye çalışıyorum. Kitap her konuda birinci sınıf ve klasik özellikler taşıyor.” (Livezey, 1979, s.44)

Kaiser’in düşünceleri muhtemelen Baron Von Lüttwitz tarafından Alman deniz politika ve stratejisi konusunda yazılan bir makalede vücut bulmaktaydı. Bu Alman kara subayı şunları söylüyordu:

“Geçen asırda, genel taksime katılmakta çok geciktik. Bununla birlikte ikinci bir taksim gelmek üzeredir. Ne kadar zengin fırsatların bizi beklediğini anlamak için sadece, Osmanlı İmparatorluğunun çöküşü, Uzak Doğu’nun yeni bir Hindistan’ı olan Çin’in tecridi, bir çok Güney Amerika ülkelerinin içinde bulunduğu dengesiz şartlara eğilmemiz

gerekmektedir. Bu fırsatları kaçırmamız için de, bir donanmaya ihtiyacımız vardır. O kadar kuvvetli olmalıyız ki, bizim askeri gücümüz karşısında hiçbir ülke taksim görüşmelerinde bizi görmezlikten gelemesin, ihmal edemesin ve bu konuda ayrıca kaybedecek vaktimiz de kalmamış bulunmaktadır.” (Livezey, 1979, s.45)

İşgalci karakterli Alman Donanması'nın oluşması için son bir hamle kalmıştır: Amiral Alfred Von Tirpitz'in Deniz İşleri Bakanı olması. Tirpitz 1897 yılından I.Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede İmparatorluk Donanması'nın teşkilatçı ve idareci dehasıydı. Kendisi, strateji ve taktik konularda derin incelemelerde bulunmuş ve Mahan'ınkilere benzer neticelere varmış bulunuyordu. Daha 1891 yılında “Donanmamız için gerekli olan karar ya da çözüm şekli, açık muharebede aranmalıdır” diyordu. Onun üzerinde kuvvetle durduğu görüş, Alman deniz politikasının başlıca amacının Kuzey Denizi'nde oldukça büyük bir donanmaya sahip bulunmasıydı. Böylelikle Almanya'ya denizlerde gerekli hareket serbestisini sağlamayı hedefliyordu. Almanya hızla muharebe gemileri ve denizaltı gemileri başta olmak üzere gemi inşasına başlamıştı.

Tirpitz'in en dikkat çekici eylemi, denizcilik gücünü halklaştırmak ve Almanları deniz bilincine sokmaya çalışmasıdır. Alman deniz gücünün gelişimi, ekonomik ve politik gelişmelerin yanında yetersizdi ve gereken orana sahip değildi. Tirpitz, yeni kurulmuş bir devletin psikolojik atmosferinden faydalanarak, sömürgeler, çıkarlar ve dış ticaret bakımından uyanmakta olan bir topluma yön vermeye çalıştı. Mahan'ın incelemeleri, bir tür deniz mukaddes kitap şeklinde tertiplenerek bütün harp gemilerine, devlet kuruluşlarına, kütüphanelere ve okullara dağıtıldı.

Almanya'daki hareketlilik karşısında İngiltere'nin denizciliğine güveni tam olan Churchill'in yorumu şu olmuştur:

“Artık kariyer ve deniz subayı yetiştirmenin zamanı değildi, bizim yetenekli yöneticilerimiz, her alanda parlak ve zeki uzmanlarımız,

disiplin kuran yetenekli subaylarımız, cesur ve adanmış yüreklerimiz ve krizin başlangıcında savaş kaptanlarından daha çok gemi kaptanlarımız vardı” (Potter, 1981, s.200)

1914’e kadar Avrupa arenasını sürekli bir hareketlilik ve değişken ittifaklarla “ikinci taksime” hazırlanmıştır. Savaş başladığında Almanya ve Avusturya-Macaristan’a karşı İngiltere, Fransa ve Rusya üçlü ittifakı kurmuştur. Almanya’nın Britanya Adaları etrafında, İngiliz ticaret gemilerine karşı başlattığı tahditsiz denizaltı harbi neticesinde İngiltere, Almanya’ya mal taşıyan ticaret gemilerinin batırılacağını ilan etmiş ve Almanya’ya abluka uygulamaya başlamıştır.

Tarafsız ülkelerin, özellikle ABD’nin, her iki tarafın da uygulamalarına karşı protestoları zaman zaman etkili olsa da harp esnasında Almanlar sıklıkla tahditsiz denizaltı harbine başvurmuşlardır. Öte yandan Alman Açık Deniz Filosu’nun Falkland açıklarında yenilgiye uğraması, Jutland’da İngilizleri daha fazla hasara uğratmalarına rağmen kesin sonuç alamamaları, bu filonun savaşın gidişatına yön verecek şekilde kullanılamamasıyla sonuçlanmış, üstüne üstlük kara savaşlarındaki başarısızlığın yanında limanlardaki gemilerde çıkan isyanların Kaiser Almanyası’nın dağılmasında büyük etkisi olmuştur.

ABD’nin ittifak devletleri, İtalya ve Osmanlı İmparatorluğu’nun İtilaf devletleri tarafında savaşa girmesi sonucu pek fazla değiştirmemiş, Rus cephesinin desteklenebilmesi maksadıyla yapılan Çanakkale Savaşları’nda denizde ve karada ağır yenilgilere uğrayan müttefik kuvvetleri, Almanya’nın yenilmesiyle, Osmanlı İmparatorluğu’nu masada paylaşma fırsatı bulmuştur. Ancak savaşın sonunda, anlaşmalarla Avrupa’da denge arayışına gidilse de, kurulan kesinlikle kalıcı olamayacak, sadece bloklar arası bir denge olmuştur.

İki savaş arasında dünya “Diktatörlük”, “Komünizm” ve “Sarı Tehlike” olmak üzere üç tehdit karşısında kaldı. Hitler Almanyası, Mussolini İtalyası, Komünist Rusya, içine kapanarak hızla gelişen Japonya, denizlerdeki

hakimiyetini ve ticaretini iyice geliştiren İngiltere, İngiltere ile karşı karşıya gelmeyi göze alamayan Fransa, Avrupa siyasetinden uzak kalarak hızla sanayileşen ve zenginleşen ABD, Dünya Savaşından bu yana toparlanamayan Balkan devletleri ile savaştan etkilenen kuzey ve doğu Avrupa ülkeleri II. Dünya Savaşının aktörlerini oluşturacaktı.

İki savaş arasında barış sağlamak amacıyla milletler arasında çıkacak sorunları görüşme yoluyla halletmek üzere Milletler Cemiyeti kurulmuş ancak Almanya, Avusturya ve Türkiye ile Asya devletleri cemiyetin dışında kalmayı tercih etmişti. Yine de 1922 Washington Silahları Azaltma Konferansı'nda aşağıda özetlenen bir takım kararlar alınabilmişti: (Büyüktuğrul, 1964, s.65)

- Savaşta zehirli gaz kullanılması yasaktır.
- Denizaltı gemileri savaş halinde su üstü gemilerinin, uluslararası hukuk kuralları bakımından, uymaya zorunlu oldukları kurallara uyacaklardır.
- 35000 tondan büyük dretnot yapmak yasaktır, bu gemiler 1930'dan önce kızağa konmayacaktır.
- Dretnotlar 16 pusan -40,6 cm- büyük çapta top taşıyamazlar.
- Uçak gemilerinin azami tonajı 27000 ton olacaktır.
- Kruvazörlerin azami tonajı 10000 ton olacak, taşıyacakları top da 8 pusluk olacaktır.
- Beş devlet, azami olarak, Çizelge 5.1'de miktarları belirtilen toplam tonaj kadar dretnot yapabilecektir.

Çizelge 5.1., 1922 Washington Konferansı'na Katılan Devletler İçin Sahip Olunabilecek Toplam Gemi Miktarları (Ton) (BÜYÜKTUĞRUL, Afif, İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1964, s.65)

(Ton)	Amerika	İngiltere	Japonya	Fransa	İtalya
Büyük gemi	525000	525000	315000	175000	175000
Uçak gemisi	135000	135000	81000	60000	60000

Görüşmeler 1927 Cenevre, 1928 Kellog-Briand ve 1930 Londra Silahları Azaltma Konferansları ile sürmüş ve ılımlı bir hava yakalandıysa da 1929 Ekonomik buhranı ile başlayan ekonomik çöküş ılımlı havanın dağılmasına neden olmuş ve Almanya ile İtalya'nın tahrik edici hareketleri savaşı hızla yaklaştırmıştır. Almanya ve İtalya arasında imzalanan Çelik Pakt'a ilaveten Rus-Alman Saldırmazlık Paktının da imzalanmasıyla Hitler, İngiltere ve Fransa korumasındaki Polonya'ya girerek savaşı başlatmaktan çekinmemiştir.

Dünya'nın bin yıllardır gösterdiği gelişme ve bilgi birikimiyle yapılan II.Dünya Savaşı başlı başına bir kitap konusudur. Öte yandan günümüz denizcilik gücünün şekillenmesi açısından bir uygulama sahası teşkil etmesi nedeniyle tarihi örneklerin arasında en önemlisi olarak tanımlanabilir.

Savaşın başında deniz yollarının korunması ve Alman deniz hareketinin önlenmesini hedefleyen İngiltere ve Fransa planına karşılık Alman planı İngiltere'yi denizden işgal etmek bu maksatla öncelikle ileri üslere sahip

olmaktı. Bu kapsamda Almanya savaş başlar başlamaz tecrübeli olduğu tahditsiz denizaltı harbine başladı. Gerçi savaşın başında sadece 57 denizaltısı bulunan Almanya denizaltı yapımına önem verecek ve ilerleyen yıllarda ayda 20 denizaltı denize indirmeyi başaracaktı. Nitekim İngiltere'ye hammadde ve gıda taşımakta olan ve konvoylar halinde intikal eden 4000 gemilik ticaret filosunun, gruplar halinde avlanarak Kurt Sürüsü Taktiği uygulayan denizaltılar karşısında korunması oldukça zor oluyordu (Mason, 1999, s.49).

Denizdeki savaşa paralel olarak karada da teknoloji savaşı yaşanıyor, platformlar harbin gidişatını değiştirecek nitelikte yeni buluşlarla donatılıyordu. Telsiz, radar, sonar, periskop radarı, atış kontrol makineleri, şnorkel, manyetik mayınlar gibi yeni teknolojilerle bu savaş tam anlamıyla denizciliğin boy gösterisi şeklinde cereyan etmiştir.

ABD'nin İngiltere'ye 50 adet muhrip satması, İzlanda ile Amerika arasındaki bölgenin güvenliğini sağlamaya başlaması ve Nisan 1941 itibarıyla Amerikan uçaklarının Alman denizaltılarını İngilizlere rapor etmeye başlaması ve uçakların menzillerinin artması ile radar ve su bombası gibi yeni teknolojilerle donatılması Atlantik'teki Alman denizaltı hareketini ciddi oranda sekteye uğratmıştır.

Hitler'in bir sonraki hareketi İngiltere ile ilişkileri düzelmekte olan Rusya'ya saldırmak olduysa da, İngiltere ve Amerika'nın desteğini alabilen Rusya, Alman ve İtalyanların kara yoluyla getirdikleri deniz kuvvetlerine karşı Karadeniz'deki mücadelelerden başarıyla çıkmayı bilmiştir.

Savaşın iyice kızıştığı 1941 yılı sonlarında yeni bir sürpriz yaşanacak, 1940'da Almanya ve İtalya ile Üçlü Pakt'ı kuran Japonya, Japon Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral Yamamoto'nun: "Eğer Amerika'ya savaş ilan edeceksek, onları yenmek için tek şansımız var. O da Amerikan Pasifik Filosu'nu Hawaii sularında yok etmektir!" (Apatay, 2002, s.184) fikrinden hareketle Pearl Harbor'da tarihin en büyük baskınlarından birini

gerçekleştirerek Amerikan donanmasına ciddi hasar verecek ve savaşı Pasifik'e taşıyacaktır. Nitekim Pearl Harbor baskını sonrasında ABD'de savaşa karşı olan muhalefet dahil tüm ülke Başkan Roosevelt çevresinde kenetlenmiş ertesi gün ABD Japonya'ya savaş açmıştır (Apatay, 2002, s.155). Öte yandan 7 Aralık 1941 tarihi Avrupa savaşının, dünya savaşına döndüğü tarih olmuştur, baskının hemen ardından İngiltere Japonya'ya, Almanya da Müttefikler'in yeni üyesine savaş açmıştır.

Baskından sonraki hamle için 3 ay bekleyen Japonlar, bir anlamda Amerikan donanmasına toparlanmak için fırsat vermiş, planların ikinci aşaması olan Mercan Denizi'ne hakim olma mücadelelerinde Amerikan Donanması'na ciddi bir üstünlük sağlayamamış, ardından Midway, Guadalcanal ve Aleutian'de ciddi bir yenilgilere uğrayarak inisiyatifi karşı tarafa kaptırmışlardır. Bundan böyle Japon planı ana vatan adaları ve deniz yollarının savunması şeklinde revize edilirken, Amerikan planı Tokyo'ya kadar ulaşmayı hedefleyen ve adadan adaya atlamayı esas alan Kurbağa Sıçrayışı ile uygulanacaktı (Tuğrul, 1956, s.239).

Atlantik'te ise İngilizler Konvoy hareketinden artan tüm enerjisini kanal savunmasına ve müstakbel Alman çıkarmasına karşı hazırlıklarını artırmaya yöneltmişti. Alman tarafında ise yeni teknolojiyle donanmış uzun menzilli denizaltılar, konvoy hareketına tekrar ciddi hasarlar verdimeye başlamıştı. Nitekim 1943 Mart ayında 20 günde tam 108 müttefik gemisinin batırılması ciddi endişe doğurmuştu.

Buna karşılık uçak gemileriyle desteklenmiş denizaltı avcı gruplarının konvoylara eşlik etmesine başlanmış, bu önlem sahada sayısı artırılan uzun menzilli avcı uçaklarıyla birlikte konvoy hareketinin güvenliğini sağlamada çok olumlu sonuçlar vermişti. Bu aşamadan sonra artık Alman denizaltı hareketi gitgide etkisini yitirirken, Akdeniz'deki hezimetten sonra Atlantik'teki savaş da Almanlar tarafından yavaş yavaş kaybedilecekti.

Netice olarak Almanya, sürdürdüğü denizaltı hareketinde bu dünya savaşında da başarısız olmuştur. Ancak yine de Almanya'nın denizaltı hareketinin etkinliği kesinlikle göz ardı edilemez. Bu hareketin Almanya'nın direncinin idamesinde ve savaşın bu kadar uzun sürmesinde ciddi etkileri olmuştur. Savaşın başından 30 Mayıs 1943 tarihine kadar Müttefikler, Alman denizaltı hareketi sonucunda 21,5 milyon ton gemi kaybederken, bunun yerine ancak 16,5 milyon ton yeni gemi koyabilmiş, 1943 sonuna kadar toplam 388, savaş sonuna kadarsa toplam 782 denizaltı kaybetmiştir (Armaoğlu, 1996, s.385). Yani diğer bir deyişle 39000 Alman denizaltıcısının 32000'i mavi sularda can vermiştir (Tuğrul, 1956, s.192). Öte yandan Alman Denizaltı Filosu'nun bu ümitsiz durumuna rağmen hala bu kahraman filoya katılmak isteyen Alman denizcilerin sayısı, 85000 idi (Büyüktuğrul, 1967, s.284).

Nihayet altı yıla yakın süren savaş, Atlantik'te Müttefiklerin Normandiya Çıkarması başarısının sonuçları, Pasifik'te ise Hiroşima ve Nagasaki'ye atılan iki adet atom bombası ile sona erecekti ancak deniz kuvvetinin savaş üzerindeki etkisi en iyi Sir Herbert Richmond'un şu sözleri ile anlaşılır:

“Harbi deniz kuvveti kazanmadı, fakat harbin kazanılmasını mümkün kıldı.” (Richmond, 2002, s.387)

Öte yandan savaşın, tarafların deniz kuvvetlerine bilançosunun büyüklüğü Çizelge 5.2'de sergilemektedir.

Stratejik açıdan çıkarılacak dersler daha belirgin ve somuttur. Nitekim II.Dünya Savaşı ile deniz kuvvetlerinin yapısının artık kesin bir şekilde değiştiği görülmektedir. Deniz kuvvetinin hareket alanı artık, sadece suüstüyle sınırlanmıyor, sualtı, su üstü ve su üzerindeki havanın her üçünün de sorumluluğu tartışmasız bir şekilde deniz kuvvetinin oluyordu. Bugün için bu hareket alanlarından birinin dahi ihmali, yenilginin kabulüyle aynı anlama gelir. Hareket alanının genişlemesi dışında uçak gemileri, torpido, cep denizaltıları gibi imha silahları ve telsiz, radar tekniği deniz savaşında önemli

taktik gelişmelere neden olmuştur. Coğrafya ile stratejinin sıkı ilişkisi Pasifik, Akdeniz ve Atlantik'te her aşamada kendisini ortaya koymuştur. Artan deniz-hava imkanlarıyla önemi artan stratejik ve taktik keşfin yanı sıra benimsenen savunma ve saldırı stratejilerinin yerinde uygulanmasının sonuca etkisinin büyük olduğu görülmüştür. Elbette ki siklet merkezi, kuvvet tasarrufu gibi prensipler çerçevesinde, kuvvet kullanımının etkinliği bir kez daha belirgin olarak ortaya çıkmıştır.

Savaş neticesinde elde edilen bir diğer önemli sonuç ise, kara-havacılığı tartışmalarından çok daha sert gelişen deniz-havacılığı tartışmasını sonuçlandırarak düzeyde tecrübeler yaşanmış olmasıdır. Savaş esnasında deniz-hava kuvveti oluşturmayan İtalya ve Almanya tarafından denizde hava hakimiyeti tesis edilmeksizin geliştirilen hareketlarda yaşanan sıkıntılar ve yaşanan yenilgilerde deniz-hava kuvvetinin eksikliğinin ciddi etkenleri olması deniz hava kuvvetinin ne kadar gerekli olduğunu ortaya koyar. Öte yandan hem ABD hem de Japonya önceleri muhabere gemileri için hava şemsiyesi olarak kullandıkları uçak gemilerini savaşın ilerleyen zamanlarında düşman deniz sahası ile karalarının derinliklerine doğru güç aktarımı maksadıyla kullanmaya başlamışlardı (Morison, Thoughts of...).

Savaşın diğer bir önemli sonucu, dünya denizlerinde yükselen güç olarak belirmeye başlayan Japonya'nın, savaşın başında Pearl Harbor baskını ile inisiyatifi ele almasına rağmen bu avantajı kaybetmesi ve Pasifik'teki hedeflerine ulaşamayarak dünya hakimiyeti yarışından çekilmesi olmuştur.

Savaşın esas galibi ise, savaştan en az yıpranmayla çıkarak kalpgahın nimetleriyle hızlı bir yükselişe geçecek olan Sovyetler Birliği olmuştur. Nitekim savaş sonrasında anlaşmalarla 50 yıl boyunca kilitlenecek olan dünya siyasi konjonktürü, Soğuk Savaş adı verilecek, ekonomiye dayalı olarak gelişecek sinir harbiyle sarsılacaktır.

Çizelge 5.2., Dünya Savaşı'nda Gemi Tiplerine Göre Tarafların Zayıatı (Adet) (Sermet Gökdeniz, İkinci Dünya Harbinde Deniz Harekatı, Cilt II, Deniz Basımevi, İkinci Baskı, İstanbul, 1970, s.158)

Gemi Cinsi/Ülke	İngiliz	Fransız	Amerika	Japonya	Almanya	İtalya	Toplam
Muhabere Gemisi (Dretnot)	5	6	2	11	7	3	34
Uçak Gemisi	10	-	12	21	-	-	43
Kruvazör	30	10	10	37	8	14	109
Muhrip	137	60	82	129	87	53	548
Denizaltı	69	54	52	130	781	100	1186
Toplam	251	130	158	329	883	170	1921

5.3. Soğuk Savaş ve Sonrasında Denizcilik Gücünün Gelişimi

II. Dünya savaşını birkaç cümlede şöyle özetleyebiliriz: Kararlı ve yıkıcı bir ideoloji, ona sahip çıkmış savaşçı bir halk, yaşam alanını büyütme çabaları, buna direnen bir Avrupa, her iki tarafın da taraftarlarının artması ile dünyanın giderek artan acımasız çıkar kavgalarına sahne olması, 50 milyon insanın yok olması ve tüm bu barbarlığa son vermek için iki bombanın iki şehri yok etmesi.

Savaş sonrası rakiplerinin pasifize olmasıyla giderek güçlenen galipler kısa süre içinde birbirlerini karşı karşıya bulacaklardı. Zira Sovyet rejiminin yarattığı tehlike yaşlı kıta üzerinde Amerikan etkisini belirginleştirirken, hemen hemen 50 yıl boyunca yayların gerili kalacağı yeni bir kutuplaşma başlayacaktı.

Soğuk Savaş'ın başlayacağını bizzat Stalin, daha Yalta Konferansı'nda, "bu aşamadan sonra karşılıklı menfaat çatışmalarının müttefik işbirliğini bozabileceği" ifadesiyle belli etmiştir. Zaten bundan sonraki süreçte kapitalizm karşıtı söylemler, Berlin'in bir tarafının Rusya'da kalarak ikiye bölünmesi, artan Rus tehlikesine karşı Nisan 1949'da Amerika, Kanada, Fransa, Hollanda, Lüksemburg, Belçika, Norveç, İtalya, İzlanda, Danimarka ve Portekiz arasında Kuzey Atlantik Pakti'nin -NATO- kurulması, Çin'de mevcut hükümetin Amerikan desteğine rağmen devrilip, Rusya tarafından desteklenen ve başlarında Mao Tse-Tung'un bulunduğu komünist hareket tarafından Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurulması gibi gelişmelerle hızla soğuk savaş dönemine girilmişti.

Özellikle son gelişme, yarım milyarlık bir toplumun komünist bloğa dahil olması, Batı açısından ise büyük bir pazarın kapanması demektir. Öte yandan soğuk savaş sürecinin iki kutup çevresinde şekillenmesi, bu kutuplar

haricinde kalan devletlerin, üçüncü dünya ülkeleri olarak tanımlanmaya başlanmasına ve dünya üzerinde uzun süreler kopukluklara neden olmuştu.

II.Dünya Savaşı'ndan sonra gelişen teknoloji, donanmaları büyük oranda etkilemiş, dizel makineler, güdümlü mermiler, helikopterler gibi yenilikler buhar döneminin büyük ve hantal dretnotları yerine nispeten küçük ama etkin platformlara yerleştirilmiştir.

Uçak gemileri önemini korurken donanmalara son dönemlerde nükleer güçle tahrik olunan denizaltı ve suüstü gemileri katılmışlardır. Bu dönemin en son ve en etkin gelişimi ise denizden karanın iç kısımlarındaki nokta hedefleri vurabilmeyi sağlayan balistik füzelerin her türlü platforma yerleştirilmeleri olacaktır.

Öte yandan Soğuk Savaş boyunca ABD denizlerdeki üstünlüğünü idame etmeyi ana ilkelerden biri olarak benimsemiştir. Karşısında kıtasal bir güç olarak çağa ortak olmaya çalışan Sovyet Rusya'nın donanma inşasına yönelmesine rağmen ABD, gerek Atlantik Okyanusunu gerekse Pasifik Okyanusunu kontrol ve güvence altına almasını sağlayabilecek anlaşmalarla Rusya'nın kenar kuşağını sarmayı bilmiş ve bütün süreç boyunca deniz hakimiyetini elden bırakmamıştır (Lee, 2000, s.33).

Artan Sovyet tehdidi karşısında ABD, Akdeniz cephesinde 1947 Truman Doktrini çerçevesinde, Türkiye ve Yunanistan'a 400 milyon dolarlık yardımı yapma gereğini duymuş, her iki ülkenin de kısa bir süre sonra NATO'ya katılması -Türkiye 1951'de katıldı- üzerine, elinde kalan hurda silah, gemi ve uçakları bölgeye, yardımların devamı olarak göndermişti. Böylece ABD, Avrupa'nın deniz cephesinde, Akdeniz'deki Amerikan 6. Filosu için yeni üsler, Karadeniz'de ise Türk Deniz Kuvvetleri'nin varlığıyla kenar kuşak için yeni bir tampon bölge oluşturuyordu.

8 Eylül 1954'te Amerika'nın önderliğinde, İngiltere, Fransa, Yeni Zellanda, Avusturalya, Filipinler, Tayland ve Pakistan'ın katılımıyla

SEATO'nun ve 24 Şubat 1955'te Türkiye ve Irak arasında imzalanan Bağdat Pakti'na İran, Pakistan ve İngiltere'nin katılımıyla oluşan CENTO'nun kurulması; Rusya'nın ise bu gelişmeler üzerine hemen kendi uydularını toplayıp Varşova Pakti'nı kurmasıyla kalpgah ve kenar kuşak tamamlanıyordu.

iki süper gücün ilk kez ciddi anlamda Kore'de karşı karşıya gelmesi, Rusya'nın 1953'te nükleer teknolojiye sahip olması ve Küba Füze Krizi soğuk savaşa hareketlilik kazandırırken, İki tarafın kuvvetlerinin sıcak çatışma yaşamadığı bu mücadeleler esnasında deniz kuvvetinin etkisi, zaten II.Dünya Savaşı'nda bu tip hareketlarda yeterince tecrübe edinmiş olan ABD'nin yaptığı asker ve malzeme nakliyatları ile bölgede deniz hakimiyetinin sağlanması ile olacaktı.

Küba Füze Krizi'nin hemen ardından nükleer silahsızlanma antlaşmalarıyla girilecek olan "Yumuşama –Detant- Dönemi" öncesindeki 1960-1970 süreci, Fransa'nın NATO'dan çıkması ve Çin'in de Rusya'dan uzaklaşarak Amerika ile yakınlaşmasının neden olduğu, bloklardaki yapı değişikliklerine sahne olmuştur. Çin ile yakınlaşan Amerika, 1954 müdahalesiyle çözümleyemediği Vietnam sorununu da çözmeye çalışmışsa da, Vietnam'dan 8 yıl sonra, sonuç alamadan, ağır kayıplarla çekilecekti.

Öte yandan dünyanın gözleri bu iki süper gücün üzerinde iken diğer yandan zengin batının kolonilerinde büyük bir bağımsızlık hareketi boy göstermeye başlamıştır. Nitekim 28 Kasım 1967'de, 1839'dan beri İngiliz sömürgesi olan Yemen'de, Güney Yemen Bağımsız devletinin kurulması, Kanal Savaşı sonrasında bölgede hızla itibar kaybetmeye devam eden İngiltere'yi önemli bir karara zorlayacaktı: Bölgeden 1973 ile 1977 yılları arasında kademeli olarak çekilmek yerine 1971 yılı sonuna dek tamamen çekilmek.



Harita 5.1., İki Kutuplu Dünya ve Taraflar (http://flatrock.org.nz/topics/history/assets/cold_war_map.jpg (26.05.2006; 22.37C))

“Petrol dünyasında önemli bir aktör olmak için, insanın bir ayağının Ortadoğu’da bulunması gerekir.”

Jean-Paul Getty’nin önemini yukarıdaki şu sözlerle ifade ettiği Ortadoğu’dan çekilme kararı, içeride muhalefetteki muhafazakarlar tarafından sert bir biçimde eleştirilecek ve İngiltere Başbakanı Wilson tarafından açıklandığı 16 Ocak, Salı günü, “Black Tuesday” (Kara Salı) olarak adlandırılacaktı.

Ancak zaten İkinci Dünya Savaşı sonundan beri bölgedeki İngiliz üstünlüğü hızla azalıyordu. Savaş sonrası Filistin, Mısır’daki üslerini kapatan ve kısa sürede Ürdün ile Irak üzerindeki etkisini de kaybetmiş olan İngiltere için, Körfez’de bulunmanın bedelinin giderek artması, bölgedeki üstünlüğün idame edilemeyeceği gerçeğini meydana çıkarıyordu (CSIS, 1969, s.55).

Öte yandan İngiltere’nin bölgeden ani çekilme kararı neticesinde; Nijerya’da olduğu gibi bölge ülkeleri iç karışıklıklara sürüklenecek, İran’ın Bahreyn, Irak’ın Kuveyt ve Suudi Arabistan’ın Buraimi Vahası üzerinde hak iddia etmeleri gibi ülkeler arası anlaşmazlıklar boy gösterecek, Kore’de olduğu gibi çekilme kararının Batı’nın ilgisinin azalması olarak algılayan Sovyetler Birliği’nin bölge üzerinde etkinliğini artırma girişimlerinde bulunmasına neden olacaktı. Böylelikle bu karar dünyanın petrol ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılayan Ortadoğu’nun güvenlik sorununa yeni boyutlar getirecek gelişmelere yol açacaktı (CSIS, 1969, s.7-8).

Nitekim Ortadoğu’nun dünyanın enerjiye olan ihtiyacına paralel olarak artan önemi, Arap-İsrail Savaşları, İran’ın Tunb Adaları’nı işgal ederek Basra Körfezi’nde deniz hakimiyeti girişimleri (Mosley, 1975, s.425) sonrasında Şah’ın tahttan indirilerek İran İslam Cumhuriyeti’nin kurulması ve hemen ardından çıkan İran-İrak Savaşı neticesinde artan güvenlik sorunları, Sovyetler Birliği’nin Afganistan’ı işgali, Akdeniz’de fiilen boy göstermeye başlaması ve bununla da yetinmeyip Sovyet Hint Okyanusu Filosunun

kurulmasından (CSIS, 1969, s.13).söz edilmeye başlanması Soğuk Savaş'a tekrar hareket getirecekti.

İran-İrak Savaşının dünya gündemini ilgilendirmesinin esas nedeni, dünyanın başlıca sanayileşmiş devletlerinin petrol ihtiyaçlarını bölgeden sağlamasıydı. Sanayisi için gerekli olan petrolün %70'ini bölgeden sağlayan Japonya, %50'ini sağlayan Batı Avrupa ve % 7'sini sağlayan ABD için oluşan güvensizlik ortamı ciddi huzursuzluklara neden olmuştur.

Bu arada Ocak 1980'de Başkan Carter, bölgede oluşan boşluk neticesinde artan Sovyet tehdidine karşı, körfezin bir dış güç tarafından işgal edilmesine karşın ABD'nin askeri güç kullanmaktan çekinmemesini benimseyen "Carter Doktrini"ni açıklarken, ABD'nin İran-İrak Savaşı'nda tarafsız kalmayı tercih edeceğini de bildirecek, ancak savaşın ilerleyen aşamalarında Irak'a yapılan yardımların kesilmesini sağlamak maksadıyla Tanker Savaşı'nı başlatan İran'a karşı baskı dozunu da artıracak ve savaşın sonunda kendi bandırasındaki tankerlerin de komünist bloktan sağlanan mermilerin hedefi haline gelmesi nedeniyle sıcak çatışmaya girecekti. Savaş İran'ın son koz olarak körfezi mayınlaması ve petrol trafiğinin aksamaması için ABD ve müttefikleri tarafından yapılan mayın temizleme hareketinin ardından sona ermiştir.

Sonraki süreçte, II. Dünya Savaşı sonrasında sayıları yarıya inen gemi sayısını yükseltmek ve son büyük cephe olan deniz hakimiyetini geliştirme söylemleriyle Reagan'ın "600 Gemilik Donanma" (Lee, 2000, s.36) ve "Yıldız Savaşları" projelerine ekonomik olarak sıkıntıya giren Sovyetler Birliği cevap veremeyecek, Gorbaçov'un Glasnost¹ ve Perestroyka² politikaları neticesinde çöküş sürecine girecektir.

¹ Açıklık

² Yeniden Yapılandırma

6. DENİZCİLİK GÜCÜ VE HAKİMİYET TEORİLERİNDEKİ YERİ

19. yy.dan 20. yy.a geçiş dönemi, artık günümüz dünyasının aktörlerinin belirginleştiği dönemdir. Eski Dünya, Ortadoğu ve Avrupa'nın, Hindistan ve Uzak Doğu'ya yönelmesinin ardından, Afrika'nın işgücü ve hammadde kaynağı olarak kullanılmaya başlanması, eş zamanlı olarak Yeni Dünya'nın keşfi ve Amerika'nın sanayisiyle gelişmesi, Rusya'nın Kuzey ve Orta Asya'yı topraklarına katarak büyümesi ve Japonya'nın denizlerde önce Çin'i sonra Coşima'da Rusya'yı yenerek yarıştaki mevcudiyetini teknolojiyle perçinlemesi (Gerede, 1958, s.3), yakın çağı şekillendirecek ülkeleri öne çıkarmıştır.

Artık dünya üzerinde bilinmeyen kara parçası, hesaba katılmayan toprak kalmamıştır. Ülkelerin ilgi alanları ve çıkarları birbirleriyle kesişmekte, halkın refahını artırmak için dünya hakimiyetine giden yolda doğru hamlelerle, ittifaklar kurarak ilerlemek gerekmektedir.

20. yy.ın, dünya hakimiyetini hedefleyen veya büyük devlet olma uğraşı veren devletlerin, büyük oranda jeopolitikçi teorisyenlerin etkileri altında kalarak hareket ettikleri bir dönem olduğu, uygulamaların çerçevelerine bakılarak rahatlıkla söylenebilir.

Jeopolitik bilimi, olayların açıklanması amacına yönelik kurallar ve yasaların sistemli bir şekilde düzenlenmesine ve yeni teoriler ortaya konmasına imkan vermiştir (İlhan, 1989, s.26). Geliştirilen teoriler, geçmişin uygulamalarını irdelerken, yeni hareket şekillerinin ortaya çıkmasında belirleyici olarak geleceği şekillendirmektedir.

Yakın tarihte dünya düzeninin şekillenmesinde başlıca rol oynayan hakimiyet teorilerini şöyle sıralayabiliriz:

- Mahan'ın Deniz Hakimiyeti Teorisi,
- Mackinder'in Kara Hakimiyeti Teorisi,
- Spykman'ın Kenar Kuşak Teorisi,
- Hava Hakimiyeti Teorisi.
- Haushoffer'in Yaşam Alanı Teorisi ile Bush Dönemi ABD Politikaları
- Yakın Dönem Hakimiyet Teorileri

Jeopolitiğin ilgi alanının, uygulanan politikalar üzerindeki etkisinin anlaşılması ve düşünürlerin tanınması için teori niteliğindeki görüşlerin bilinmesi gereklidir ki, denizcilik gücü ile bu teorilerin bağlantısı kurulabilsin ve denizcilik gücünün etkileri doğru değerlendirilebilsin.

6.1. Deniz Hakimiyeti Teorisi

Dünya hakimiyetinin denizler üzerinde kazanılabileceğini savunanların başında Amerikalı denizci Alfred Thayer Mahan (1840-1914) gelmektedir. Mahan uzun süre yazdığı makale ve kitaplarla deniz hakimiyetinin genel esaslarını ortaya koyan bir jeopolitikçi rolü oynamıştır (Sezgin ve Yılmaz, 1974, s.57).

Her ne kadar denizcilik gücü kavramının olgunlaşmasında Mahan'ın fikirleri incelendiye de, bu fikirlerin hakimiyet teorisine dönüşme sürecini detaylı olarak incelemekte fayda görülmektedir.

Mahan, deniz hakimiyetinin dünya hakimiyetinin anahtarı olduğu görüşündedir. Teoriyi özetlemek için Barbaros Hayrettin Paşa'nın "Denizlere

hakim olan dünyaya hakim olur” sözünü tekrarlamak yeterlidir (İlhan, 1989, s.27).

Mahan’a göre; açık denizler kıtaları birbirine bağlayan engin ovalardır ve buralarda da ulaşım istikametleri seyrüseferi etkileyen hususlar (akıntı, derinlikler, en kısa yol vs.) nedeniyle bir ölçüde sabitleşmiş durumdadır, bu yolları kontrol etmek, dünya ulaşımının kontrolü anlamını taşır. Kara kuvvetleri ile dünyada ancak belirli ölçüde yer işgal edilebilir, halbuki dünya egemenliği veya büyük imparatorluklar kurmak için denizaşırı nokta ve bölgelerin de ele geçirilmesi ve bunlarla anavatan arasındaki irtibatı sürdürmek için de egemen olmak gereklidir. Böylece politik, stratejik ve ekonomik yönden denizlerin önemini belirten Mahan’ın, teorisinin değeri konusunda en büyük kanıtı, son iki dünya harbini de denizlerde güçlü olan tarafların kazanmış olmaları teşkil eder.

Günümüzde, kıtasal güçlerin yalnız kendi coğrafyalarındaki kaynaklar ve kara ilişkisi bulunan ülkelerdeki güç kaynakları ve pazarlarla yetinebilmeleri imkansızdır, zira kıtasal güç merkezlerinin azami egemenlik sınırı daima kıtaları birbirinden ayıran kıyılarda son bulur, bu nedenle denizaşırı hareketler önemlerini büyük ölçüde arttırmış bulunmaktadır (Bayat, 1986, s.457). Konumu, kendinin ve kontrolündeki kaynaklar bakımından en avantajlı kıtasal devlet durumundaki Sovyetler Birliği’nin, açık denizlere erişmedeki pek çok coğrafi güçlüklerine rağmen, sivil ve askeri tüm sistemler ile denizcilik gücüne verdiği önemdeki hızlı gelişme bunun kesin ve güncel bir örneğini oluşturur.

Mahan, Britanya İmparatorluğu’nun gelişmesi ile Britanya donanmasının gelişmesi arasında yakın bir ilişki görüyor, dünyanın belli başlı deniz yollarının aynı zamanda Britanya İmparatorluğu’nun iç bağlantı hatları olmasına dikkat çekiyordu.

Gerçekten de, o yıllarda Dover, Cebelitarık, Süveyş Kanalı, Ümit Burnu, Singapur gibi önemli su yolları veya bu yolları denetleyebilen stratejik

noktaların hemen hepsi Britanya İmparatorluğu'nun elinde bulunmaktaydı (Sönmezoğlu, 1989, s.422).

Mahan'ın deniz hakimiyeti görüşü tarihi incelemelere dayanmaktadır. Nitekim deniz kuvvetlerinin zafer devri olan 17, 18 ve 19. yüzyılların tarihini incelemiş ve bu irdelemeler kendisinde dünya tarihinin denizleri kontrol için yapılan devamlı bir mücadele olduğu fikrini oluşturmuştur. Bunun neticesi "Şu halde dünya hakimiyetinin anahtarı deniz yollarını kontrolde dir." demiştir.

Denizlerin; ticari bakımdan ulaştırma, stratejik bakımdan hareket serbestisi imkanlarından faydalanmanın onları kontrol ile mümkün olacağı düşüncesi Mahan'da, İngiliz deniz kuvvetinin o tarihlerde oynadığı rolü ve elde ettiği neticeleri incelerken doğmuştur.

Öte yandan Mahan, İngiltere'nin 19. yüzyılda en yüksek noktasına varan deniz hakimiyetini sonsuza kadar devam ettirmesinin şüpheli olduğunu ve bir gün deniz hakimiyetini kaybederse Avrupa ve Asya'daki kara devletlerinin İngiltere ile rekabet edemeyeceğini, halbuki ABD (Amerika Birleşik Devletleri)'nin coğrafi mevkii dolayısıyla bu bakımdan çok elverişli bir durumda yani hem ada ve hem de kıta devleti olması, deniz hakimiyetini kazanabileceği sonucuna varmıştır. Mahan ayrıca civar adaların Asya'dan gelebilecek bir istilaya karşı ABD için iyi birer ileri karakol durumunda oldukları ve Pasifik ile Atlantik Okyanuslarını Kuzey ve Güney Amerika arasında açılacak bir kanal ile birleştirmenin Amerikan donanmasına büyük ölçüde hareket serbestisi sağlayacağını da işaret etmiştir. (Sezgin ve Yılmaz, 1974, s.61).

Mahan, Asya Problemi adlı eserinde kuzey yarımküresinin dünya hakimiyeti mücadelesinin esas zeminini oluşturduğunu, özellikle Asya'da 30–40 enlemleri arasındaki kuşağın Britanya deniz gücü ile Rusya'nın kara gücü arasında sürekli bir mücadele bölgesi olduğunu belirtmiş; ileriye dönük olarak da İngiltere ve ABD gibi okyanuslara hakim devletlere, Rusya ve Almanya gibi karada güçlü devletlere oranla daha fazla şans tanınmıştır. Ona göre,

İngiltere ve ABD'nin en büyük avantajları, birçok devlet gibi kara sınırlarını korumak için geniş kara orduları besleme ihtiyaçlarının olmamasıydı. Mahan, deniz gücünün taraflara askeri anlamda sağladığı hareket serbestisi nedeniyle, büyük devletler arasındaki bir savaşın kaderinin denizlerde tayin edileceğini savunmuş, bu nedenle ülkesi ABD'nin açık deniz donanması oluşturmaya önem vermesi gerektiğini vurgulamıştır. Dönemin ABD başkanlarından Theodore Roosevelt'in yakın arkadaşı ve danışmanı olan Mahan'ın görüşleri, gerek yaşadığı dönemde gerekse sonradan, başta ABD olmak üzere birçok ülkenin asker ve devlet adamları arasında ilgi ile karşılanmış, birçok ülkenin deniz politikasını etkilemiştir (Sönmezoğlu, 1989, s.423). Amerika, İngiltere, Rusya, Almanya ve Japonya gibi ülkelerin devlet yöneticileri Mahan'ın yazılarından kendilerine göre ilhamlar almışlar, görüşlerine büyük ölçüde değer vermişler ve politikalarını buna göre yöneltmişlerdir.

Örneğin Mahan öğretisinde, Jeune Ecole'e¹ karşı büyük gemi yapılmasını savunacaktı. Onun tutarlı savunması, uzak denizlerde çıkarları bulunan İngiltere'nin bile dahil olduğu devletlerin küçük gemi yapma girişimlerinden vaz geçmelerini sağladı ve dönemin büyük devletler, donanmalarını Mahan'ın öğretileri doğrultusunda yapılandırdılar.

Mahan'ın fikirleri incelendiğinde değerini stratejik olarak hala koruduğu görülmektedir. Askeri tercihlerin de belirleyicisi olan bu fikirlerin temelinde denizin sağladığı hareket serbestisinin rolü yatmakta olup, teorinin başarısı kendi ülkesinin, yani ABD'nin, deniz ticareti, donanma ve üslerin önemini vurgulayan Mahan'ın öğretisini harfiyen uygulamasıyla, bugün dünyanın tek süper gücü haline gelmiş olması nedeniyle kanıtlanmıştır.

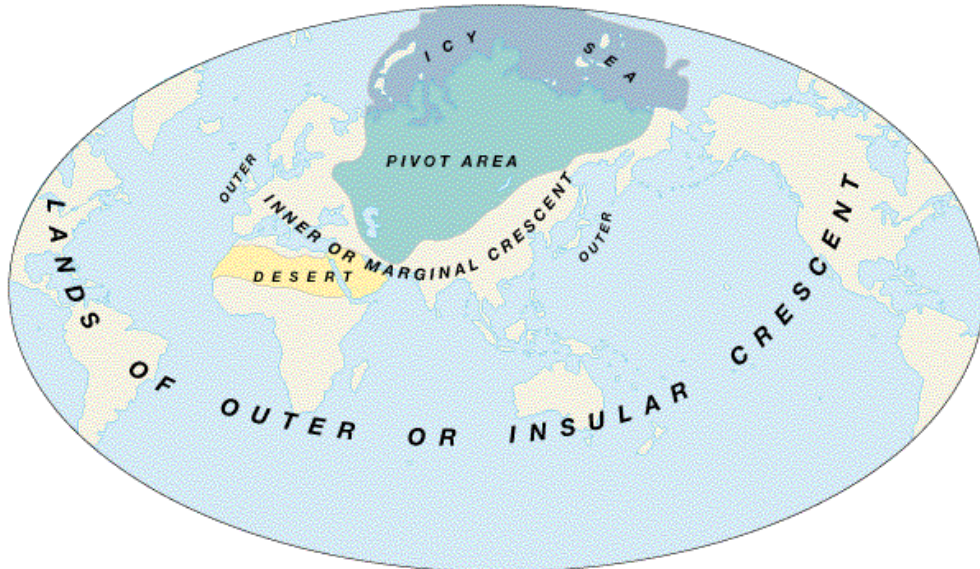
ABD bugün dünyanın bütün denizlerinde gezdirdiği gemileriyle, dünya hakimiyetini de bir anlamda deklere etmektedir. Nitekim ülke çıkarlarına ters herhangi bir durumla karşılaşmayı müteakip, sahip olduğu deniz kuvveti imkan ve kabiliyetleriyle bu duruma günler, hatta saatler içerisinde ilk

¹ Genç Ekol: Dönemin Fransız kaynaklı, küçük gemi yapmaya dayanan öğretisi.

müdahalede bulunma olanağına sahiptir. Bunun örnekleri yakın bir dönemde Körfez Krizi'nde ve Kosova Krizi'nde çok açık bir şekilde görülmüştür.

6.2. Kara Hakimiyeti Teorisi ve Dünya Savaşları

Jeopolitik teoriler arasında özellikle 20. Yüzyıl tarihinin şekillenmesinde en fazla etkisi olan teori "Kara Hakimiyeti Teorisi" adı ile anılır. Teorinin kurucusu İngiliz Profesörü Sir Halford Mackinder (1861–1947), Jeopolitik alanında gerek çağdaşı olan gerekse kendinden sonraki meslektaşlarını büyük ölçüde etkilemiştir. 1904'de yayınladığı "Tarihin Coğrafi Eksenini" adlı eserinde özetle; yalnız deniz gücüyle dünyada egemenlik sağlamanın mümkün olamayacağını, gelişen ulaşım imkanları nedeniyle büyük bir hareket kabiliyeti kazanan kara kuvvetlerinin etkisini arttırdığını ve büyük bir kıtasal güçle, ileri endüstriye sahip bir kıyasal gücün okyanuslara da açılacak şekilde birleştiği takdirde dünya egemenliği avantajına sahip olabileceğini belirtmiş ve tarihi bir bakıma deniz ve kara güçlerinin mücadelesi olarak tanımlamıştır.



Harita 6.1., Mackinder'in Kalpgahı, İç Hilal ve Dış Hilal veya Adalar Hilali (http://colorado.edu/geography/courses/geog_1982_s05/images.htm) (25.05.2006; 12.04C)

Mackinder'e göre dünya 9/12'si okyanuslar, 1/12'si adalar ve 2/12'si kıtalarla kaplı bir gezegendir. Karalar içinde en önemli bölümü Asya, Avrupa ve Afrika'nın oluşturduğu "Dünya Adası" teşkil eder. Asya ve Avrupa ise, bir bütün olarak "Avrasya" kıtasını meydana getirirler. Akdeniz'i "Atlantik Körfezi" olarak kabul eder. Dünya nüfusunun 14/16'sının Dünya Adasında, 1/16'sının adalarda ve 1/16'sının Kuzey ve Güney Amerika'da yaşadıklarını belirtir.

Ona göre, Dünya Adasının en önemli ve etkin bölgesi Doğu Avrupa, Volga, Kuzey Buz Denizi, Doğu Sibirya, Tibet, Moğolistan, Afganistan ve İran'ın arasında kalan Merkez Bölgedir. Buradaki doğal güç kaynaklarının bir devletin tüm ihtiyaçlarını karşılayabilecek durumda olduğunu açıklayarak, Merkez Bölgeye "Heartland" (Kalpgâh) adını verir ve Doğu Avrupa'ya egemen olanın Kalpgah'a egemen olacağını, Kalpgah'a egemen olanın Dünya Adasına egemen olacağını, Dünya Adasına egemen olanın ise, Dünya'ya egemen olacağını iddia eder.

Mackinder, Kalpgah'ı çevreleyen kıtasal Avrupa ve Asya ülkelerinin oluşturduğu kuşağa İç Hilal (Inner Crescent) ve İngiltere'den başlayıp, Avustralya, Japonya ve Amerika'nın oluşturduğu kuşağa ise "Dış Hilal veya Adalar Hilali" (Outer or Insular Crescent) adlarını verir ve Kalpgah'tan yayılmak isteyen kıtasal güce karşı ancak bu kuşaklarda oluşturulacak güç merkezleri ile karşı konulabileceğini belirtir.

Kalpgaha egemen olma hedefiyle gerçekleşen iki dünya savaşı sonrasında, İkinci Dünya Harbinin gidişi ve beliren sonuçlarını değerlendirerek 1943'de yayınladığı "Yuvarlak Dünya ve Barışın Kazanılması" adlı çalışmasında Mackinder, ikinci Dünya Harbi sonunda Sovyetler Birliği'nin daha güçlü ve Batı'ya karşı tehdit olarak belireceği esasına göre yaptığı bu düzenlemede özellikle "Kıtalar Ortası Okyanus" ülkelerini belirlerken NATO'ya da coğrafi bir temel atmıştır (Bayat, 1986, s.442).

Mackinder'in görüşlerinin çeşitli uygulamalar açısından yol gösterici olduğu söylenebilir. İki dünya savaşı arasında Almanya'nın dış politikasını yönlendiren Karl Haushoffer ve diğer jeopolitikçiler Mackinder'in görüşlerinden belirgin bir biçimde yararlanmışlardır. II. Dünya Savaşı sonrası dönemde, A.B.D.'nin Sovyetler Birliği'ne karşı uygulamaya başladığı "çevreleme" (containment) stratejisinin temelinde, "Merkez Bölge"yi elinde bulunduran Sovyetler Birliği'nin "Dünya Adası"na hakim olmasını önleme çabasının yattığı söylenebilir (Sönmezoğlu, 1989, s.427).

6.3. Kenar Kuşak Teorisi ve Soğuk Savaş Uygulamaları

20. yüzyılın önemli jeopolitikçilerinden birisi de Yale Üniversitesi Profesörlerinden Nicholas J. Spykman'dır (1893–1943). Spykman, Mackinder'in temel jeopolitik görüşlerinden yararlanmakla beraber onları farklı yorumlamış, farklı sonuçlara ulaşmıştır. Mackinder'in Merkez Bölgesi'ne dayanan dünya hakimiyeti görüşünü bir anlamda tersine çevirerek "Kenar" a sahip olmanın önemi üzerinde durmuştur (Sönmezoğlu, 1989, s.427).

Spykman, Dünya Adasına hakimiyeti, merkez bölgesini çeviren, kaynak ve imkanları daha geniş olan kenar kuşağa hakimiyet ile mümkün görür. Bu dış kuşak: Avrupa, Türkiye, Irak, İran, Pakistan, Afganistan, Hindistan, Çin, Kore ve Doğu Sibirya'dır.

Mackinder'in kara hakimiyet teorisi ile aynı coğrafi değerlendirmeyi kullanır. Birisi merkezden dışa, diğeri dıştan merkeze gelişmeyi mümkün görür. Spykman diğer coğrafi faktörleri de önemle dikkate almıştır (İlhan, 1989, s.27).

Ona göre; Batı Yarımküresi, Doğu Yarımküresi tarafından kuşatılmıştır. Doğu Yarımküresi'nin arazisi batının 2,5 ve nüfusu ise 10 katıdır. Doğu, dünya enerji üretiminin $\frac{2}{3}$ 'ünü çıkarmaktadır ve dünya çapında bir ihtilafta Batı'nın Doğu'ya uzun süre dayanması çok güçtür ve Dünya Adasının (Asya–Avrupa–Afrika) tamamı veya büyük kısmının tek bir kuvvet tarafından elde

edilmesi ABD için bir felaket olacaktır ve özellikle ABD dış politikasının esasını Avrasya'nın tek bir devlet egemenliğinde birleşmesini önlemek teşkil etmelidir.

Spykman, Mackinder'in kalpgahının değerini yitirdiğini ileri sürer ve asıl değer taşıyan bölgenin kalpgahı çevreleyen kuşak devletlerinde olduğunu belirterek bu kuşağa "Rimland"¹ adını verir.

Bu düşüncelerden sonra görüşlerini şu başlıklar arında formüle eder: Kenar kuşak memleketlerine hakim olan Dünya Adasını kontrol eder. Dünya adasını kontrol eden dünyayı kontrol eder.

Spykman'ın jeopolitik bakımından yaptığı en mühim iş 1944'de yayınlanan "Sulhun Coğrafyası" adlı eseridir. Bu eserde üzerinde durduğu noktalardan birisi de şudur;

Bir devletin kudreti; o devletin emniyeti için en son başvurulacak husustur. Devamlı bir barışı elde etmek için yegane yol kolektif bir güvenlik sistemi kurmaktır. Bunun yolu da milletlerarası bir silahlı topluluk meydana getirmek veya milletlerarası kuvvet dengesini ayarlamaktır (Sezgin ve Yılmaz, 1974, s.64).

1947'den sonra Türkiye ve Yunanistan'ı desteklemeye yönelik "Truman Doktrini"nin yürürlüğe girmesi, NATO, CENTO, SEATO gibi organizasyonların kurulması aslında kenar kuşağı, merkez bölge karşısında bütünleştirmek amacını gütmektedir (Bayat, 1986, s.445).

Spykman'ın görüşlerinin önemi, dikkati kenar kuşak bölgesinin önemine ve bu bölgenin desteklenmesinin gerekliliğine dikkat çekmiş olmasıdır.

6.4. Havacılık ve Hava Hakimiyeti Teorisi

Hava Kuvveti'nin oluşumu ve gelişmesi esasen iki dünya savaşı arasında olmuştur. 1920-1939 yılları arasında hava konusunda fikir, sevk-idare, teknik ve silah alanlarında büyük tartışmalar oldu: Bir görüşe göre uçak, kara ve deniz silahlarını tamamlayan bir savaş aracı idi ve bu kuvvetlerin içinde olmalıydı, diğerine göre ise uçakların icadıyla bir hava mücadelesi de ortaya çıkmıştı ve bu mücadele ancak ayrı bir hava kuvveti yapılarak sürdürülebilirdi. 2. Dünya Savaşı'nda her iki görüşün temsilcileri karşı karşıya gelmiş ve hava araçları savaşta belirleyici görevler başarmıştır.

Savaş müddetince havacılık konusunda devletlerin tutumları birbirinden çok farklı olmuştur: Amerika, kara ve deniz savaş alanları esasına göre buraların üstündeki havanın da o kuvvetin emrinde bulunacağı prensibinden hareket ederek savaş boyunca ayrı bir hava kuvveti oluşturmadı. İngiltere'de ise, ayrı hava kuvvetinin ancak stratejik bombardımanlar için kurulabileceğini düşünülürken, Almanya'da ve İtalya'da uçan her nesnenin hava kuvvetlerinin emrinde olması gerektiği, uçakların hem karada hem de denizde çok başarılı olacağı düşünülüyordu. Japonya ise, deniz havacılığını geliştirmeyi tercih ederek uçak gemilerini deniz kuvvetinin esas unsuru haline getirmişti.

II. Dünya Savaşı'nda elde edilen tecrübelerin ve savaş sonrasında gelişen havacılığın jeopolitik etkisi neticesinde, hava kuvvetlerine dayanan yeni bir hakimiyet kavramı gelişmiştir. Uçakların sürat, menzil ve ulaştırma alanındaki aslında taktik avantajları, stratejik olarak değerlendirilmeye başlanmıştır. Hava araçları önceleri devletlerin güvendikleri deniz, dağ ve çöl gibi engellerin etkisini değiştirmiş, merkez bölgesine dayanan kara kuvvetinin, deniz kuvvetinin etkisinden korunmuş oluşu özelliğini bu bölgenin tavanını açmak sureti ile değiştirilmiştir (Sezgin ve Yılmaz, 1974, s.66). Yine aynı kuvvet deniz kuvvetinin dayandığı hareket kolaylığından daha fazla bir

¹ İngilizce; "Rim" bıçağın keskin ağzı, "Land" ise ülke–arazi anlamına gelmektedir

serbesti ve onun etki altına alamayacağı noktalara ulaşmak gibi üstünlükler sağlamıştır.

Hava kuvvetlerinin sağladığı avantajların jeopolitik bir teori olarak benimseyenler arasında bulunan İtalyan Generali Douchet, Amerikalı havacılar Runner ve Mitchel, Rus asıllı Amerikalı De Seversky ve Hava Albayı Harry Schaklin genel olarak, hava kuvvetlerinin eriştiği nokta neticesinde eski jeopolitik teorilerin değersiz kaldığı fikrinde birleşmişlerdir. Uçaklar ve füzeler coğrafi engelleri hükümsüz kıldığı gibi, zaman ve mesafe kavramlarını da değiştirmişlerdir (Bayat, 1986, s.446). Bugün mevcut olan kıtalar arası uzun menzilli bombardıman uçakları ve güdümlü füzeler deniz aşırı üsleri de gereksiz hale getirmiştir. Yeteri kadar hava kuvvetine sahip olan bir güç dünya egemenliğine de erişebilecektir.

Bu teori şu açıklamayla vücut buluyordu: Son Dünya Savaşından büyük kara kuvvetine sahip olarak çıkan Rusya Kalpgah'a da hakimdir. Savaştan sonra Doğu Avrupa'ya da hakim olmuştur. Rusya'nın kara kuvveti bilindiği gibi yalnız başına bütün Avrupa Devletlerinin kara kuvveti toplamından fazladır. Batılıların Deniz kuvveti de kendisinin kaynakları ve sanayi gücüne, bunların coğrafi mevkii dolayısı ile etki yapacak durumda değildir. O halde Rusya'yı dünya adasına ve müteakiben Dünya'ya hakim olmaktan alıkoyan nedir? Bu Anglo–Amerikan stratejik hava kuvvetidir.

Hava hakimiyeti teorisini savunanlar, karşı tarafın aynı silaha sahip olmasıyla dengenin tekrar bozulacağını hesaba katmamışlardır. Genel olarak Hava Hakimiyeti Teorisini günümüzün koşulları açısından yorumlarsak; uygun coğrafi bölgelerde konumlandırılmış etkin, hava ve uzay harp silah araç gereçlerinden oluşan bir kuvvete sahip olunmadıkça küresel bir jeopolitik güç merkezi oluşturulamayacağı sonucuna varılabilir.

Ancak dünya tarihinde hiçbir kuvvet tek başına stratejik bir sonucun mimarı olamamıştır. Tarih boyunca var olan kara kuvvetleri ve deniz kuvvetlerinin dünya hakimiyetinin tek başına belirleyicisi olamayışı gibi hava

kuvvetinin de bu uğurda tek başına yeterli olamayacağını iddia etmek yersiz olmayacaktır. Hava üstünlüğü sağlanmadan deniz hareketinin başarı şansının büyük ölçüde azaldığı kabul edilebilirse de esas olan savaşta kara kuvveti dahil her üç imkanı da etkin kullanmaktır.

6.5. Hayat Alanı Teorisi ve Bush Dönemi ABD Politikalarının Karşılaştırılması

Kara hakimiyeti teorisini savunan Alman Karl Haushoffer (1869–1946), esasen II. Dünya Savaşı'nın cereyan tarzında etkili olmuş bir jeopolitikçidir.

Haushoffer'in Hayat Alanı (Lebensraum) Teorisi devletin canlı bir organizma olduğu esasına dayanıyordu. Yaşam sahası içindeki tüm doğal kaynaklar dikkate alınmalı ve nüfusu artan, büyüyen bir ulus canlı bir organizma gibi doğal sınırlarına kadar genişlemeliydi. Haushoffer'in jeopolitiği doğal kaynaklar için yayılcılığı, genişleme için de gücün saldırgan bir biçimde kullanılmasını ön görüyordu.

Hitler'in 'Kavgam' (Mein Kampf) adlı kitabının 'Doğu Siyaseti' adını taşıyan bölümünü Haushoffer'in yazdığı iddia edilmektedir. Kitabın bu bölümünde yer alan şu satırlar Haushoffer'in tezinin nasıl politikaya dönüştüğünün göstergesidir:

"İrkçı devletin dış politikası, bir taraftan nüfusun adedi ile diğer taraftan toprağın genişliğine hizmeti arasında hayat kabiliyetini haiz tabii kanunlara uygun bir münasebet tesis ederek bu dünya üzerinde hayat şartlarını temin etmelidir... Yer yüzünde yeter bir saha, bir milletin yaşama hürriyetini temin eder... Kuvvet ve kudret onun coğrafi durumunun, askeri kıymetinin doğrudan doğruya neticesidir... Alman devleti kendi istikbalini ancak bir bütün dünya devleti sıfatı ile düşünebilir... Milletlerin sınırları bir aptala granit gibi değişmez görünürse de hakikatte kuvvetle değiştirilebilir... Almanya ya bir dünya

devleti olacaktır ya da ortadan kalkacaktır... Yüzölçümü tıpkı geçinme kaynakları gibi siyasi kuvvet ve kudretin istinat noktası telakki edilir..." (Eslen, 2003, s.1)

Hitler, Haushoffer'in fikirlerini, üstün ırkın yani Cermenler'in kurduğu en güçlü devleti, dünyanın yegane güç merkezi haline getirmesi ve bu merkezin tüm dünyaya, "Hayat Alanı" olarak egemen olma hakkına sahip olduğu biçimindeki temel coğrafi doktrini haline dönüştürmüştür. Dünyayı Nazi Almanya'sının hayat alanına dönüştürmek maksadıyla karada ve denizlerde yapılarak milyonlarca insanın hayatına mal olan amansız savaşlar neticesinde Nazi Almanya'sı büyük bir başarısızlığa uğramıştır.

Bu noktada bir benzerlikten yola çıkarak bazı saptamalar yapmak mümkündür. Haushoffer'in tezi dünya hakimiyeti için Avrasya'daki doğal kaynakları kontrol edinceye kadar yayılmayı öngörüyordu. Bu yayılmanın hedefi ise Mackinder'in ortaya koyduğu Avrasya'nın merkez bölgesi idi.

Bugün ABD için akıl hocası konumunda bulunan Zbigniew Brzezinski'de "Büyük Satranç Tahtası"nda Avrasya'nın doğal kaynaklarına yani enerji kaynaklarına ulaşmayı ve bu kaynakları kontrol etmeyi öğütlemektedir. Bu nedenle de Avrasya, ABD için bir anlamda genişletilmiş bir yaşam sahasıdır. İşte bu noktada Haushoffer'in tezi ile Brezeinski'nin projesi çakıştığı söylenebilir.

Brzezinski'de Haushoffer gibi Avrasya'da ABD'nin küresel egemenliğini mümkün kılacak doğal kaynakların ve ekonomik zenginliklerin oluşturduğu yaşam sahasını ve bu sahanın kontrolünü sağlayabilecek yayılmanın yollarını araştırmaktadır. Başkan George W. Bush'un yaşam sahası için askeri gücü esas alması, emelleri ve gayretleri için uluslararası meşruiyeti değil de kendi mantığının meşruiyetini gerekçe olarak kullanması ise Hitler'in anlayışı ve uygulamalarıyla benzeşmektedir (Eslen, 2003, s.2).

Son olarak dönemin Almanya'sı ile bugünün ABD'si askeri güç bakımından karşılaştırıldığında, Almanya'nın savaşı kaybetmesinde denizcilik kültürü eksikliği ve denizde başarısızlığın önemli derecede etkili olduğu görülmektedir. Günümüzün küresel egemenlik söylemleri içindeki ABD'si ise özellikle ittifakların yardımıyla zamana yayararak dünya denizlerinde oluşturduğu hakimiyeti elden bırakmayı ve yüksek denizcilik teknolojisi ve potansiyeliyle, "yaşam sahası"nda meydana gelebilecek karışıklıklara daha çabuk ve kesin müdahale edebilecek yetenektedir.

6.6. Yeni Hakimiyet Teorileri ve Yakın Dönem ABD Politikaları

Soğuk Savaş sonrasında dünya düzeninde belirleyici aktör olarak öne çıkan ABD'nin yakın dönem uygulamaları genellikle çağdaş hakimiyet teorilerine dayanmaktadır.

Bu teoriler arasında, Muhasara (Containment) Teorisi, Domino Teorisi, Eksen Ülkeler Teorisi, Çifte Kısaç Teorisi, Medeniyetler Çatışması, Büyük Satranç Tahtası, Genişletilmiş veya Büyük Ortadoğu Projesi (GOP/BOP) gibi teori ve projeler sayılabilir.

ABD'nin, özellikle İngiltere'nin körfezden çekilmesinden bu yana, enerji politikalarının odağında bulunması nedeniyle Basra Körfezi üzerinde kesin hakimiyet tesis etme ve bölgeyi kontrol altında bulundurma hedefi belirginleşmiştir. Nitekim İran'ın körfez hakimiyeti girişimi hitamında rejim değişikliğiyle sonuçlanan ABD girdileri, Irak Savaşları sonrasında Genişletilmiş Ortadoğu Projesiyle devam etmiştir.

ABD'nin batıda Fas, doğuda Moğolistan, kuzeyde Çeçenistan, güneyde Yemen'e kadar uzanan bir coğrafyada yer alan ülkelere yönelik siyasi, hukuki, bilgi/eğitim, ekonomi, sosyal ve güvenlik boyutlarını içeren kapsamlı bir "İslam coğrafyası" dönüşüm stratejisi olup, bu alanlarda uzun vadeli bir

değişimi hedeflemektedir. Bu değişim bu bölgedeki 22 ülkenin sınırlarının değişimini de kapsarken, aşırı İslam kökenli terörün ancak Churchill'den miras kalan bu sınırların değişmesi ile kontrol altına alınabileceği fikrinden destek almaktadır. Genel olarak GOP'un gelişmiş ülkelerin çıkarları ile uyduğu ve bu sınırlar içerisindeki ülkelerin her halükarda ABD ve batı ile iyi ilişkiler içerisinde olmasının sağlanmasını, böylelikle ekonomik bağlar güçlendirilirken, bölge ülkelerinin diğer odaklarla yakınlaşmasının engellenmesini hedeflediği söylenebilir. (Vikipedi, Büyük Ortadoğu Projesi, İnternet)

Bu hedefe de yine uzak mesafelerde etki yaratabilmenin başlıca unsuru olan denizcilik gücü uygulamalarıyla ulaşmaktan başka çare yoktur. Nitekim ülke güvenliğine direk etkisi olmayan ve anavatanından 9000 mil uzaktaki bir bölgedeki hedeflere yönelik politikasını yürütmesi, kendisinin ve müttefiklerinin siyasi ve ekonomik çıkarlarını gerektiğinde deniz kontrolünü sağlayarak koruması, denizcilik gücüne dayalı politikalar uygulanmasının zorunda olduğunun da bir göstergesidir.

ABD'nin 1995 yılından itibaren İran'a ve işgal edilene kadar Irak'a ekonomik ve siyasi ambargo stratejisi içeren ve Çifte Kıskaç olarak adlandırılan körfez politikası şu ortak noktalarda öne çıkmaktadır (Fuller and Lesser, 1997, s.43..45).

- Petrol üretim ve satışının denetimi,
- Bölgede ABD kontrolündeki istikrarın korunması,
- İsrail'in güvenliğinin idamesi,
- Bölgesel hakimiyetlerin önlenmesi,
- Politik ve ekonomik reformların ve insan haklarının teşvik edilmesi.

Büyük Satranç Tahtası'nda Brzezinski Haushoffer'in teorisine paralel şekilde Avrasya'nın gücünün ve potansiyelinin önemine değinirken, Amerika'nın bu satranç tahtası üzerindeki öncelikli oyuncu olarak görevinin, Avrupa, Asya ve Orta Doğu'daki anlaşmazlıkları başka herhangi bir rakip süper gücün Amerikan çıkarlarını tehdit edecek biçimde ortaya çıkmasını engellemek üzere yönlendirmek olduğunda odaklanmaktadır. Brzezinski'ye göre Avrasya'nın gücü ABD'ninkini gölgede bırakmakta; ancak Avrasya'da siyasî bütünlük oluşturulamaması Amerika'nın yararınadır.

Brzezinski Fransa, Almanya, Rusya, Çin ve Hindistan'ı büyük ve etkin jeostratejik oyuncu, Ukrayna, Azerbaycan, Güney Kore, Türkiye ve İran'ı jeopolitik mihver olarak tanımlamış, ancak Türkiye ve İran'ı aynı zamanda sınırlı çapta jeostratejik oyuncu olarak nitelemiştir. Brzezinski Soğuk Savaş sonrası Rusya'nın durumu, Çin'in gelecekte oluşturabileceği tehlikeyi, İngiltere ve Japonya'nın istisnai durumlarını, Orta Asya Türki Cumhuriyetlerini, Türkiye'nin gerek bölgesel gerekse Orta Asya açısından önemini irdelerken ABD'nin dünya tarihinde bugüne kadar var olan süper güçlerle ABD'yi karşılaştırmış ve ABD'nin küresel güç özelliğinden dolayı hepsinden farklı olduğu ve yerinin doldurulamayacağı, bu nedenlerle Avrasya'nın kontrolünün ve gelişiminin ABD kontrolünde sağlamanın gerektiği sonucuna varmıştır. (Brzezinski, 1988, s.136..203)

Brzezinski'nin teorisindeki ABD'nin küresel gücünün Avrasya hakimiyeti ile idamesinin gerekliliği için öne çıkan başlıca araç yine tüm hakimiyet teorilerinde olduğu gibi etkin deniz kuvveti ve denizcilik gücüdür.

Yine ABD tarafından 1995 yılından itibaren uygulanmakta olan Eksen Ülkeler Stratejisi, önemli coğrafi mevkilerde bulunan, ekonomik gelişme gösteren Pazar özelliği bulunan ve geniş nüfusa sahip belirlenen ülkelerdeki¹ statükonun korunmasını hedeflemektedir. Bu strateji kapsamında bu ülkelerdeki statükonun bozulması ABD'nin milli çıkarları ile bölge ve dünya

¹ Bu ülkeler Meksika, Brezilya, Cezayir, Mısır, Güney Afrika, Türkiye, Pakistan, Hindistan ve Endonezya'dır.

barışı için tehlikeli olacağı değerlendirilmektedir. Bu ülkelerin ABD ekonomisiyle ilişkisi ülkelerin coğrafi konumları ve özellikleri değerlendirildiğinde öne çıkmaktadır. Tüm eksen ülkeler,

- Kıyı devleti olup denizden güç uygulanmasına müsaittir,
- Önemli ticaret yolları üzerinde bulunmaktadır,
- Kritik boğaz, geçit ve deniz alanlarını kontrol etmektedir.

Eksen ülkelerin özellikleri incelendiğinde görülmektedir ki, ABD bölgesel istikrarın denizden etki altına alınabileceği gibi, deniz üzerinde belirli bir etkinliği bulunan ülkeler tarafından idame edilmesini hedeflemektedir (Tarakçı, 2005, 407).

6.7. Hakimiyet Teorilerinde Öne Çıkan Geleceğin Denizcilik Gücü

Jeopolitik biliminin belirginleşmeye başladığı 19.yy. sonlarında ortaya çıkarak, 20.yy.ı ciddi oranda etkisi altına alan hakimiyet teorilerinin neredeyse tümü için uygulama alanı deniz olmuştur.

Deniz Hakimiyeti Teorisi zaten denizde kurulan üstünlüğün getireceği refah ve üstünlük üzerine kurulmuş iken; coğrafyaya dayalı teoriler olarak öne çıkan Kara Hakimiyeti ve Kenar Kuşak Teorileri ile şekillenen kutupların güçlerini yarıştırdığı en somut uygulama alanı yine dünya denizleridir.

Yaşam Alanı Teorisi ise daha çok ekonomik yeterlilik için gerekli olan toprak büyüklüğünü elde etmekte geç kalan Almanya'nın, dünya hakimiyeti yarışında yer alabilmesi için, Mackinder'in kalpgahının hedef alındığı sömürgecilik atılımını yapma girişimi için zemin hazırlamışsa da, karadaki

başarısızlığa, denizlerdeki başarısızlıkların eklenmesi teorisinin uygulanmasını imkansızlaştırmıştır.

Denizcilik Gücü'nün önemi konusunda en karşıt fikir, gelişen teknolojiyle birlikte ortaya çıkarak ciddi bir hareketlilik yaratan havacılığı esas alan Hava Hakimiyeti Teorisi olmuştur.

Teknolojinin getirisi havacılığın öne çıktığı bu teori düşünce olarak yüzyılın başında ortaya atılan fikirlerden de beslenmektedir. Sanki hava hakimiyeti teorisinin zeminini hazırlarcasına, Leopold S. Amery, daha Mackinder'in görüşlerini ortaya ilk attığı 1904 Londra toplantısı sırasında, dünya siyasetini etkileme açısından Avrasya'nın "Mihver Bölgesi"ne bu derece önem atfedilmesine karşı çıkmış, kara, deniz ve hava ulaşımında ortaya çıkacak gelişmelerin Mackinder'in bu coğrafi ayrımlarının anlamını azaltacağını söylemiş, geleceğin devletlerinin başarısında coğrafi olarak buldukları konumdan çok endüstriyel güçlerinin, bilim ve teknolojiye yenilikler ortaya koyabilme imkanlarının belirleyici olacağını savunmuştur.

Nitekim yakın dönemde bilim ve teknolojinin havacılıkla ilgili sağladığı gelişmeler, oldukça ilgi ve heyecan uyandırmış ve bu gelişmelerin kazandırdığı avantajlar, hava hakimiyet teorisine temel olmuştur.

Ancak hava hakimiyeti iddiaları çoğu zaman gerçekçi olmaktan çıkarak, diğer teorilerin tamamıyla geçersiz olduğu fikrinde odaklanmıştır. Her ne kadar havacılık savaş alanına yeni bir boyut ve sürat getirmişse de hava kuvvetinin dünya hakimiyetini tek başına sağlayabileceği fikri idealist ve gerçekten uzak kalmaktadır.

Deniz kuvvetinin, hava veya kara kuvveti olmaksızın kıtaları etki altına alamaması gibi, hava kuvvetlerinin diğer kuvvetlerden bağımsız olarak yaratacağı etki sınırlı olacaktır. Bunun yanında deniz kuvveti dünyanın yapısı gereğince, kuvvetler arasında en bağımsız ve etki kapasitesi yüksek olandır. Kara kuvvetleri bulunduğu bölgede sonuca direkt etki ederken, hareket

etmesi zor ve yavaştır. Hava kuvveti ise tam aksine uygun mesafeleri etki altına alabilirken, hareketler çok hızlı gelişir ve değişkendir. Ayrıca hava kuvvetinin uzak bölgeleri etki altına alması için deniz platformları, hava alanları gibi sıçrama noktalarına ihtiyacı vardır. Bu sıçrama noktaları hızlı gelişen hareketlerin başlangıç ve bitiş noktası olduğundan kısıtlayıcıdır ve bu noktada deniz kuvvetleri için daha esnek sıçrama noktaları olan üslerden farklılık arz eder. Bu nedenlerle hava hakimiyeti teorisinin tek başına dünya hakimiyeti yolunda belirleyici olacağı ve diğer teorileri yok sayması pek kabul edilemez görünmektedir.

Deniz hakimiyeti teorisi yanında, tüm teoriler için arz ettiği önem açısından uygulama alanı olan denizlerde artan imkan ve kabiliyetleri ile deniz kuvvetinin, hareket serbestisi açısından barış ve savaş dönemlerindeki vazgeçilmezliği Cranfield Üniversitesi öğretim üyesi Christopher Bellamy tarafından şöyle ifade edilmektedir:

"Yeni yüzyıl yaklaştıkça, deniz kuvvetleri daha cazip hale geliyor. Ortaya çıkmakta olan birçok yeni teknoloji ürünü silahın ihtiyaç duyduğu enerji ve bu silahların intikalinin, gemiler ile sağlanması diğer unsurlardan daha kolaydır. Deniz kuvveti, bu hareket serbestisine doğal olarak sahiptir ve gerekli hazırlık seviyesinde bulunur. Mahan'ın da açıkladığı gibi gemiler, savaş ve barış arasındaki boşlukta köprü görevi yaparlar, gün geçtikçe artan mesafelerde, denizde kalabilir, tehdit edebilir, gerekirse karanın derinliklerindeki bir hedefe hücum edebilir ve yüksek eğitilmiş kuvvetleri tam donanımlı olarak karaya çıkarabilirler. Yeni yüzyıl denizcilik gücünün ve denizcilik stratejisinin uyanışına tanık olacaktır." (Grove And Hore, 2002, s.32)

7. GÜNÜMÜZ VE GELECEĞİN DENİZCİLİK GÜCÜ

Günümüz denizcilik gücünün incelenmesine, tarihi belgelerin dünya ölçeğinde incelenmesine imkan vermemesi nedeniyle günümüz araştırmaları esas alınarak değerlendirilecek olan denizcilik gücünün ekonomik çarpanlarının incelenmesiyle başlamak uygun olacaktır.

Zira tarihsel süreç içerisindeki denizciliğe ait bir çok bilgiye, Braudel'in II.Felipe dönemindeki Akdeniz'i incelerken yaptığı gibi, ancak seyyahlara ait sistematığı olmayan notlar, seyahatnameler içerisinde bahsedilen detayların, tüme varımla bir araya getirilmesi sayesinde ulaşılmaktadır. Dolayısıyla bu çarpanların somut etkisi ancak güncel ve güvenilir bilgiye dayandırılabilir.

7.1. Denizcilik Gücünün Ekonomik Çarpanları

Denizcilik, insanoğluna sağladığı geçim kaynakları yanında ticari faaliyetlerin ilk başladığı günlerden bu yana mal ve hizmetlerin denizaşırı ülkelere ulaştırılmasında büyük yer tutmuş, bu işle uğraşan devletlerin zenginleşmesinde etken olmuştur.

Günümüzde, deniz yolu ulaşımı ve deniz taşıma araçlarının önemi, üzerinde yaşadığımız kara parçalarının birbirine bağlantılarının ancak okyanuslar sayesinde olması nedeniyle giderek artmakta, denizcilik gücünün milli ekonomilerin önemli bir payı olmaya devam etmesini sağlamaktadır.

Denizcilik gücünün öne çıkan ekonomik çarpanları şöyle listelenebilir.

- Deniz Taşımacılığı
- Limanlar ve Liman İşletmeciliği

- Gemi İnşası ve Tersanecilik
- Deniz Turizmi ve Yatçılık
- Canlı Deniz Kaynakları (Balıkçılık)
- Cansız Deniz Kaynakları (Petrol, Kum vb.)

Bu çarpanlar arasında gerek pazar hacmi büyüklüğüyle ekonomik olarak taşıdığı önem, gerek uluslararası politikaları etkilemesi, gerekse dünya denizlerinin güvenliğinin sağlanması gerektirmesi nedeniyle öne çıkarak dünya konjonktüründe en fazla etkiyi yaratan deniz taşımacılığı, hiçbir ülke tarafından göz ardı edilemeyecek kadar önem taşımaktadır. Eski çağlardan günümüze kadar, yapısı itibariyle uluslararası özelliğini koruyan deniz ticareti sektörü, bu sayede hem çok taraflı işbirliğini, hem de bölgesel ya da tüm dünyada belirlenen kriterlere uyum sağlanmasını gerektirmektedir.

Bugün dünya üzerindeki ticari taşımacılığın yaklaşık % 80'i (Denizcilik Müsteşarlığı ..., 2000, s.31), petrol taşımacılığının %95'i deniz yoluyla yapılmaktadır (Yücel, 2004, s.2-1-29). Günümüzde dünya üzerindeki en önemli deniz taşımacılık yolları şöyledir (Deniz Sektörü Raporu, 2005, s.6-9):

- Avrupa – Kuzey Amerika Hattı
- Avrupa – Uzakdoğu Hattı
- Avrupa – Pasifik Hattı
- Avrupa – Güney Amerika Doğu Kıyısı Hattı
- Avrupa – Karayipler Hattı

- Avrupa – Güney Amerika Batı Kıyısı Hattı
- Akdeniz Hattı
- Kuzey Amerika – Avustralya / Yeni Zelanda Hattı
- ABD – Güney Amerika Doğu Kıyısı Hattı
- ABD Doğu Kıyısı – Güney Amerika Batı Kıyısı Hattı
- Asya – Güney Amerika Batı Kıyısı Hattı
- Asya – Güney Afrika-Güney Amerika Doğu Kıyısı Hattı
- Avrupa – Güney Afrika Hattı
- Avrupa – Hint Okyanusu / Doğu Afrika Hattı

Çizelge 7.1., Tanker - Kuru Yük Karşılaştırmalı Dünya Deniz Ticaret Hacmi (Milyon Ton) (Erol Yücel, Deniz Ticareti ve Deniz Ticaret Filosu, Türk Denizcilik Sempozyumu Bildiri Metinleri, 05-06 Nisan 2004, Tuzla-İstanbul, s.2-1-4)

Yıllar	Tanker Yükleri	Kuru Yükler	Toplam Yükler
1970	1442	1124	2566
1980	1871	1833	3704
1990	1526	2253	3779
2000	2278	3429	5707
2003	2408	3848	6256

Dünya deniz ticaret hacmi, Çizelge 7.1.'de görüldüğü üzere, soğuk savaş süresince pek fazla gelişme göstermezken, soğuk savaşın sona ermesiyle birlikte, ticaret yollarının işlerliği artmış, küresel ekonominin ihtiyaçlarını giderebilmek maksadıyla ciddi bir tırmanışa geçmiştir.

Öte yandan görüldüğü üzere dünyanın artan enerji ihtiyacı deniz taşımacılığına da damgasını vurmuştur. Çizelge 7.2.'de de görüldüğü üzere ham petrol taşımacılığı hızla artarken, daha büyük bir ivmeyle artan kuru yük taşımacılığının da önemli bir kısmını kömür taşımacılığı oluşturmaktadır.

Bahse konu yüklerin çıkarılması, üretilmesi, satın alınması, ham madde olarak faydalanılması gibi eylemler genellikle o ülkenin denizcilik haricindeki sektörleri tarafından icra edilmekteyken bu yüklerin taşınmasını gerçekleştiren deniz taşımacılığı, birbirinden uzak ve birbirine bağımlı sektörleri birleştiren ve bu vazifesiyle gelir edinen bir kilit sektördür.

Pazar hacmi 300 milyar doları bulan deniz taşımacılık sektörü, dünya ekonomik düzeninin bitmeyen ihtiyaçlarını giderebilmek kapsamında bir seferde büyük miktarlarda yük taşıma olanağıyla, ülkeler ve ekonomileri için önemini hiç yitirmeyen ciddi bir gelir kaynağı, gayri safi milli hasılların önemli bir katkısıdır.

Çizelge 7.2., Yakın Dönem Dünya Deniz Ticaret Hacminin Mal Grupları İtibarıyla Gelişimi (Milyon Ton) (2004 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 2005, s.10)

Yıllar	Ham Petrol	Petrol Ürünleri	Demir Cevheri	Kömür	Tahıl	Boksit ve Alüminyum	Fosfat	Diğer Yükler	Toplam
1996	1466	404	391	435	193	51	31	1935	4906
1997	1519	410	430	460	203	54	32	2060	5168
1998	1535	402	417	473	196	53	31	2065	5172
1999	1550	415	411	482	220	53	30	2135	5296
2000	1608	419	454	523	230	53	28	2280	5595
2001	1592	425	452	565	234	51	29	2305	5653
2002	1588	414	484	570	245	54	30	2435	5820
2003	1673	440	524	619	240	63	29	2545	6133
2004 Tah.	1800	465	590	650	250	67	30	2690	6542
2005 Tah.	1870	485	640	685	260	70	30	2790	6830
2006 Tah.	1960	500	685	710	270	73	30	2910	7138

Bu pastadan azami kazanç sağlayabilmek ise, yüksek taşıma kapasitesine sahip, iyi organize olmuş, zinde ve profesyonel bir deniz ticaret filosunun varlığıyla doğrudan ilişkilidir.

Çizelge 7.3'te de görüleceği üzere 2003 yılı rakamlarıyla 836 milyon DWT olan dünya deniz ticaret filosunun en büyük gemi grubunu petrol tankerleri ve dökme yük gemileri oluşturmaktadır.

Çizelge 7.3., Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi (300 Gt ve Üzeri) (1998 Deniz Sektörü Raporu; Yücel, Deniz Ticareti ve Deniz Ticaret Filosu, Türk Denizcilik Sempozyumu Bildiri Metinleri)

	Gemi Sayısı	DWT (1000)
1995	36250	681800
1998	38500	743611
1999	38564	750759
2003	39602	836200

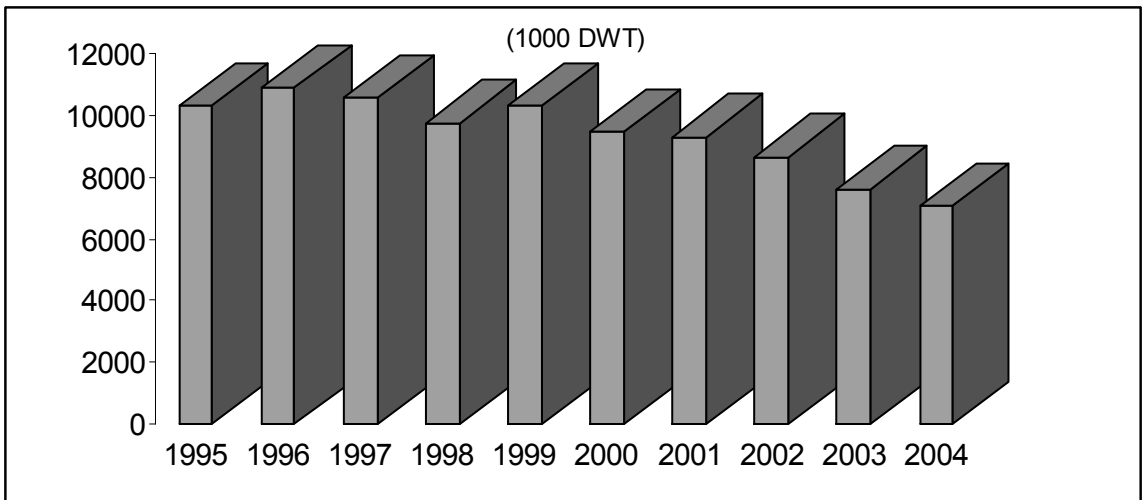
Bugün 318 milyon DWT'a ulaşan tanker filosu ve 304 milyon DWT'a ulaşan dökme kuru yük gemilerinden sonra son yıllarda kapıdan kapıya taşımacılık ile birlikte ortaya çıkan süratli gelişme ile kuru yük taşımacılığı içindeki payını %19'lara çıkararak konteynır taşımacılığı ve konteynır filosu en hızlı gelişen filolardır (Yücel, 2004, s.2-1-7, 2-1-30..33).

Bu kapsamda, Çizelge 7.4.'de de görüleceği üzere, bayraklara göre gemi dağılıma bakıldığında, dünya filusunda Panama 195,3 milyon DWT ile birinci, Liberya 83,8 milyon DWT ile ikinci ve Yunanistan 55.4 milyon DWT ile üçüncü sırada, Türkiye ise 7,2 milyon DWT ile 25. sıradadır.

Ancak bayraklara göre yapılan sıralama ile gemi sahiplerinin milliyetlerine göre yapılan sıralama farklılık gösterir.¹ Buna göre, Çizelge 7.5.'te de görüleceği üzere, tonaj olarak ilk sırada 160,6 milyon DWT ile Yunan armatörleri alır. Yunanlıları sırasıyla 118,6 milyon DWT ile Japonların izlediği bu sıralamada, Türk Armatörler 9,2 milyon DWT ile 20. sıradadırlar.

Bu sayede Yunanistan bu pazarın % 20'sini tekeline tutarak, ülke ekonomisine yılda 60 milyar dolarlık bir girdi sağlarken, Türk Deniz Ticaret Filosu pazar gelirlerinin yalnızca % 1'ini ülkeye kazandırabilmektedir (Yücel, 2004, s.2-1-59).

Öte yandan Şekil 7.1.'den de anlaşılacağı üzere, Türk Ticaret Filosu yakın dönemde yaşlı gemilerin filodan ayrılmasıyla birlikte dünya sıralamasında düşüş göstermektedir. Nitekim 1996 Yılında 10 milyon DWT ile toplam dünya ticaret filosu içinde 16. sırada yer alan Türk ticaret filosu 2005 başında 24. sıraya inmiştir.



Şekil 7.2., Türk Deniz Ticaret Filosunun DWT Gelişimi (1995-2004)
(2004 Deniz Sektörü Raporu, s.66)

¹ Dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık yarısı çeşitli vergi avantajları, düşük çalışma ücretleri nedeniyle açık sicil ülkelerine (FOC - Flag of Convenience) kayıtlıdır. Bu ülkelerin başlıcaları

Çizelge 7.4., Dünya Deniz Ticaret Filosunun İlk 25 Ülkesi (2004 Deniz Sektörü Raporu, s.69)

Sıra	Bayrak	Gemi Sayısı	1000 DWT	Dünya Filosu (%)
1	Panama	5408	195323	22.0
2	Liberya	1484	83773	9.4
3	Yunanistan	1153	55368	6.2
4	Bahama	1113	45422	5.1
5	Hong Kong	924	42873	4.8
6	Singapur	1024	39624	4.5
7	Malta	1147	37002	4.2
8	M.Island	540	36875	4.2
9	Güney Kıbrıs	1005	34174	3.8
10	Çin	2266	28814	3.2
11	Norveç	1046	25520	2.9
12	İngiltere	817	21874	2.5
13	Japonya	2607	14957	1.7
14	Amerika	575	13393	1.5
15	Hindistan	399	11714	1.3
16	Kore	913	11090	1.2
17	İtalya	732	10996	1.2
18	S.Vincent	762	9037	1.0
19	İran	186	8995	1.0
20	Danimarka	377	8832	1.0
21	A&Barbuda	978	8760	1.0
22	Almanya	389	8620	1.0
23	Malezya	483	8446	1.0
24	Türkiye	829	7169	0.8
25	Rusya	1400	7065	0.8

bayraklara göre dünya deniz ticaret filolarının sıralanışından da belli olacağı üzere şöyledir: Panama, Liberya, Bahamalar, Malta, Güney Kıbrıs, Marshall Adaları, St. Vincent, Bermuda, Antigua&Barbuda, Vanatu vb.

Çizelge 7.5., Ocak 2005 İtibariyle Dünya Filosundaki 20 Ülkenin Ulusal ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (1000 GRT ve Üzeri) (2004 Deniz Sektörü Raporu, s.68)

2005 DWT Sıra	Ülke	Ulusal Bayrak		Yabancı Bayrak		Toplam Filo	
		Gemi sayısı	1000 DWT	Gemi Sayısı	1000 DWT	Gemi sayısı	1000 DWT
1	Yunanistan	738	51603	2261	108957	2999	160560
2	Japonya	644	12509	2270	106116	2914	118625
3	Almanya	306	8372	2304	49081	2610	57453
4	Çin	1471	26241	844	27900	2315	54140
5	Norveç	530	14778	704	29219	1234	43997
6	Amerika	427	11962	600	29280	1027	41242
7	Hong Kong	265	16547	310	22467	575	39014
8	Kore	489	9792	369	17056	858	26848
9	İngiltere	311	10575	400	15069	711	25643
10	Tayvan	110	5428	423	18234	533	23662
11	Singapur	390	11933	284	10314	674	22246
12	Danimarka	242	8326	299	8007	541	16334
13	Rusya	1071	5943	313	8389	1384	14332
14	İtalya	475	9218	116	3501	591	12719
15	Hindistan	250	11266	34	1216	284	12483
16	Suudi Arab.	39	789	57	10872	96	11661
17	Malezya	228	6189	59	3798	287	9986
18	İsviçre	12	622	286	8847	298	9469
19	İran	131	8933	9	492	140	9425
20	Türkiye	420	6427	237	2725	657	9152

Çizelge 7.6., Türk Deniz Ticaret Filosunun Tonaj ve Yaş Grupları İtibarıyla Dağılımı (15 Nisan 2006) (Deniz Ticaret Odası Türk Deniz Ticaret Filosu İstatistiği, 23.05.2006)

TONAJ GRUPLARI	0 - 9 Yaş			10 – 19 Yaş			20 - 29 Yaş			30 + Yaş			Toplam	
	#	DWT	%	#	DWT	%	#	DWT	%	#	DWT	%	#	DWT
0 - 149	203	293	9.36	130	2.193	70.04	71	294	9.39	54	351	11.21	458	3.131
150 - 1499	28	16.449	6.11	79	44.911	16.69	100	71.195	26.46	181	136.508	50.73	388	269.063
1500 - 5999	62	238.895	25.14	47	160.201	16.86	115	353.953	37.25	76	197.086	20.74	300	950.135
6000 - 9999	21	173.258	25.02	20	155.231	22.41	36	258.624	37.34	14	105.502	15.23	91	692.615
10000 - 34999	22	373.933	20.26	8	135.476	7.34	50	1.016.870	55.08	16	319.723	17.32	96	1.846.002
35000 - 52999	12	578.148	31.08	4	165.486	8.9	27	1.081.430	58.13	1	35.224	1.89	44	1.860.288
53000 - 79999	5	345.239	40.79	3	28.608	25.83	4	282.521	33.38	0	0	0.0	12	846.368
80000 - 119999	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0	0.0	0	0
120000 +	6	962.166	83.2	0	0	0.0	1	194.226	16.8	0	0	0.0	7	1.156.392
Toplam	359	2.688.381	35.26	291	882.106	11.57	404	3.259.113	42.75	342	794.394	10.42	1.396	7.623.994

Çizelgeler, grafikler ve veriler incelendiğinde görülmektedir ki ekonomik bakımdan ileri durumda olan ABD, İngiltere, Almanya, Japonya, Norveç gibi bir çok ülke, ticaret filosunun ulusal ekonomileri için önemini anlayarak yeterli hükümet desteğini sağlamakta ve milli politikanın bir sonucu olarak ithalat ve ihracatın büyük kısmını kendi gemileriyle gerçekleştirmektedirler.

Gemicilik teknolojisindeki yüzyıllar süren yavaş gelişimi, günümüze yaklaştıkça hızlandıran, önce 19.yy.daki yelkenden buhar dönemine geçiş ve sonra özellikle ticaret donanmalarının gelişmesindeki esas payı oluşturan, 1960 ile 1980 yılları arasında yaşanan ve gemi boyutları ile süratlerinin artması olmuştur. 20.yy.ın geç dönemlerindeki teknik gelişmeler neticesinde, konvansiyonel hantal gövdeli kargo gemileri ile havadan yolcu taşımacılığının gelişmesiyle ilişkili olarak yolcu gemileri sayısı ciddi oranda azalırken; ihtiyaca göre sayısı ve büyüklüğü artan gemi tiplerinin başlıcaları özel kargo gemileri, konteynır ve roro gemileri, yeni tip feribotlar ve tatil gemileri olmuştur (Gardiner, 2000, s.6).

Ticaret donanmalarının gelişmesiyle önemi de artan gemi inşa sanayine rakamlar üzerinden göz atılacak olunursa, dünya üzerinde halihazırda 2003 yılı verileriyle yaklaşık 40.000 adet değişik ebatlarda ticaret gemisi bulunmasına karşılık, 2006 yılında halen kızaklardaki ticaret gemisi sayısı 5319 olduğu görülür. Bu sayı mevcut filonun adet olarak sekizde birini temsil ederken, dünya gemi inşa sanayinin büyüklüğü hakkında fikir vermektedir (Deniz Ticaret Odası, Dünya'da İnşa ..., 23.05.2006). Bu alanda özellikle Japonya, Güney Kore ve Çin tersaneleri ciddi atılımlar neticesinde dünya gemi inşa sanayisini büyük oranda ele geçirmişlerdir.

Türk tersaneleri son dönemde yüksek doluluk oranlarına ulaşarak 2004 yılı rakamlarıyla yılda 140 gemi inşası, 25.000 kişilik istihdam ve gemi bakımlarıyla birlikte ortalama 2,5 milyar dolarlık gelire, ülke gayri safi milli hasılasına ciddi bir ekonomik katkıda bulunmaktadır (Deniz Sektörü Raporu, 2005, s.106).

Denizin ekonomik çarpanlarından önemli bir husus olan deniz kaynakları kapsamında dünyadaki su ürünleri üretimi 2002 FAO verilerine göre yaklaşık 133 milyon ton olarak belirlenmiştir. Bu üretimin 93,2 milyon tonu avcılık, 39,8 milyon tonu yetiştiricilik yoluyla sağlanmaktadır. Dünya su ürünleri üretiminde en büyük pay 6,6 milyon ton ile Çin'e aittir. Çin'i 8,8 milyon ton ile Peru, 4,5 milyon ton ile Endonezya, 4,4 milyon ton ile Japonya ve 4,3 milyon ton ile Şili izlemektedir. Türkiye ise son yıllarda 600 bin ton civarındaki toplam üretim ile ancak 30.sırada yer almaktadır (Deniz Sektörü Raporu, 2005, s.174).

Denizcilik gücünün diğer ekonomik çarpanları olan liman işletmeleri, deniz turizmi, yatçılık, denizden elde edilen petrol, kum vb. kaynaklara ilişkin incelemelerle örnekleri artırmak mümkündür. Ancak burada incelenen konularla denizcilik gücünün ekonomik boyutu hakkında somut fikirler oluşturmanın mümkün olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

7.2. Denizcilik Gücüne Getirilen Hukuki Açılımlar

Boyutları büyüyen ve süratleri artan yeni gemi tiplerinin de etkisiyle denizcilik alanındaki ekonomik gelişme eğiliminin sürekli artma yönünde olması, dünya politikalarının denizcilik alanına ilgi göstermesinin doğal nedeni olmuştur. Nitekim 19. yüzyıldan itibaren gelişen hukuki düzenlemelerin temelinde, denizden sağlanacak çıkarların paylaşılması yatmaktadır (Baykal, 1998, s.87). Öncelikle ülkelerin bölgesel düzenlemeleri kısa zaman içerisinde karşılıklı anlaşmalarla gelişmiş ve nihayet ortak çıkarların korunması ve devletlerin eşit haklara sahip olması kapsamında BM tarafından yürütülen düzenlemelerle karasuları, açık denizler, kıta sahanlığı gibi devletin deniz ülkesi sınırları ile deniz ülkesi ve yüzer unsurların yetki ve sorumlulukları uluslararası deniz hukuku çerçevesinde belirginleşmiştir. Bu kapsamda 1958 yılında Cenevre Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu ve 1982 yılında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonunda yapılan görüşmeler neticesinde oluşturulan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi dünya çapında genel kabul görmüştür.

Uluslararası Deniz Hukuku kapsamında düzenlemeler getirilen konular kısaca şöyledir:

- Ulusal ve Uluslararası Suların Tanımlanması,
 - o İç Sular,
 - o Karasuları,
 - o Bitişik Bölge,
 - o Kıta Sahınlığı,
 - o Münhasır Ekonomik Bölge,
 - o Açık Denizler,
- İç sular ve Karasularında Devletin Yargı Yetkisine Getirilen Sınırlamalar,
- Boğazlardan Geçiş Rejimleri,
 - o Zararsız Geçiş Rejimi,
 - o Transit Geçiş Rejimi,
- Harp Gemilerinin Barış Zamanında Karasularından Zararsız Geçiş Hakkı,
- Devletin Ülkesindeki Yetkisinin Açık Denizlere Taşması Kesintisiz Takip Hakkı.

BMDHS'ni bazı bölgesel sorunlara çözüm getirememesi nedeniyle imzalamayan beş ülke arasında halihazırda Ege Denizi coğrafyasında Yunanistan'la karasuları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge, bazı ada ve adacıkların aidiyeti gibi bir takım anlaşmazlıkları bulunan Türkiye de bulunmaktadır.

BMDHS'nin Türkiye tarafından imzalanmaması her ne kadar ciddi bir prestij kaybına neden olmuyorsa da, Türkiye'nin AB'ye girme sürecinde sorun oluşturabilecek bir potansiyel de arz etmektedir. Bu kapsamda özellikle ilgili devlet kuruluşlarında personelin konu hakkında yetiştirilmesi ya da deniz hukuku konusunda uzman personel bulundurulması ve tezlerimizin her alanda savunulması konusunda yeterli hazırlık seviyesine ulaşmak gereklidir.

Yakın dönemde denizlerde yaşanan bir takım istenmeyen olaylar, özellikle ticaret gemilerinin etkilenmesiyle sonuçlanan düzenlemelerin temeli olmuştur. Örneğin 1960'lı yıllardan bu yana yaşanan M/T Torrey Canyon, M/T Exxon Waldez, M/T Erika, M/T Prestige gibi bazı önemli deniz kazaları ve neden olunan ciddi kirlenme ve çevre zararları neticesinde Uluslararası Deniz Kirliliğini Önleme Konvansiyonu (MARPOL 73/87), içerisinde AB'nin de bulunduğu bazı birlik ve ülkeler tarafından kazalara karşı alınan önlemler çerçevesinde yaşlı ve bakımsız gemilerin ülke ve birlik karasularına alınmamasına yönelik kararlar alınmakta, sintine suları, balast suları ve tortuların kontrolü, gemilerin neden olduğu hava kirlenmeleri gibi konularda uluslararası düzenlemelere gidilmektedir.

Öte yandan Uluslararası Çalışma Organizasyonu (ILO) tarafından geliştirilen düzenleme ve kurullarla denizdeki zor çalışma ve yaşam şartlarının gerektirdiği eğitim düzeyinin takibi sağlanmış, gemi adamlarının ücretlendirilmesine, çalışma şartlarına ve limanlarda uluslararası kimlikler kullanılmasına yönelik düzenlemeler için girişimleri mevcuttur. (Baykal, 1998, s.134)

7.3. Ticaret Filolarının Harp Görevleri

Hukuki, ekonomik ve sosyal gelişmelerin yanında ticari denizcilik sektörü, güvenlik, eğitim, yaşam kolaylıkları açısından da hızla standartlarına kavuşmakla birlikte, tarih boyunca ekonomik getirilerinin yanında, gerektiğinde yurt savunmasına katkıda bulunmak gibi çok önemli bir görevin icrasında da başarıyla yer almıştır.

Deniz kuvveti tarihin ilk devirlerinde ticaret gemilerinin korunması gereksinimiyle ortaya çıkmış, bu temel ilişkinin geçerliliği ise bugün de büyük ölçüde sürmektedir. Ancak savaş, yurt savunması gibi durumlarda, krizin büyüklüğüyle orantılı olarak deniz kuvveti gerektiğinde, deniz gücünün sivil unsurlarından yararlanacak ve denizcilik gücünü tamamlayan halkın maddi, manevi desteğini toplayarak sonuç almak üzere hareket edecektir.

İşte ticaret filoları I. Dünya Savaşı'ndan bu yana gerektiğinde deniz kuvvetlerini lojistik açıdan destekleme görevlerini de yerine getirmektedirler. Bir amfibi hareketin devamında, lojistik nakliyatın idamesinde en büyük yükün sefer görev yükümlülüğü verilecek olan gemilerde olacağı bir gerçektir. Bu tip görevlendirmeler tüm denizci ülkeler tarafından savaş planları kapsamında ilgili devlet kademelerince yapılmakta ve gerektiğinde yürürlüğe sokulmaktadır. Nitekim 1991 Körfez Savaşı'nda tarihin en büyük kuvvet nakli 500 adet askeri ve sivil nakliye gemisi ile çok kısa sürede gerçekleşmiştir.

Bunun dışında ticaret filosu bir çok ülkelerde sadece ekonominin önemli bir aracı değil, aynı zamanda bir savaş halinde donanmanın da önemli bir yedeği sayılmaktadır. Örneğin ABD deniz kuvvetleri ticaret filosunu seferberlik döneminde silahlı kuvvetlerin ana unsurlarından biri olarak değerlendirmektedir. Bu nedenle ABD ticaret filosunun inşası ve geliştirilmesi sadece ekonomik faktörlerle değil, aynı zamanda bir savaş halinde ticaret filosunun almasının kaçınılmaz olduğu görevlere göre de belirlenmektedir. II. Dünya Savaşı'ndan sonraki yıllarda ABD hükümeti bu amacı

sağlayabilmek için armatörlere yılda yaklaşık 80 milyon dolar para yardımında bulunmuştur (Gorshkov, 1990, s.28).

Halen Amerikan denizcilik politikasının temeli olan “Ticaret Filosu Yasası” ticaret filosunun deniz kuvvetine yardımcı olarak rolünü belirlemiştir. Bu yasanın 101. maddesinde “dış ve iç ticaretin savunması ve geliştirilmesi için bir harp halinde askeri ve deniz gücüne yardımcı olacak yeterlilikte bir ticaret filosuna gerek vardır” ibaresi yer almaktadır. Diğer bir ifade ile harp durumunda ticaret filosu ile deniz kuvvetinin karşılıklı çalışabilirliğinin önemi vurgulanmaktadır (Güngen, 1982, s.29).

7.4. Denizden Terör ve Deniz Haydutluğu'nun Güvenlik Alanında Ortaya Çıkardığı Etkiler

Başlangıçta denizlerdeki bütün şiddet hareketleri bir denizcilik geleneği olan korsanlıkla eşdeğer sayılmış, bu tip faaliyetlerin uluslararası güvenlik, küresel deniz ticareti ve gelişmiş ülkelerin ekonomileri üzerinde yaratabileceği etki değerlendirme dışı bırakılmıştır.

Oysa korsanlık ve haydutluk maddi kazanç elde etmeyi amaçlarken, denizdeki terör devletin ve müttefiklerinin otoritesini sarsarak küçük düşürmeyi ve mevcut düzene karşı savaşmayı amaçlamaktadır. Nitekim yakın dönemde otoriteler tarafından, korsanlık tehlikesine karşı korunma ile denizden teröre karşı korunma tedbirlerinin birbirlerinden ayrı olarak ele alınması gerektiğine dair fikirler yaygınlaşmakla birlikte (Deniz Sektörü Raporu, 2005, s.47) tedbir yöntemlerinin geliştirilmesi uluslararası arenada BM, IMO, AB, NATO gibi kuruluş/ittifakların girişimleriyle şekillenmektedir.

Bu kapsamda Deniz Nakliyat Güvenliği odağında 01 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS code) ile Denizde Yaşamın Emniyeti (SOLAS – Safety of Life at Sea) Sözleşmesi ilave kuralları öngörülen tehlikelerden korunma önlemlerini

gemiler ve liman tesisleri için bağlayıcı hale getirirken hem gemiler için deniz haydutluğu ve korsanlıktan korunma standartları hem de teröre karşı hazırlık seviyesinin yüksek tutulmasını amaçlamaktadır.

7.4.1. Deniz Haydutluğu

Deniz haydutluğu ya da korsanlık denizcilik tarihi kadar eski olmakla beraber bu kapsamda son 10 yılda yaşanan olayların sayısı üçe katlanmış durumdadır. Esasen denizden terörle benzeşse de asıl maksadı terörden farklı olarak, korku uyandırmak değil ganimet elde etmek olduğundan büyük çaplı etki yaratmaktan uzak bireysel ya da bölgesel etkiler yaratmaktadır.

Korsan saldırıların en çok yapıldığı bölgeleri oluşturan Endonezya, Malezya ve Singapur sahil şeritlerine ilave olarak Güney Asya denizlerinde Kızıl Deniz dâhil Hindistan alt kıtasında, Afrika sahillerinde, güney ile merkezi Amerika sahillerinde ve özellikle Hindistan'ın, Bangladeş'in ve Nijerya limanları yakınında da korsan saldırıları yaşanmaktadır. ISPS Code (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu) uygulamaları neticesinde bu bölgelerde yapılan silahlı saldırıların sayısında azalma görülse de müşterek önlemler arttırılmaya ve kara sularında devriyeler kullanma yoluna gidilmeye başlanmıştır (Falk &Schwartz, 2005, s.2).

Dünya denizlerinde ciddi tehlikeler yaratan deniz korsanlığının etkinliği, BM tarafından dünyanın en tehlikeli suları arasında bulunan Somali sahilleri üzerinden bölgedeki yarım milyon aç insana gönderilen yardımların, korsan saldırılar yüzünden aksaması gerçeğiyle anlaşılmaktadır (Vatan, Yolcu gemisine..., 2005).

Korsanlar için diğer önemli bir faaliyet alanı Malacca Boğazıdır. Boğaz boyunca Açe çetelerinin saldırıları geçiş güvenliğini kısıtlayacak derecede ciddi rakamlara ulaşmakla birlikte, bu boğaz terörist saldırılar için de çok ciddi potansiyel oluşturmaktadır. (Ong, 2003, s.2)

7.4.2. Denizden Terör

Terörizmin, asimetrik harbin bütün niteliklerini taşıyan yeni bir küresel savaş aracına dönüşümü, 11 Eylül 2001 terörist saldırıları ile ABD'nin Afganistan ve Irak harekatı sonrasında yaşadığımız terör olaylarıyla kendini göstermeye başlamıştır.

Yeni güvenlik ortamı denizleri, terör ve asimetrik tehdit ile kitle imha silahlarının yayılmasında faaliyet ve ulaştırma ortamı olarak ortaya çıkarmış; politik ve ekonomik ortam ise mülteci ve yasadışı göç hareketleri ile organize suç faaliyetlerini anormal düzeyde artırmıştır.

Yerkürenin dörtte üçünün denizlerle çevrili olduğu dikkate alındığında denizler, terör örgütleri için denetimsiz ve eylem yapılabilecek bir coğrafya olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim Çizelge 7.7. incelendiğinde denizden terörün tehlikesi ve küresel boyutu daha iyi idrak edilecektir.

Ekim 2000'de Aden Limanı'nda ABD destroyeri USS Cole'a yapılan intihar saldırısı ve 11 Eylül 2001 terör olayları ile bu olaylar sonrası oluşan yeni güvenlik ortamı, denizleri asimetrik tehdit alanı olarak karşımıza çıkarmıştır.

Bu tablo karşısında küresel deniz sorunu bilmecesinin dağılmış parçaları bir araya getirilmiş:

- USS Cole'a yapılan saldırının Ortadoğu'daki grupların başlattığı saldırılarla bağlantıları,
- Terör Örgütü El Kaide'nin patlayıcıyla yüklü gemileri silah olarak kullanmak üzere planlar yaptığı istihbaratları,

- Yunan makamlarınca Akdeniz'de Sudan'da olmayan bir adrese gönderilmek üzere bir ticaret gemisinde 8000 fünye ve 680 ton amonyum nitrat bazlı patlayıcı tespit edilmesi (Brown, 2004, s.1),
- Sumatra açıklarında ağır silahlı 35 teröristin kimyevi madde taşıyan bir tankere çıkararak, kaptandan geminin nasıl kullanıldığını öğretmesini istemeleri (The Threat of Maritime Terrorism, 2005, s.1),
- Suç örgütlerinin torpidolarla ve mayınlarla teçhiz edilmiş ve savaşan dalgıçlar taşıyan cep denizaltıları inşa etmeye teşebbüs etmeleri bir bütün olarak değerlendirilmiş ve açık denizlerde güvenliğin yeniden sorgulanması gerektiği ortaya konmuştur.

Denizdeki teröristler, yer, zaman, hedef ve saldırı yöntemi seçimlerinde tam serbestiye sahiptirler. Bunların tek sınırlamaları örgütsel kabiliyetleri, personel ve finansmandır. Bu yüzden, denizden terörizme maruz kalınabilecek bölgeler hakkında kesin tahminler yapmak mümkün değildir. Bu tehdidin, küresel boyutu vardır.

Dünya denizlerindeki 55000 ticaret gemisi ile askeri gemiye küçük teknelerden ateş açmak, patlayıcı yüklü teknelerin direk hedef üzerine yönlendirilmesi gibi çeşitli yöntemlerle gerçekleştirilebilecek saldırıların yanında, denizden limanlara benzer yöntemler ya da patlayıcı yüklenmiş büyük tonajlı gemilerin bizzat saldırı maksadıyla kullanılmasıyla yapılabilecek saldırılar ile Kitle İmha Silahları'nın nakliyatı denizden terörün olasılığı yüksek tehdit biçimleri olarak öne çıkmaktadır.

Muhtemel hedefler arasında Süveyş Kanalı ve Cebelitarık Boğazı yanında Malezya ve Endonezya arasında bulunan Malacca Boğazı öne çıkmaktadır. Dünyanın en işlek limanı olan Singapur'un yakınlarında bulunması, yıllık 50000 gemilik geçiş ortalaması ve yer yer daralan bir geçit olması, yaratacağı etki kapsamında Malacca Boğazı'nın denizden teröre maruz kalma riskini artırmaktadır (Brown, 2004, s.1).

Çizelge 7.7., Denizdeki Terörizmin Kronolojisi (1961-2004) (Mustafa İpteş, Dz.Kur.Alb., Denizde ve Denizden Terör Tehdidi ve Bu Konuda Alınabilecek Önlemler, Türk Denizcilik Sempozyumu Bildiri Metinleri, 05-06 Nisan 2004, Tuzla-İstanbul)

SENE	OLAYIN TARİFİ
1961	Antonio de Oliveria Salazar karşıtları Portekiz yolcu gemisi SANTA MARIA'yı kaçırdılar, daha sonra Brezilya'da siyasi sığınma sağlandı.
1970	Vietnam'daki savaşı protesto eden mürettebat ABD askeri nakliye gemisi COLUMBIA EAGLE'i kaçırdılar.
1971	Venezuela karşıtı bir grup, ANZOTEQUE'e saldırdı.
1971	Filistinli bir grup, Bab el Mandeb Boğazında İsrail tankesine saldırdı.
1971	İrlanda Cumhuriyet Ordusu (IRA) yolcu gemisi QUEEN ELIZABETH II'yi havaya uçurmak teşebbüsünde bulundular.
1972	İstanbul Haliç'te MARMARA yolcu gemisi yakıldı
1972-1980	IRA, ULSTER QUEEN ve DUKE of ARGYLL Feribotlarına saldırdı.
1973	Filistin'in Kara Eylül örgütü SANYA'yı batırdı.
1974	Yolcu gemisi LAJU, Filistin Kurtuluş Örgütü Halk Cephesinin beş üyesi ve Japonya'nın Kızıl Ordu üyeleri tarafından Singapur'da kaçırıldı.
1974	Yunan gemisi VORY, monarşi karşıtı üyelerce Karaçi'de kaçırıldı.
1975	Filipinler'in güneyindeki ayrılıkçı hareketler tarafından denizde gerilla savaşı başlatıldı.
1975	Arjantin karşıt hareketi MONTENOS, SANTISIMA TRINIDAD muhribine tersanede hasar verdi.
1975	P. Rico'da limandaki Sovyet gemisi MAXIM GORKY'de bomba patladı.
1979	İranlı monarşistler, Fransız yapımı TABARZIN roket botuna el koydular.
1979	IRA , SHADOW V yatını patlattı, Lord MOUNTBATTEN öldü.

Çizelge 7.7., Denizdeki Terörizmin Kronolojisi (1961-2004) (Devamı)

SENE	OLAYIN TARİFİ
1979-1980	Radikal çevreciler bir çok ülkenin balina avlama teknelerini batırdı ve hasar verdirdi.
1980-1986	İspanyol trol tekneleri GARMOMAR ve COSTA de TERRANOVA ile Portekiz şilebi RIO VOUGA Batı Sahra Kurtuluş Örgütü Poisario Cephesi tarafından batırıldı.
1981-1983	IRA, İngiliz şilepleri NELLIE M ve SAINT BEDAN' ı batırdı.
1982	Filipinler'e ait SANTA LUCIA Feribotunda bomba patladı.
1982-1984	Nicaragua'lı karşıtlar denizde gerilla savaşını başlattılar, ülkenin ana limanlarına girişleri mayınladılar.
1984	Libya gemisi GHAT, Kızıldeniz'in Süveyş Kanalı çıkışına mayın döktü.
1985	Filistinliler İtalyan yolcu gemisi ACHILLE LAURO'yı kaçırdılar.
1988	Teröristler yunan gemisi CITY of POROS'a saldırdılar.
1989-1994	Eritrea'lı ayrılıkçılar denizde gerilla savaşı başlattı. Batırılan veya hasar verdirilen gemiler arasında üç adet Polonya gemisi de vardı: BOLESLAW, KRZYWOUSTY, ADAM ASNYK, WLADYSLAW LOKIETEK.
1990	IRA, İngiliz Donanması için inşa edilen, destek gemisi FOR VICTORIA'ya hasar verdirdi.
1994	Cezayirli İslamcılar İtalyan gemisi LUCINA'nın personelini öldürdüler.
1996	Çeçen teröristler yolcu gemisi AVRASYA'yı ele geçirdiler.
2000	İslamcı köktenciler tarafından ABD muhribi USS COLE (DDG-67)'a Yemen'de hasar verildi.
2002	Fransız tankeri LIMBURG'a, Yemen yakınlarında patlayıcı yüklü intihar botu tarafından hasar verildi.

7.4.2.1. Denizden Terör ve ABD - NATO Politikaları

Tehlikenin nereden geleceğinin bilinemeyeceği denizlerin dünya ölçeğinde güvenliğinin sağlanması ABD gibi bir süper güç için bile imkansız denecek kadar zordur. Nitekim ABD, ekonomisinin sağlığı için stratejik deniz taşımacılığının güvenliğin sağlanmasına ihtiyaç duyulan bölgeleri belirleyerek, müttefikleriyle çeşitli işbirliği programları ve inisiyatifler geliştirmiştir.

Örneğin yakın dönemde ABD Savunma Bakanı Rumsfeld, denizden teröre maruz kalma olasılığı en yüksek olan Malacca Boğazları'nın güvenliği için Güney Asya ülkelerine, Güney Asya deniz ticaret yollarını güvenliği için yeni bir güvenlik inisiyatifinin geliştirilmesi teklifini götürmüştür. Diğer taraftan bir Açık Sicil Ülkesi olan Liberya ile, Liberya bandıralı şüpheli gemilerin dünyanın neresinde olursa olsun Amerikan Güvenlik Kuvvetleri tarafından kontrol edilebilme ve sorguya çekilebilmesi için anlaşma imzalanmış olup dünyanın en büyük açık sicil ülkesi olan Panama ile de benzer bir anlaşma için çalışmalar içerisinde olduğu bilinmektedir. (Brown, 2004, s.2).

Deniz alanlarının teröristlerin ilgi alanına girmesiyle birlikte, özellikle Batı'nın enerji ihtiyacının % 64'ünün sağlandığı Ortadoğu ile Batı arasındaki deniz yollarının güvenliğinin sağlanması ciddi anlamda önem kazanmıştır. Bu yoğun ticaret yollarının ve boru hatlarının önemli miktarının Akdeniz'de bulunduğu göz önüne alındığında zaten, uzun süredir Akdeniz hareket alanında bulunan NATO deniz birlikleri için yeni bir görev şekli belirlenmiştir. (NATO Briefing, Active Endeavour, 2004, s.2)

Napoli'deki NAVSOUTH (Allied Naval Forces Southern Europe-Güney Avrupa Müttefik Deniz Kuvvetleri) komutası altında Aktif Girişim Harekatı (OAE-Operation Active Endeavour) adıyla 2001 yılından itibaren yürütülmeye başlanan bu hareket kapsamında, geçitler ve boğazlarda mevkilenen NATO birlikleri tarafından 2004 Mart ayına kadar 42.000 gemi ve tekne gözlenmiş, 420 gemi eskortlanmış ve şüpheli görülen gemilere personel çıkarılarak

gerekli kontrollerde bulunulmuştur. (NATO Briefing, Active Endeavour, 2004, s.3)

2001 Ekim'inde başlayarak Doğu Akdeniz'i, 2003 Şubat'ından itibaren ise İspanyol makamlar komutasında Aktif Çaba Harekatı (Operation Active Effort) adında icra edilmeye başlanan Cebelitarık Boğazı ve yaklaşma sularını kapsayan hareketler esnasında terörizmle ilişkili çok sınırlı sayıda tespit ve yakalama gerçekleşmiş, bu durumun ticari ve ekonomik alanda hareketliliğin artmasıyla sonuçlanan güvenlik ve istikrar ortamının bir sonucu olduğu değerlendirilmiştir.

Müttefik ülkelerin rotasyonel olarak platform desteğinde bulunduğu bu harekate son dönemde Akdeniz Diyalogu ülkeleri de ilgi göstermektedir. Nitekim Amerikan Savunma Bakanı Donald Rumsfeld, NATO'nun eski Varşova Paktı ülkeleri, Yugoslavya'nın dağılması ile ortaya çıkan ülkeler ve tarafsız ülkeler için uygulamaya konulan BİO (Barış için Ortaklık-PfP- Partnership for Peace) programının Genişletilmiş Ortadoğu Projesi kapsamında da değerlendirilmesi gerektiği görüşünden hareketle NATO'nun Akdeniz Diyalogu ülkeleri üzerine daha fazla inisiyatifi ön görmesi ile örtüşen bu durum neticesinde yakın dönemde bu ülkelerin NATO programlarına ve hatta hareketlerine katılacağı da ön görülmektedir. (Fiorenza, 2004, s.14)

7.4.2.2. Denizden Terör ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi

NATO'nun güvenlik, kaçakçılık ve yasa dışı göçle mücadele kapsamında Akdeniz hareket alanında başlattığı Aktif Girişim Harekatı hitamında Türkiye tarafından Karadeniz'de benzer amaçlarla Karadeniz Uyum Harekatı - KUH (Operation Black Sea Harmony) yürütülmeye başlanmıştır.

Harekat kapsamında Karadeniz'de görevlendirilen fırkateyn ve denizaltılar tarafından teşhis edilerek sınıflandırılan ticaret gemilerinin takibi,

şüpheli ve sakıncalı olarak sınıflandırılmış olan gemilerin seyrüsefer bilgilerinin Akdeniz'e çıkmaları halinde NATO makamlarına bildirilmesi gibi faaliyetler yürütülmektedir.

Halihazırda terörle mücadelesine devam etmekte olan Türkiye Cumhuriyetinin, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın hassasiyetleri nedeniyle denizden teröre maruz kalma riski oldukça yüksektir. Özellikle her yıl tehlikeli madde ve atık taşıyan binlerce tankerin geçtiği bu dar deniz geçitlerinden İstanbul Boğazı, 12 milyon nüfuslu bir şehri ikiye ayırırken, olası bir terörist saldırının felakete yol dönüşme riskini de taşımaktadır. (Kökner, 2005, s.5)

Hiç kuşkusuz Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin, Karadeniz Uyum Harekatı'na katılmasının sağlanmasının, bölge güvenliğine katkıda bulunacağı gibi, ortak inisiyatif alan ülkelerin gerek politika gerekse savunma alanında ilişkilerinin gelişmesi yönünde de faydaları görülecektir. Böylelikle ABD'nin güvenlik sorunlarını politika aracı olarak kullanmasının benzer örneği, Karadeniz'de bölgesel amaçlara yönelik olarak uygulanabilecektir.

7.5. Denizcilik Gücünün Geleceği ve Deniz Kuvvetlerine Yüklenen Yeni Görevler

Tarihsel süreç içerisinde Napolyon Savaşları'nı inceleyen İngiliz donanmasında görev yapan Yüzbaşı Stansbury donanma organizasyonunun dört temel fonksiyonunun personel, materyal, strateji ve taktik olduğu sonucuna varmıştır. Bu fonksiyonlarda strateji ve taktiği inceleyerek aşağıdaki sonuçlara varmıştır.

Stratejinin temel yasalarını, kesin zafer için gerekli konsantrasyonu yöneltebilmek, mevcut durumun korunması, deniz iletişim ve ticaret hatlarının açık tutulması, üslere sahip olma ve kuvvetlerin doğru yerleşimi olarak tanımlayan Stansbury, deniz kuvveti için başlıca taktikleri, istihbarat, gemilerin dizilişi anlamına gelen ve düşmanla karşılaşmada avantaj ya da

dezavantaj getiren nizamlar, ticari trafiğin korunması, üslerin korunması ve düşman donanmasının baskınla limanda imha edilmesi olarak tanımlamaktadır (Stasbury, 1967, s.2).

Stasbury'nin vardığı sonuç dönemsel bir inceleme neticesinde ulaşılan yargıları kapsamaktadır. Olaylar ve konjonktürün değişmesi yeni sonuçlar ve yargılara imkan kılarken, önceki çalışmalar ve bilgi birikimi daha doğru sonuçlara ulaşmanın garantisi olacaktır. Nitekim gelişen konjonktür günümüze ulaşana kadar farklı açılar ve uzmanlıklarla yapılan değerlendirme ve incelemeler neticesinde artık günümüzün denizcilik gücü eğilimlerini irdelemek, çıkarılan sonuçlar yardımıyla yönlendirmek mümkün olmaktadır.

Son 40 yıldan beri topyekûn savaş tehdidinin, eski Sovyetler Birliği'nden geldiği, ancak artık Rusya'nın Avrupa'yı istila etme kabiliyetinin olmadığı söylenebilir. Ayrıca, yeni savunma ve güvenlik rejimleri, ülkeler arası güvene ve savaş tehdidinin ortadan kalkması esasına dayandırılmıştır.

Deniz kuvvetinin küresel ve sivil boyutta yeni görevleri neler olabilir diye düşünüldüğünde, deniz alanlarının kontrolü sorunundan çok, deniz alanlarının güvenliği sorununun ön plana çıktığı görülmektedir. Nitekim deniz hala tamamiyle kontrol edilemeyen uçsuz bucaksız bir çöl özelliği göstermekte, tehlikenin ne zaman nereden geleceği kestirilememektedir. Bu güvensizlik ortamı ise özellikle 21.yy.ın asimetrik tehdit unsuru olan ve tüm yasa dışı faaliyet tiplerinde gerçekleştirilebilecek olan devletlere karşı ideolojik şiddeti de içeren terörizmin denize kaymasını da tetiklemekte olduğunu söylemek pek de yanlış olmayacaktır. Zira düşük maliyetli eylemlerle büyük çaplı etkiler yaratmayı hedefleyen terörizmin denizdeki varlığı, terörizmin amaçlarına büyük çapta uygun düşmektedir.

Önceleri bu tehdiye karşı alınacak önlemlerin polisin işi olduğu ve silahlı kuvvetlerin ilgi alanına girmediğine dair görüşler mevcutsa da (Grove and Hore, 2002, s.11), günümüzdeki gelişmeler ve uygulamalarla bu fikirlerin artık geçerli olmadığını, terörizme karşı savaşın artık bir harp nevi olarak kabul

edilmeye başlandığını görmekteyiz.

Nitekim 11 Eylül 2001'de New York'ta gerçekleştirilen terörist saldırılarla birlikte, silahlı kuvvetlerin hedefine giren terörizme karşı savaş, eylemlerin meydana gelmeden önlenmesi kapsamında gerek denizde gerekse karada sıkı tedbirlerin alınması gerekliliğini şart koşturmuştur.

Bugün ve yakın gelecekte deniz kuvvetinin yeni görevlerini, denizdeki düzenin idamesi (good order at the sea) için alınan tedbirlerin uygulanması oluşturacaktır. Ancak denizde her şey birbiriyle karmaşık bağlantılar içerisindedir. Sözgelimi bir harp gemisine çevresel nedenlerle protesto gösterisinde bulunan Greenpeace gemisi bir anda terörist olarak kabul edilebilir, yine kaçak balıkçılık yapan balıkçı gemileri haydutlukla suçlanabilirken, öte yandan deniz haydutları tarafından soyulabilirler. Kısacası denizin bir tarafında meydana gelen bir takım olaylar bir anda diğer taraftakileri de etkiler hale gelebilir.

Bir çok eylemin denizdeki yansıması çoğunlukla önceden kestirilemediğinden, denizdeki düzenin idamesi oldukça dinamik ve zor bir süreçtir. Ancak görülmektedir ki bütün çabalar stratejik deniz taşımacılığının güvenliğini sağlamak fikrinde birleşmektedir. Nitekim yine bu amaçla denizden faydalanarak düzenin idamesi kapsamında icra edilen istihbarat, keşif ve gözetleme, denizden destek ve kuvvet koruma, lojistik destek, eskortluk etme, yasadışı faaliyetleri önleme hareketi gibi fonksiyonlar deniz kuvvetlerinin yeni görevleri olarak belirmektedir. (Till, 2004, s.358-359)

Her ne kadar deniz kuvvetlerinin görevlerinde değişiklikler oluyorsa da, yeni dünya düzeni ve yeni çağın beklentileri irdelendiğinde George Baer ve Geoffrey Till'e göre, denizcilik stratejisi açısından teori seviyesinde pek fazla değişiklik görülmemektedir. Zira Soğuk Savaşın sona ermesi deniz kuvvetinin varlığına ve gerekliliğine yeni stratejik veya jeopolitik açılımlar getirmemiştir. Mahan ve Corbett tarafından belirlenen denizcilik stratejisinin hayati kuralları yeni dönemin gereksinimlerini karşılamaktadır. (Smith & Uttley, 1999, s.185)

Soğuk Savaş sonrası denizcilik gücünün önemini yitirdiğine dair düşünceler üzerine Colin Gray, denizcilik stratejisinin ölmediği, sadece öne çıkmak için dünya politikasının kötü zamanlarının geri gelmesini beklediğini ifade etmektedir. (Smith & Uttley, 1999, s.186)

Öte yandan, açık denizlerde harp sahasının savunulması uğruna yapılan mücadelelerin, Soğuk Savaş sonrasında düşman harp sahasının kıyıya yakın sularda baskı altına alınması için yapılan mücadelelere dönüştüğü, böylelikle Corbett'in savunduğu deniz hareketinin kara hareketiyle müşterek yürütülmesinin gerekliliğinin de kendini gösterdiği fikirleri öne çıkmaktadır. Ancak bu görüşler denizcilik gücünün dinamikleri üzerinde bir takım değişiklikleri ifade ederken, denizcilik gücünün stratejisi ve öneminin aynı seviyelerde olduğu söylenebilir.

Deniz kuvvetleri açısından geleceğe dair saptamalar özetle şöyle sıralanabilir:

- Deniz ve denizcilik gücünün nispi önemi artma eğilimi gösterecektir. Zira dünya nüfusu artarken, deniz taşımacılığı daha da önem kazanarak dünya ticaretinin merkezinde kalmaya devam edecek, böylelikle dünyanın şekillenmesinde ciddi rol oynayacaktır. Bu nedenle güvenliğinin sağlanması zaruridir.
- Kaçınılmaz olarak, deniz kuvvetleri de dünya güvenliğinin sağlanmasında polisiye görevler dahil olmaz üzere hayati ve çok yönlü görevler almaya devam edecek, bu da deniz kuvvetlerinin görevlerinin ve yoğunluğunun giderek artmasına neden olacaktır.
- Dünya üzerindeki hareketlilikler çoğunlukla kıyı sularında yaşanacaktır. Afganistan ve Irak savaşlarından da görülebileceği üzere deniz hareketi karanın içlerine kadar etkili olmaktadır. Deniz kuvveti esnek, seyyar, süratli ve kontrollü özelliğiyle kıyılar ve kıyı sularındaki etkinliğini artıracaktır.

7.5.1. Ulusal ve Bölgesel Güvenlik Odağında 21. Yüzyıl Deniz Kuvvetleri

21. yy.in getirdiği yeni kavramsal gelişmeler, devletlerin denizcilik doktrin ve konseptlerini sorgulamasını, yenilemesini ve geliştirmesini sağlamaktadır. Örneğin, Britanya denizcilik doktrini, deniz kuvvetinin yeniden tanımlanan görevlerini üç bölüm halinde sınıflandırmaktadır: Askeri, güvenlik ve insani yardım (Grove and Hore, 2002, s.26).

Birincisi; uzun menzilli caydırıcılıktan (stratejik nükleer caydırma), karaya harekâta veya kıyı birliklerinin desteklenmesine, asker veya sivilleri karaya çıkarmak veya kurtarmak için icra edilen amfibi harekâta, diplomasinin desteklenmesi ve elbette ticaretin korunması harekâtına kadar deniz kontrolü veya güç aktarımı için şiddeti kullanan veya yıldırın denizcilik gücünün askeri uygulamasıdır.

İkincisi; denizciliğe karşı terörizm, balıkçılığın korunması, kaçakçılığın ve korsanlığın önlenmesi, barışın korunması, yaptırımlar ve ambargo harekâtını içerecek şekilde denizde kanun ve düzenin sağlanmasında ihtiyaç duyulan güvenlik harekâtıdır.

Son olarak, afet yardımları da dahil olmak üzere, arama-kurtarma, deniz kazalarında mal kurtarma, denizde bulunan silah ve patlayıcıların temizlenmesi, hidrografi ve kıyıda yaşayanlar da dahil olmak üzere bir deniz topluluğuna yardımları içeren, deniz kuvvetlerinin insani maksatlı uygulamalarıdır.

Görüldüğü gibi Britanya denizcilik doktrininde öne çıkan görevler, milli güvenliğe yönelik ihtiyaçların karşılanması ve potansiyelin idamesi yanında, milli çıkarların korunması kapsamında asimetrik tehdide ve terörizme karşı kıyı sularında harekâtı da kapsayan kabiliyetler ile insani maksatlı uygulamalarla gelişmiş; dünyanın anlaşmalar, ittifaklar ve örgütlerin getirdiği kısıtlamalarla hareket serbestisi azalmış halihazır siyasi ortamı ve yeni çağın

bölgesel barış ile refahı bağdaştıran gereksinimleri doğrultusunda şekillenmiştir.

Dünya deniz hakimiyetini İngiltere'den devralan ABD ise, Soğuk Savaş sonrasında denizcilik stratejisini sürekli olarak geliştirmiştir. Bu stratejinin esas dayanak noktaları mensubu olduğu diplomatik ve askeri ittifaklara karşı sorumluluklar, ticari bağımlılık, enerji bağımlılığı ve mineral bağımlılığı olarak özetlenebilir. Denizlerde güçlü olmak ve deniz ticaret-iletişim yollarının açık tutulabilmesi için, ABD deniz kuvvetleri ileri projeksiyon doktrinine göre şekillenmekte, böylelikle ABD gemileri diğer kıtalara sürekli olarak ulaşma kabiliyetinde bulunmakta, gerektiğinde o mevkide hazır bulunarak, savaşın ABD sahillerine kadar gelmesi olasılığı yok edilmektedir (Tarakçı, 2005, s. 401).

Bu kapsamda ABD denizcilik doktrinini belirleyen belgelere göz atılırsa ilk doküman olan ve 1992 yılında Amerikan Denizcilik Bakanlığı tarafından yayınlanan "...Denizden"¹'de Soğuk Savaş sonrası ABD Deniz Kuvvetleri Stratejisinin, deniz kontrolünün idamesi ve stratejik caydırma fonksiyonları ile, varlık göstermeden tam donanımlı savaşa kadar değişen enstrümanlarla kıyı sularındaki olaylar üzerinde etki yaratmaya doğru değiştiğini vurgulanmaktadır.

1997 yılında güncellenerek "...Denizden, İleriye"² ismiyle yayınlanan yeni konsept 1992'deki prensiplere ilaveten, yabancı sular ve kıyılarda barış ve savaşta kuvvet aktarımı yoluyla etkili olma prensibini açıklamaktadır. Nitekim:

ABD'nin hayati ekonomik, politik ve askeri çıkarları küresel boyuttadır. Bu çıkarların çoğu okyanus ötesine dayanmakta ve bölgesel güçleri ilgilendirmektedir. Bu nedenle güvenlik stratejisi de okyanus aşırıdır.

¹ "...From The Sea"

² "Forward...From The Sea"

Bahse konu güvenlik stratejisi dünya deniz yollarında devamlı kuvvet bulundurmayı gerektirmekte, dolayısıyla Atlantik, Akdeniz, Pasifik, Hint Okyanusu, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Karayip Körfezi'nde kuvvet bulundurulmaktadır. Dolayısıyla deniz kuvvetleri dış politika enstrümanı olarak da caydırıcılığı sağlayıcı güçtedir (Tarakçı, 2005, s.405).

Yayında ABD seferi kuvvetleriyle, milli stratejik emperyalizmin korunacağını, milli menfaatler kapsamında barış zamanı hareketleri, diğer kuvvetlerle birlikte icra edilen müşterek hareketler, krize karşı koyma, bölgesel karışıklıklara müdahale yöntemlerinin kullanılacağını ve kuvvetlerin bu yönde şekillendirileceği beyan edilmektedir (Department of the Navy, Forward... From the Sea, 1994).

Bu kapsamda gerek lojistik ihtiyaçların gerekse baskın hareket ve istihbarat gereksinimlerinin karşılanması kapsamında alınması gereken önlemler "Müşterek Vizyon 2010" adıyla yayınlanan cetvel esas alınarak ABD Deniz Kuvvetleri geleceğe hazırlanmaktadır.

Bahse konu teorik gelişmelere paralel olarak deniz kuvvetleri de hızlı bir değişim içerisindedir. Soğuk Savaş ve 11 Eylül sonrası görevlerin icrasına uygun başarılı bir deniz kuvveti, ancak sürekli kendisini güncelleyen ve ihtiyaçların analizi neticesinde gereksinimleri karşılayabilecek şekilde yapılan kuvvet olacaktır. (Rumsfeld, 2002, s.3)

Öte yandan denizcilik gücünün yeni çağda da belirleyici olarak önemini sürdüreceğinin farkında olan dünya devletleri İngiltere ve ABD paralelinde kendi doktrin ve konseptlerini de yayınlamaya başlamışlardır. Örneğin Hindistan, 2004 yılında yayınlanan Donanma Doktrini'nde Asgari Nükleer Caydırıcılık¹, kıyı sularında savaşı idame ve Hint Okyanusu'nda üstünlük prensipleriyle deniz kuvvetini şekillendirmektedir. (Bedi, A New Doctrine...).

¹ MND: Minimum Nuclear Deterrence

Yine eski bir İngiliz Milletler Topluluğu¹ üyesi olan Avustralya, İngiltere'ye endeksli savunma politikasına, nihayet 2000 yılında Avustralya'nın savunmasına yönelik olarak benimsenen doktrinle milli nitelik kavuşturmuş ve bu prensip "Avustralya'nın savunmasının kıtayı çevreleyen hava ve deniz bölgesini kontrol etmek ve düşman gemi ve uçaklarını uzak tutarak, kendi kuvvetleri için azami hareket serbestisini elde etmek" ana fikri ile açıklanmıştır (Tewes, Rayner and Kavannaugh, A Foundation Paper ..., s.13).

Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi hemen hemen aynı dönemlerde, 1997 yılında "Açık Denizlere Doğru" ismiyle Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki olarak yayınlanmış ve Türk Deniz Kuvvetlerinin Varlık Gösterme, İşbirliği ve Caydırıcılık ana fikirlerinde odaklanan 2000'li yıllardaki görevleri şöyledir:

- Deniz ulaştırmasının emniyetinin sağlanması,
- Çevre denizlerde gerektiğinde deniz kontrolünün sağlanması,
- Gerektiğinde amfibi hareket yoluyla güç aktarımı,
- Koalisyon hareketlerinde yer alma,
- Organize suçlar ile terörizme karşı koyma,
- İnsani yardım hareketlerine iştirak (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Açık Denizlere Doğru, 1997, s.4..9).

Ayrıca, yüzyılın sona ermesiyle birlikte deniz kuvvetlerinin öne çıkan üç fonksiyonu, Güç Aktarımı, Deniz Kontrolü ve Kıyı Sularında Muharebe kabiliyetlerine 2000'li yıllar içerisinde sahip olmak hedefi konulmuştur. (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Açık Denizlere Doğru, 1997, s.16).

¹ Commonwealth

7.5.2. Küçük Devletlerin Donanmaları

Soğuk Savaş'ın iki kutuplu bitmek bilmeyen ve dünyayı da ardından sürükleyen mücadelelerinin dışında; gerek dünya sahnesine yeni çıkmış ve iddialı, gerekse yüzlerce hatta binlerce yıllık geçmişi ile dünya tarihinde tecrübeli de olsa varlığını sürdürebilmek için hala mücadele etmek zorunda olan devlet ve toplulukların bölgesel varoluş mücadeleleri de oldukça dikkat çekicidir.

Denizcilik gücünün ülke ekonomisine etkisinin önemi yadsınamaz, ancak ülke savunmasındaki belirleyici etkileri, özellikle küçük devletlerin donanmaları düşünüldüğünde çoğunlukla göz ardı edilir.

Bu ülkelere ait donanmalar hiçbir zaman amansız konvoy savaşlarında yüz binlerce gros ton ticaret gemisini korumadılar, ya da amansız bir denizaltı harbinin, ya da Pasifik'te bir baskının parçası olarak milyonlarca hatta milyarlarca insanın kaderi üzerinde etkili olmadılar. Ancak bu donanmaların fertleri ve yüzer unsurları kimi zaman başarılarıyla ülkelerine mücadelede moral verirken, kimi zaman da buldukları bölgede kendilerinden beklenmeyecek etkinlikler gösterip harbin sonucunda da belirleyici olmuşlardır.

Arap-İsrail savaşlarındaki İsrail ve Kıbrıs Harekatı'ndaki Türk başarısı ile Falkland'daki Arjantin başarısızlığı, nükleer güçle tahrik olunan uçak gemileri ya da denizaltılara nazaran, uygun suüstü gemilerinin ve küçük devletlerin işleve yönelik gösterişsiz donanmalarının önemini ortaya koymaktadır.

Nitekim II.Dünya Savaşı sonrasında başlayan nükleer dönemle birlikte büyük donanmaların bile gereğinin, toplumsal düşüncelerde ve hatta profesyonel deniz çevrelerinde şüpheyle karşılandığı bir dönem yaşandı. Bu dönem küçük donanmalar içinse tam bir can çekişme dönemi olmuştur.

Deniz araçlarının inşası veya elde edilmesinin, teknolojinin evrimi ile artan maliyetine bir de deniz kuvvetinin gelecekteki rollerinin net olarak tahmin edilememesi eklenince, ekonomik kısıntıları olan veya teknik kapasiteleri yetersiz olan bazı “küçük” devletler donanma yapmakta ya da idame etmekte çelişki yaşadılar. Uzay çağının da şiddetlendirdiği bu kararsızlık, nükleer süper güçlerin arasında bir denge kurulması ihtiyacı, bir dizi yerel kriz ve çatışmanın deniz gücünün klasik prensip ve teorilerini geri getirmesiyle giderilecekti.

Nitekim soğuk savaş döneminin başlangıcında “suüstü filosu döneminin bittiğini, artık suüstü gemilerinin görevinin yalnızca selam toplarını taşımak” olduğunu ifade eden Sovyet görüşü, on yıl içinde tam tersine dönecek ve Sovyetler tarihin en güçlü donanmalarından birini inşa edecekti.

Küçük donanmaların rollerini vurgulamak gerekirse: Bugünkü ittifakların ya da benzerlerinin gelecekte de devam edeceği düşünülürken, coğrafi mevki, tehdit durumları, denizcilik potansiyeli v.s. faktörlere göre şekillenmiş olan küçük donanmaların, anavatan savunması, silahlı kuvvetlerin diğer branşlarının hareketlerinin desteklenmesi gibi rolleri dışında, ittifak çıkarlarının korunmasına da hizmet edeceği mutlak. Bunun dışında donanma devletlerin:

- Ellerindeki caydırıcılık unsurlarının artması sayesinde stratejik kapasitelerinin artmasına,
- Politik nüfuz sağlamalarına,
- Düşmanın stratejik hedeflerini büyük etki ve düşük harcamalarla vurabilmelerine,
- İttifak ülkelerle iyi ilişkiler edinmelerine,

- Milletin ve silahlı kuvvetlerin lojistik ihtiyaçlarının sağlanmasını korumalarına,

olanak sağlar (Margaritis, 1971, s.4).

Küçük donanmaların dünya düzeni üzerinde de etkileri vardır, büyük deniz güçlerinin deniz ticaret yollarını ve deniz taşımacılığını okyanuslar dahil tüm denizlerde kifayetli bir şekilde koruyabilmesi için kıyı trafiğinin korunması görevi de küçük donanmalara düşmektedir.

Bir diğer önemli nokta da “ülke savunmasının öncelikle o ülkenin kendi imkanlarına dayandırılması” esasına göre donanmaların esnek yapılarıyla sağladıkları avantajdır. Nitekim bir donanmanın gereği ve değeri en iyi, ona yönelik ihtiyaçlar arttığında, donanmanın yokluğunda anlaşılır.

Örneğin I.Dünya Savaşı yenilgisi ardından Kurtuluş Savaşı'nda Osmanlı gemilerinin Haliç'e hapsedilmesi sonrasında Anadolu Hükümeti'nin neredeyse deniz kuvveti olmadan¹ sürdürdüğü denizdeki mücadeleler, daha çok işgal kuvvetlerine rağmen yurtsever örgütlerle işbirliği kurarak Anadolu'ya silah, cephane, subay kaçırılmasında ve limanlar arası taşımacılıkta görev yapan sivil şirketlerin gemileri ile yürütülmüştür (Mütercimler, 2004, s.23).

Özetle küçük devletlerin donanmaları geçmişte olduğu gibi bugün ve gelecekte de vaz geçilmez olacaktır. Bu donanmalar varlıklarıyla denge unsuru oldukları gibi, bölgesel güvenliğin sağlanmasında önemli görevler icra etmekte ve caydırıcılık sağlamaktadır.

¹ Anadolu Hükümeti deniz kuvvetini Aydın Reis ve Preveze gambotlarına ilaveten büyük çabalarla donanmaya katılan Alemdar kurtarma gemisi, Rüşmat Numara 4 isimli balıkçı gemisi ile Şahin, Gazal ve Batum vapurları dışında ufak tefek tekne ve kayıklar oluşturuyordu.

7.6. Denizcilik Gücü İçin Gelecek Senaryoları

Değişim odağından denizcilik gücünün önemini ve tarihsel süreç üzerindeki etkinliğini inceleyen bu çalışma, netice olarak Mahan'ın söylemlerine paralel bir sonuca ulaşmaktadır. Bu sonuç kabaca denizcilik gücünün tarih boyunca zafer, zenginlik ve yeni açılımlar getirdiği gibi bu özelliğini gelecekte de büyük oranda koruyacağı şeklinde özetlenebilir.

Ancak yine de uzun zaman önce formülize edilmiş olan bu genel bakış üst başlıklarda olmasa da detay bazında bir çok açıdan günümüzün gerçeklerini karşılamakta yetersiz kalabilmektedir. Bu kapsamda ortaya konan bilgileri yaratıcı düşünceyle harmanlayarak, günümüzün çarpanlarıyla denizcilik gücünün geleceğine dair senaryolar üretmek zihin açıcı olacaktır.

7.6.1. Barış Ortamı Odaklı Senaryoda Denizcilik Gücünün Gelişim Trendi

Halihazırda büyük ölçüde kurulmuş olan uluslararası barışın idamesi sağlandığı sürece denizcilik gücü, deniz taşımacılığı ve denizin diğer ekonomik çarpanlarından sağlanan gelirlerin artış trendini sürdürmesiyle, denizciliğin önemini kavramış, özellikle devletlerin desteği sayesinde geliştirilen denizcilik gücü çevreleri için refah kaynağı olmaya devam edecektir.

Sanayi devrimi sonrasında şekillenen dünya gidişatında, özellikle I. ve II. Dünya Savaşları'nın seyrine önemli derecede etkide bulunan havacılık ve Hava Kuvveti, kara ve deniz kuvvetlerinden sonraki üçüncü stratejik kuvvet olarak tarih sahnesinde belirmişti.

Barış odaklı gelecek için, sonraki stratejik kuvvet, sanıldığı gibi aksine uzay kuvvetleri değil müşterek kuvvetler olacaktır. Günümüzün asimetric tehdit ortamında, aniden beliren krizlere müdahale kapsamında hareket

alanına çabuk intikal ederek müdahale edecek ve hareketin gelişimine göre kuvvet ihtiyaçlarını belirleyerek hareketi yönlendirecek olan müşterek kuvvetler NATO bünyesinde Mukabele Kuvveti (NRF-NATO Response Force) adı altında uygulanmaya başlanmıştır. Dünya üzerindeki bölgesel güvenliğin idamesi kapsamında, yetenekleri çeşitlendirilmiş ve süratli Müşterek Kuvvetler milli seviyelerde de yaygınlaşacaktır.

Öte yandan uzay kuvvetleri halihazırda prestij kuvveti statüsündedir. Halihazır teknoloji ve yüksek maliyetler bu kuvvetlerin uygulanma olasılığını düşürmektedir. Uzay teknolojisi ucuzlayana kadar bu kuvvet prestij kuvveti olarak süper güçler tarafından idame edilebilecektir. Bu kuvvetin milli seviyede yaygınlaşması önümüzdeki bin yıl içinde muhtemel olup, Uzay gemilerinin mürettebat mantığı deniz ve hava kuvvetleri kültüründen beslenecek olması nedeniyle müşterek kuvvetlerin uzay kuvvetlerinin yapılanmasında olumlu katkıları olacaktır.

Dünyanın ekonomik konjonktürünün gelişmeyi sürdürebilmesi, denizin ekonomik çarpanlarının her birinin olumlu olarak etkilendiği denizlerde düzenin idamesi ile yakından ilişkilidir (Till, 2004, s.310). Denizlerde düzenin, dünya hakimiyetini denizlerdeki varlığı ile tescillemekte olan ABD tarafından tek başına idamesi ise zamanla imkansızlaşmaktadır. Başta NATO, Şanghay İşbirliği Örgütü gibi ittifaklar, sorumluluk sahalarındaki düzenin sağlanması görevini, müşterek kuvvetler, ortak geliştirilen yöntemler ve karşılıklı olarak paylaşılan bilgi yardımıyla idame etmeye başlayacaktır.

Barışı destekleme hareketleri ile deniz haydutluğu, denizden terör ve kaçakçılığa karşı yapılan mücadeleler neticesinde sağlanan deniz güvenliğindeki ciddi artış, dünya ekonomik düzeni çerçevesinde gelir dağılımının iyileşmesine, devletler ve ittifaklar tarafından doğru yönlendirilebilirse, bir miktar olumlu etkide bulunabilecektir.

Yakın dönemde, dünyanın yaşadığı enerji dar boğazı nedeniyle dünyanın enerji eğilimleri yeni kaynaklara yönelirken, gemilerin tahrik

yöntemleri de uzun vadede değişim gösterecektir. Nitekim bugün geliştirilmekte olan hidrojen, bor yakıtı esaslı makineler günümüzün dizel ya da gaz türbinli tahrik sistemlerinin yerini alabilecektir. Nükleer tahrik sistemlerinin, nükleer güç olmanın stratejik ayrıcalığı devam ettiği sürece bir miktar yaygınlaşarak var olmaya devam edeceği söylenebilir.

Daha uzun vadede AB, Şanghay İşbirliği Örgütü, KEİK gibi ekonomik ittifak veya anlaşmalar ile çokuluslu küresel şirketlerin ihtiyaçları kapsamında oluşturulan bölgesel güvenlik ortamları, özellikle Avrupa'da bazı milli deniz kuvvetlerinin lağvedilmesine kadar uzanacak sonuçlar doğurabilecektir.

Senaryonun gidişatından da anlaşılacağı üzere, bu senaryo dünya çapında uzun süreli bir detant¹ dönemi fikri üzerinde gelişmektedir. Denizcilik gücünün askeri unsurlarının giderek önemini kaybettiği, uluslar arası şirketlerin etkisiyle ekonomik kaygıların, ulusal kaygıların önüne geçtiği, dünyanın giderek dev bir pazar haline gelmesi nedeniyle deniz taşımacılığının artarak önem kazandığı ve bu alanda yatırım yapan ülke ve bireylerin kazancının ve refah seviyesinin yükseldiği bir dünya düzeni belirmektedir. Öte yandan dünya üzerindeki ekonomik dağılımdan rahatsız diğer ülke ve toplulukların mevcut müşterek kuvvetler ve ekonomik abluka yardımıyla bastırılarak etkileri azaltılabilecektir.

7.6.2. Savaş Odaklı Senaryoda İki Parçalı Deniz Gücünün Dalga Formu Gelişim Spektrumu

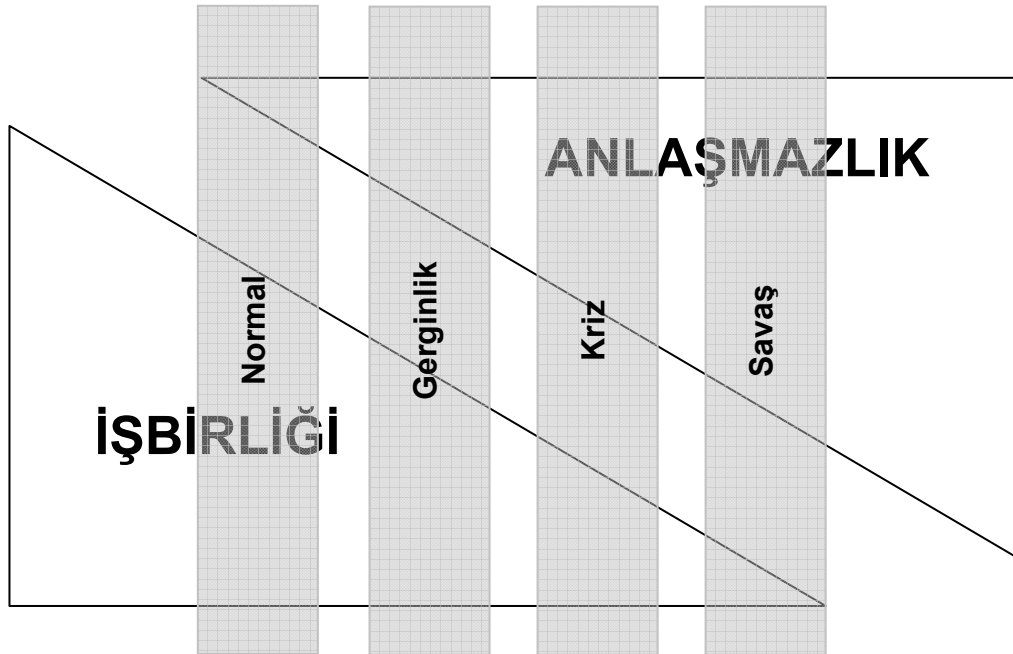
Denizcilik gücünün tarihsel sürece dayalı gelişim trendi incelendiğinde, günümüz dünya düzeninin yerleşmesine kadar denizlerde yüzlerce savaş yaşandığını görürüz. Clausewitz'in "Barış, iki savaş arasındaki dönemdir" ifadesiyle formülize edilen savaş-barış devinimi, özellikle eski çağlarda bölgesel olarak yaşanan anlaşmazlıklar neticesinde eşzamanlı olarak bir çok noktada yüksek sıklıkta pek de belirgin olmadan yaşanmaktaydı. Ancak

¹ Yumuşama Dönemi

günümüze yaklaştıkça bu devrin belirginleştiği ve aradaki sürenin giderek açıldığı görülmektedir.

Siyasi, ekonomik v.b. hangi nedenle olursa olsun barış ve savaş arasındaki dönem aslında Clausewitz'in de kast ettiği geçiş dönemidir. Bu dönemi Till, Anlaşmazlık – İşbirliği spektrumuyla açıklamaktadır.

Öte yandan tarih boyunca savaş ihtimalinin azaldığı dönemlerin etkisi, savunma harcamalarındaki azalma olarak deniz kuvvetine de yansımış, ülkeler platform sayılarında azalmaya gitmişlerdir. Bu durum silahlanmaya ayrılacak bütçenin ülkenin refahı için kullanılabilmesi imkanını ortaya çıkarırken, denizcilik gücünün kalıcı başarısını da engelleyebilecek bir durum olarak ortaya çıkmaktadır. İşte bu yüzden içinde bulunulan durum bu haliyle bir paradoks gibi gözükmemektedir.



Şekil 7.2., Anlaşmazlık – İşbirliği Spektrumu (TILL, Geoffrey, Seapower A Guide for the Twenty-First Century, Frank Cass Publishers, London, 2004, London, s.1)

Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla silahlı kuvvetlerin kullanımına ilişkin kamuoyu görüşleri, önleyici ve savunma ağırlıklı bir diplomasi ile uluslararası yardım ve karşılıklı bağımlılık yönüne doğru kaymıştır. Bunun sonucunda, savunma harcamalarının miktarına ilişkin fikirler de değişmiştir. Bu düşünce değişikliği "barışın bedeli" olarak adlandırılmıştır (Grove and Hore, 2002, s.15). Bu bedel İngiltere için denizaltı sayısının 28'den 12'ye, muhrip ve firkateynlerden oluşan su üstü vurucu unsurlarının sayısının da 48'den 35'e inmesi ile sonuçlanmış olup, günümüzün artan deniz kuvveti idame maliyetleriyle tüm devletleri etkilemektedir.

Nitekim bu bedeli dünya denizlerinin güvenliğini sağlama hedefini güden ABD de ödemektedir. Nitekim 1987 yılında 14 uçak gemisi, 101 hücum denizaltısı, 217 suüstü gemisi, 58 amfibi gemiyle 583 gemiye sahipken, 2007 yılında 12 uçak gemisi, 54 hücum denizaltısı, 91 suüstü gemisi ve 36 amfibi gemiyle 281 gemiye sahip olacaktır. (Cavas, 2006, s.28)

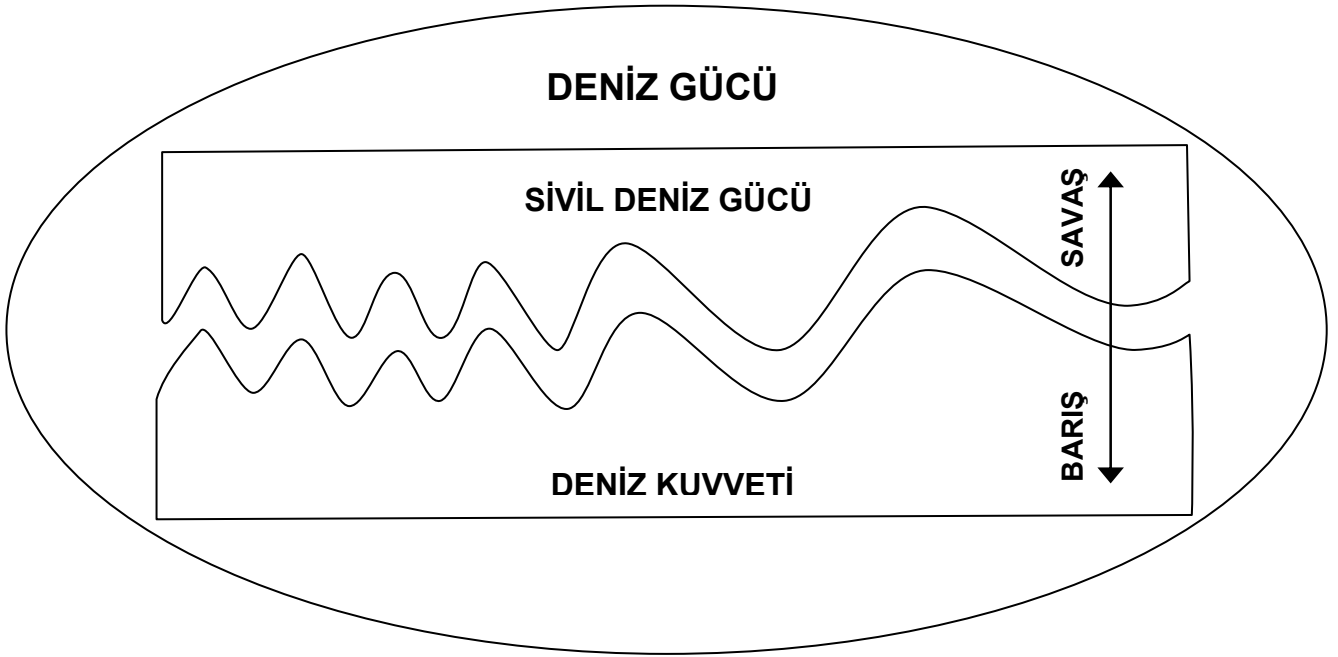
Ancak tarihsel süreç düzenli olmayan aralıklarla da olsa, sürekli olarak devinen savaş ve barış dönemlerinin birbirini istisnasız takip ettiğini göstermektedir.

Barışın bedeli uygulamasının tarihsel süreç içerisinde dönemsel olarak uygulandığı da bilinmektedir. Anlaşmazlık – İşbirliği spektrumunun aşamalarına uygun olarak barış ve savaş dönemi geçişlerinde deniz kuvvetleri ile sivil deniz gücü unsurlarının büyüklüğü, etkinliği ve hareket serbestisi olarak da ifade edilebilecek olan deniz gücü birbirini btnlemektedir.

Öte yandan deniz kuvveti ile sivil deniz gücünün dönemsel büyümelerinin birbiriyle ilişkili olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu ilişkinin en belirgin olarak, savaş zamanı deniz kuvvetinin sivil deniz gücü unsurlarının da büyük bir kısmını içine katarak etkinliğini artırması, barış zamanı ise barışın bedeli kapsamında platform sayısında ciddi eksilmeler meydana gelmesinde görülmektedir.

Sivil deniz gücünün, barış zamanı hareket alanı ve denizcilik gücü içerisindeki oranı ciddi gelişmeler gösterirken, savaş zamanı denizlerin güvensiz ortamı, dünya ekonomisini dahi sekteye uğratabilecek derecede gerilemelere neden olmaktadır.

DENİZCİLİK GÜCÜ



Şekil 7.3., İki Parçalı Deniz Gücünün Dalga Formu Gelişim Spektrumu

Tarih boyunca, Akdeniz'deki Müslüman hakimiyetinin baharat yolu ticaretinin neredeyse sonunu getirmesi, II. Dünya Savaşı boyunca dünya denizlerinde batırılan ticaret gemisi tonajı, Soğuk Savaş sonrası denizlerde oluşan güven ortamında ciddi gelişme gösteren deniz taşımacılığı, İki Parçalı Deniz Gücünün Dalga Formu Gelişim Spektrumunu doğrulayan örnekler olarak sayılabilir.

Bu kapsamda soğuk savaş sonrası halihazırda devam eden barış dalgası, devir sıklığı azalmakta olan iki parçalı deniz gücünün dalga formuna göre, önümüzdeki yüzyıl olarak tanımlanabilecek yakın gelecekte yerini yeni bir savaş dalgasına bırakacaktır. Bu savaş, ekonomik kilitleme nedeniyle

soğuk savaş dönemi benzeri bir dönem olabileceği gibi, dünya hakimiyeti mücadelesine dahil olabilecek Çin, Rusya, Hindistan gibi yeni aktörlerin hazırlıklarını tamamlamayı müteakip mevcut dengeyi lehine bozmaya kalkarak silahlı çatışmayı göze almasıyla sıcak savaş olarak da yaşanabilir.

Bu savaşın şekline yönelik belirleyici unsurlardan birisi ABD'nin halihazırda politikalarını uygulama kapsamında takındığı agresif tutumu devam ettirmesi, bir diğeri ise günümüz ekonomik gelişmelerinden yeterince pay alamayarak rahatsızlıkları giderek artan üçüncü dünya ülkelerinin öne çıkacak yeni aktörlerin etrafında toplanması olabilecektir.

8. SONUÇLAR

Devletler için gerek ekonomik, gerekse mevcudiyetlerinin idamesi açısından belirleyici olan denizcilik gücünden azami faydayı sağlayabilmek için denizcilik gücünün iyi anlaşılacak özümsemesi ve bu gücün gelişiminin yönlendirilebilmesi maksadıyla, gelecek spektrumu hakkında yeterli öngörü ve bilgiye sahip olunmalıdır.

Denizcilik gücünün geleceğini araştırmayı hedefleyen bu tez kapsamında, öncelikle tarihsel sürecin sağladığı ip uçları üzerinden ilerlenerek geleceğin şekillenmesinde etken olabilecek hususlar belirlenmiş, ortaya çıkan unsurlar, kavramsal süzgeçten geçirilerek günümüzün dinamikleriyle de harmanlanmış ve denizcilik gücünün geleceğine dair bir takım öngörü ve tahminler geliştirilmiştir.

Elde edilen sonuçların gözden geçirileceği bu bölüm, araştırmada öne çıkan noktalarının vurgulanacağı kısa bir özet niteliğindedir.

İlk çağlardan bugüne uzanan denizcilik gücü yolculuğunun insanoğlunun yaşamına olan etkisi düşünüldüğünde, yaşam tarzlarını ne kadar etkilediği ve değiştirdiği aşikardır. Denizciliğin doğasında olan uzak memleketlerle ilişkiler kurmak, bu dışa dönüklüğün, yenilikleri tanımanın ve kabullenmenin başlıca etkenidir. Denizler iletişim kaynağı, kültür ve bilimin yayılış ortamı olmuş, ticaret yollarını korumak ilk çağlardan bu yana hep önem arz etmiş, dolayısıyla günümüze kadar tarihsel sürecin gelişiminde dönüm noktaları yaratacak değişikliklere sebep olarak denizcilik gücü, değişimin vazgeçilmez ve hatta önemli bir aktörü olmuştur.

Öte yandan tarih boyunca denizcilik gücünün üstlendiği temel fonksiyonlara göz atacak olursak, bu fonksiyonların etkinliklerini değişmeden sürdürdüğünü görmek mümkündür. Denizcilik gücü;

- İnsanoğluna hayatını idame edebilmesi kapsamında yiyecek,
- Uzak medeniyetlerle ticaret yapma olanağı,
- Uzak medeniyetlere nüfuz etme olanağı ve hakimiyet,
- Hakimiyeti altında bulunduğu millet/devletlere hammadde sağlamış ve sağlamaya devam etmektedir.

Bir devlet ya da topluluğun denizcilik gücünün katma değerlerinden yararlanma seviyesi tamamen Mahan'ın tanımladığı altı temel faktörle ilişkilidir.

Bunlardan özellikle coğrafi konum ve fiziki yapının denizciliğe etkisi, eski çağlarda daha belirgin olarak gözlenmekle birlikte günümüz için de örneklenebilir. Fenikeliler, Yunan, Ceneviz ve Venediklilerin yaşam alanları ve kolonileşmeleriyle, bugün Yunanistan'ın deniz taşımacılığında başı çekmesi, fiziki açıdan denizciliğe elverişli dar coğrafyalara sıkışmış olan insanın deniz yoluyla yeni açılımlar elde etmesinin göstergeleridir.

Öte yandan milli karakter faktörü açısından denizcilikle toplumun ilişkisi her zaman o ülkenin ya da topluluğun yaşamında belirleyici olmuştur. Ancak bu belirleyicilik toplumun tümünün fiilen denizcilikle uğraşması anlamına gelmemelidir. Toplumun denizciliğin önemini bilmesi ve denizcilikle uğraşanlara gerekli ayrıcalığı tanıması bu hususta belirleyici sayılabilir. Nitekim Ortaçağ'dan bu yana denizcilik sayesinde sayısız sömürgeyle üzerinde güneş batmayan imparatorluk haline gelen İngiliz halkı için denizciliğin ayrı bir önemi vardır ve denizcilikle uğraşanların toplum içinde belirgin bir ayrıcalığı mevcuttur. Yine ilkçağın denizcileri Fenike ve kuzeyin barbar denizcileri Viking halkları içinde denizcilik hep üstün bir meziyet olmuştur. Kuşkusuz bunun bir nedeni de kısıtlı coğrafyanın insan topluluklarını geleceğini aramak için denize yöneltmesidir. Her iki ilk çağ

topluluğu için de denizde karadan daha fazla insan bulundurmaları, onları bin yıllarca tarih sahnesinde tutmuştur.

Toplumların bu karaktere sahip olamadığı kimi topluluklarda da denizcilik önem kazanabilmiştir. Ancak bu önem o toplulukların yöneticilerinin ileri görüşlülüğünden kaynaklanan ve genellikle sürekli olamayan çıkışların nedeni olabilmiştir ancak. Zira bin yıldır denizlerde gemi gezdiren Türkler için denizcilik hep ileri görüşlü yöneticilerin belirlediği bir uğraş olmuş, biraz desteklenmediği zaman hemen gerilemiştir. Yine denizden faydalanma ihtiyacını bu şekilde belirlemiş olan Rusya, bir türlü sıcak denizlere inme hedefini gerçekleştirememiştir.

Diğer taraftan I.Dünya Savaşı arifesinde Tirpitz tarafından Mahan'ın kitabının bastırılarak tüm ülkeye dağıtılması ve denizciliğin propagandasının yapılarak denizcilik gücünün halka yayılmaya çalışılması da benzer bir örnek teşkil etmektedir. Tirpitz'in çabaları dikkat çekicidir ancak denizcilik kültürünün oluşması belirli bir süreç ve denizciliğin hazmedilmesini gerektirir. Nitekim iki dünya savaşındaki Alman başarısızlığı bu çabaların yetersizliğinin önemli bir göstergesidir.

Mahan devletın, denizcilik gücü hakkında kesin bir politikası olması gerektiğini denizcilik gücünü, savaş zamanında olduğu gibi barış zamanında idame edilmesi gerektiği fikriyle belirtirken aslında bu konuya dikkat çekmektedir. Çoğunlukla varılan yanlış kanılar hükümetin denizci karakterini öne çıkarırken aslında dönemseller faydaları olmakla birlikte, denizcilik gücünün idamesi devlet politikası haline gelmedikçe, denizcilik gücünün toplumun geleceğine yönelik getirileri garanti edilemez.

Denizci devlet adeta kaderinin denizciliğe bağlı olduğunun farkındadır ve denizlerdeki varlığın gereği için hiç bir fedakarlıktan kaçınmaz. Denizcilik kısa zamanda kazanılacak bir özellik değildir. Uzun süreli politikalarla, maliyetli yatırımlarla kazanılan ancak uzun vadede getirisi ve prestiji yüksek olan bir anlayış meselesidir

Nitekim tarihin çeşitli dönemlerinde yaşanan bir çok örnek bu fikirleri desteklemektedir. Örneğin yetişmiş denizcilerin çeşitli nedenlerle kaybedilmesi, denizcilik gücünde ciddi gerileme sağlar, bu barış zamanı deniz kuvvetinin küçülmesinde de tezahür etmektedir. Denizcilik tecrübesi kolay kaybedilir, ancak kolay kazanılmaz.

Devletin denizcilik gücüne önem vermesi zorunluluğunun altını çizen bir başka husus da, yakın çağın şekillenmeye başladığı 19.yy. sonlarından itibaren ortaya atılmaya başlayarak dünya politikalarını ciddi oranda etki altına alan hakimiyet teorilerinin neredeyse tümü için uygulama alanının denizler olmasıdır. Mahan'ın "Deniz Ticareti", "Donanma" ve "Üsler"den oluşan üç unsurun, eksiksiz ve ciddiyetle kullanılmasıyla sağlanacak deniz hakimiyeti ve zenginliği, bunların bileşkesinin de dünya hakimiyetini beraberinde getireceği esasına dayanan deniz hakimiyeti teorisi, diğer hakimiyet teorilerinin uygulama alanları olan Dünya Savaşları ve Soğuk Savaş'ta aslında bir anlamda kanıtlanmış, bu süreç içerisinde zafer deniz hakimiyetine sahip olan tarafta kalmıştır.

I. Dünya Savaşı'na ABD'nin müdahil olmasıyla, yakın çağda dünya hakimiyetini elde etme üzerine iddialı aktörler artık tamamlanmış, okyanuslar artık ilk çağların Akdeniz'i¹ görevini devralmışlardır.

II. Dünya Savaşı tam anlamıyla denizcilik gücünün, dünya hakimiyetine giden yolda vazgeçilmezliğinin kanıtlandığı sahne olmuştur. Diğer bir paralel sonuç ise, dünya hakimiyeti kulvarında bayrağın İngiltere'den çıkarak bir başka deniz devleti olan ABD'nin eline geçmesidir.

Ülkelerin tekrar değerlendirilmesi yapıldığında dünya hakimiyeti konjonktürüne uygun görünümde olup da başarı durumlarının denizcilikle ilgisinin tesadüf olmadığını söylemek yanlış olmayacaktır.

¹ Akdeniz'in İngilizce ismi "Mediterranean" Topraklar arası deniz anlamına gelmektedir. Ayrıca askeri coğrafya yazarları Karaip, Japon Denizleriyle Kuzey Denizini de mediterranean olarak adlandırırılar.

Denizcilik gücünün kalıcı başarısı, denizciliğe bakışın bir ölçüğü olan barış zamanı denizcilik gücü büyüklüğüyle orantılıdır. Büyük denizci milletler savaşta hiç kaybetmemiş, kaybedenler hep Fransa, Almanya, Japonya, Rusya gibi denizciliğe özenen sonradan denizciliğe soyunanlar olmuştur.

Bu kapsamda bir genelleme yapmak gerekirse, denizcilik gücü dünya hakimiyetinin ölçüğüdür ve dünya hakimiyeti mücadelesinde sürekli başarıyı sağlayabilen ancak üç denizci devlet olmuştur. Bunlar Roma, İngiltere, ABD'dir.

Büyük İskender'in Makedonya'sı, Osmanlı, Fransa, Almanya, Rusya vb. kıtasal ekole dahil devletler dünya hakimiyeti mücadelesinde dönemsel başarılarla sahip oldularsa da bu başarıları denizcilik gücüyle yeterli seviyede destekleyemedikleri için başarılı olamamışlardır.

Öte yandan sadece ticaretle uğraşan Fenikeliler, Cenevizliler, Venedikliler, Portekiz, İspanya vb. devlet ve toplumlar, yayılcılık maksadıyla deniz kuvveti oluşturmamış, ve mevcut kuvvetlerini dönemin diğer yegane kuvveti kara kuvvetiyle yeterince desteklememiş olduklarından dünya hakimiyeti ölçüğünde aktör olamamışlardır.

Nitekim denizcilik gücü, zenginlik ve deniz hakimiyeti getirirse de, Corbett'in ifade ettiği gibi savaş alanında diğer kuvvetlerle koordine edilip müştereken kullanılmadığı sürece, özellikle kara ekollerine karşı, sonuç alması güç ve yıpratıcıdır. Bu kapsamda dünya hakimiyeti mücadelesinde sürekli başarıyı sağlayabilen üç denizci devletin, bugünün yerleşmekte olan kuvvetlerin müşterek kullanılması prensibini uygulayarak başarılarını idame ettikleri de ifade etmek yanlış olmayacaktır.

Denizcilik gücünün en az dünya hakimiyeti mücadeleleri üzerindeki etkisinin önemi kadar önemli olduğu bir diğer alan ise ekonomik alandır. Bu aslında çift taraflı bir ilişkidir ve tarih boyunca Mahan'ın da söylediği gibi

denizcilikte başarının bir anahtarı da deniz ticareti olmuştur. Deniz ticareti ve deniz kuvveti, bir anlamda uluslararası ilişkilerin de katalizörü olmuştur.

Yaşanmakta olan ülkenin büyüklüğü ise o halkın zenginliğiyle genellikle doğrudan ilişkili olmuştur. Tarih boyunca toprakları ve nüfuz alanı büyüdükçe imparatorlukların sakinleri de müreffeh hayatlar sürmüş, zenginlik içinde yaşamışlardır. Nitekim bu yaşamın diyeti bazı istisnalar dışında zenginlikleri ellerinden alınarak sömürülenlerin açlık ve sefalet çekmesi olmuş ve bu sömürge düzeni 20. yüzyılın ikinci yarısına kadar sürmüştür. Günümüzde dünya üzerinde işgallerin sürüyor olması fiili sömürgecilik girişimleri sayılmazsa da, nüfuz alanını genişletme ve bu alanların imkanlarını uzaktan yönetebilme amacını gütmektedir.

Bu kapsamda ilk çağlardan bu yana dünya tarihini şekillendiren esasların ekonomik çıkarlar üzerine kurulduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu da her zaman daha iyi şartlara ulaşmayı hedefleyen insanoğlunun, her zaman ve her ortamda mücadele etmesini gerektirmiştir.

Denizin getirdiği ekonomik yararların ve buna bağlı olarak artan siyasi ağırlığın bilincine vardığı andan itibaren deniz üzerindeki menfaatlerini korumak ve denizlerden daha fazla pay alabilmek için askeri güçlerinin sınırlarını karalardan denizlere kaydıran insanoğlu, silahlı bir deniz gücü olarak donanmalarını oluşturmaya başlamıştır. Zamanla donanmalar ülkelerin ekonomik ve siyasi gelişme düzeyinin bir göstergesi olurken denizlere yönelik mücadelelerin de belirleyici unsurları olmuşlardır.

Mücadelelerde üstünlük kuran, daha uzaklara hakim olan ya da nüfuz etme imkanı olan zenginliklere daha kolay ulaşmış ve refah seviyesini artırmıştır. İlk çağlardan günümüze kadar daha uzaklara ulaşmak için en iyi yol ise denizcilik olmuştur. Denizcilik sayesinde o çağın kritik maddelerine ulaşma imkanı doğmuş ve tarihe yön veren savaşlar hep bu kritik madde yolları üzerinde olmuştur.

Günümüzde de deniz yolu ulaşımı ve deniz taşıma araçlarının önemi giderek artarken, denizcilik gücü diğer ekonomik çarpanlarla birlikte milli ekonomilerin önemli bir payı olmaktadır.

Bu çarpanlar arasında gerek pazar hacmi büyüklüğüyle ekonomik olarak taşıdığı önem, gerek uluslar arası politikaları etkilemesi, gerekse dünya denizlerinin güvenliğinin sağlanması gerektirmesi nedeniyle öne çıkarak dünya konjonktüründe en fazla etkiyi yaratan deniz taşımacılığı, hiçbir ülke tarafından göz ardı edilemeyecek kadar önem taşımaktadır. Eski çağlardan günümüze kadar, yapısı itibariyle uluslar arası özelliğini koruyan deniz ticareti sektörü, bu sayede hem çok taraflı işbirliğini, hem de bölgesel ya da tüm dünyada belirlenen kriterlere uyum sağlanmasını gerektirmektedir.

Bu kapsamda giderek büyüyen bir pazar hacmi olmasının yanında, dünya hakimiyetine kadar giden yolda önemli bir etken olan denizcilik gücünün gelişmesinde de etkisi olan deniz ticaret filosunun desteklenerek dünya ölçeğinde daha iyi konumlara getirilmesinin hedeflenmesi milli bir politika olmalıdır.

Öte yandan deniz kuvvetinin deniz ticaretinin korunması ve idamesi hususunda üstlendiği sorumluluğun paralelinde, deniz ticaret filosunun da deniz kuvvetine gerektiğinde destek sağlayacağı düşünüldüğünde denizcilik gücünün çift taraflı olarak geliştirilmesinin sağlayacağı katkı tartışılmaz.

Burada dikkat edilmesi gereken husus, son yıllarda gerek politik gerekse uluslar arası düzenlemelerin etkileriyle ciddi anlamda kan kaybederek küçülen deniz ticaret filomuzun, dünya sıralamalarında da aşağılara düşmesidir. Pazar payının küçülmesi anlamının yanında denizcilik gücümüzün de azalması anlamına da gelmekte olan bu menfi durumun, bir an önce politik önlemlerle ortadan kaldırılması ve dünya sıralamalarında Türkiye'nin tekrar yükselmesinin sağlanması kapsamında çok ivedi harekete geçilmelidir.

Benzer şekilde Türk tersanelerinin de büyüyen gemi inşa pazarından daha ciddi pay almasının sağlanabilmesi maksadıyla politik önlemler alınması gerekmektedir.

1972 yılında "Marmara" yolcu gemisinin İstanbul'da tersanede teröristler tarafından yakılması ve 1996 yılında "Avrasya" feribotunun Trabzon limanı kalkışını müteakip kaçırılmasıyla denizden terörle tanışan Türkiye'nin, bölgesel konjonktür ve dünyanın içerisinde bulunduğu güvenlik ortamı açısından denizlerden maruz kalabileceği tehlikeler değerlendirilecek olursa, bugün özellikle;

- Enerji boru hatları ve boğazlar yoluyla Avrasya enerji kaynaklarının batıya ulaştırılmasında köprü vazifesi görmesi,
- Tüm Karadeniz ülkelerinin ekonomisinin, büyük oranda Türk Boğazları'nın açık olmasına bağlı, boğazların kısa süre ile kapanmasının bile bu ülke ekonomilerini olumsuz etkileyecek olması açısından tehlike altında olduğu ifade edilebilir.

Buna paralel olarak batılı ülkelerle olumlu ilişkiler yürütmesinin ve sahip olduğu laik demokratik yönetim anlayışının asimetric tehdit kaynakları tarafından hoşnutsuzlukla karşılanması gibi nedenlerle boğazlar, limanlar, ticaret ve harp gemileri açısından denizden teröre muhatap olma riski yüksek olan Türkiye tarafından:

- NATO ülkeleri tarafından denizde terörün önlemesine yönelik caydırıcılık yaratmak maksadıyla yürütülen STANAVFORMED, MCMFORSOUTH, Active Endeavour hareketlerine iştirak edilmekte,
- Ticari trafiğin bölgedeki faaliyetlerini takip ederek Türk Boğazları'nın güvenliğine katkıda bulunmak maksadıyla, Karadeniz'de muhtemel terör ve yasadışı faaliyetlerin caydırılmasına yönelik olarak Karadeniz Uyumu Harekatı sürdürülmektedir.

Bölgesel hareketlere iştirak dışında ittifak tatbikatları ve temsil görevlerinin icrası haricinde, istisnai durumlar dışında Akdeniz dışında görev icra edilmemesi nedeniyle bölge haricinde pek fazla etkinliği bulunmayan deniz kuvveti ile deniz ticaret filosunun düşüş halindeki mevcut durumu, Türkiye'deki denizciliğe bakışı da genel olarak özetlemektedir. Tarihi itibarıyla denizci devlet özelliği bulunmayan Türkiye, gerek deniz ticaret filosu gerekse deniz kuvvetinin nitelikleri açısından orta seviyede bölgesel bir güç görüntüsü çizmekte olup, dünya ölçeğinde etkinliği düşüktür.

Öte yandan 1997 yılında "Açık Denizlere Doğru" ismiyle yayınlanan stratejik konseptte hedeflenen Güç Aktarımı, Deniz Kontrolü ve Kıyı Sularda Muharebe fonksiyonlarının elde edilmesi için gerekli olan platform sayılarına ulaşılması, hafif uçak gemisi temini gibi bazı ihtiyaçların halihazırda giderilmemiş olması, bölge dışındaki hareket, tatbikatlara iştirak edilmeyişi gibi örnekler aslında devletin denizcilik gücü karakterinin de ifadesidir.

Deniz kuvveti ve deniz ticaret filosunun etkinliğinin artırılması ve denizcilik gücünün yükseltilmesi, dolayısıyla Türkiye'nin dünya ölçeğinde daha etkili ve sözü geçen bir konuma kavuşabilmesi için öncelikle devlet kademelerinin konu hakkında bilgilendirilmeleri veya ileri görüşlü lider devlet adamlarının devlet politikasını yönlendirmesine ihtiyaç vardır.

Bu noktada yapılmaması gereken en önemli hata barışın bedeli kapsamında daha fazla kuvvet azaltımına gidip, yetişmiş denizci personeli ve tecrübeyi de kaybetmek olacaktır. Nitekim İki Parçalı Deniz Gücünün Dalga Formu Gelişim Spektrumu'na göre yakın gelecekte bir kriz döneminin yaklaştığı gözlenmekle birlikte, her durumda milli çıkarların gerek ekonomik gerekse savaş alanında savunulmasında denizcilik gücünün oynayacağı etki küçümsenemez.

Bütün bu hususlar kapsamında denizden sağlanan ekonomik getirinin önemli bir kısmını tutan deniz ticareti ve taşımacılığı denize verilen önem neticesinde gelişecek unsurlardır. Tarih boyunca bir çok mücadelenin neden

ya da sonuçları ile ilişkili bir aktör olan denizcilik ve denizcilik kaynaklı ekonomik gelirler, gelecekte de belirleyici aktörler olmaya devam edecektir.

Bu yaklaşımın gelişmemesinin bir nedeni de denizcilikle ilgilenen sivil alanın ekonomik açılımlar üzerindeki yoğun bilimsel çabaların çok azının doktrinsel gelişime aktarılıyor olması ve bu işin doğal sahibinin hemen hemen bütün dünyada çok az sayıda olan ilgili asker kökenli akademisyenlerin olmasıdır. Denizcilik ve kapsamı dahilinde bilgi üreten çok az akademik kurum bulunması, olanların da büyük oranda piyasa ihtiyacı doğrultusunda teknik eğitim ağırlıklı kadrolaşmış olması denizcilik doktrininin gelişimini asker kökenlilerin dışında birkaç istisnai ilgilinin çalışmalarına endekslemiştir. Kuşkusuz bu alanda yapılacak akademik çalışmalar denizcilik gücünün ve her boyutta etkilerinin daha iyi analiz edilmesini sağlayacak yeni teoriler ve doğrulanmış gerçekler getirecektir.

Sonuç olarak tarih boyunca insanoğlu için vazgeçilmez bir kaynak, yaşamı zenginleştiren bir unsur olmuş, sağladığı etkin taşımacılık imkânlarıyla ekonominin malların değişimi ile gerçekleşmesine ve gelişmesine olanak sağlayan bir arayüz olmuş, son dönemlere kadar insanoğlunun birbiriyle ilişki kurmasına olanak sağlayarak, kültürlerin kaynaşması için ortam sağlamıştır.

Denizler ve denizcilik gücü her ne kadar bilgi paylaşımını Internet'e bıraktıysa da gelecekte de küresel özelliği ile iletişim kültürünün başlıca örneği olmaya, yaşama kaynak sağlamaya ve dünyanın taşımacılık ortamı olmaya devam edecektir.

KAYNAKLAR

KİTAPLAR

1. 2004 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 2005
2. AKURGAL, Ekrem, Anadolu Kültür Tarihi, TÜBİTAK, 5. Basım, İstanbul, Ekim 1998
3. ALPAGUT, A.Haydar, Acun Deniz Savaşları, Heybeliada ,1935
4. ALTIER, Selim Sırrı, Osmanlı Bahriyesi'nin Yelken Devri ve Türk Korsanları, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1995
5. APATAY, Çetinkaya, Port Artur'dan Pearl Harbor'a Pasifik'te olup Bitenler, İstanbul, 2002
6. ARMAOĞLU, Fahir, Prof. Dr. , 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1996
7. BAYAT, Mert, Milli Güç ve Devlet Belge Yayınları, İstanbul, 1986
8. BAYKAL, Ferit Hakan, Deniz Hukuku Çalışmaları, Alfa Yayınları, İstanbul, Temmuz 1998
9. BRAUDEL, Fernand, II.Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, 2. Cilt, İmge Kitabevi, 2.Baskı, Ankara,1994
10. BRZEZİNSKİ, Zbigniew, Büyük Satranç Tahtası, Sabah Kitapçılık, İstanbul, 1988

- 11.BÜYÜKTUĞRUL, Afif, İkinci Dünya Harbinde Deniz Harp Sanatı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1964
- 12.BÜYÜKTUĞRUL, Afif, Tarih Boyunca Akdeniz'de Deniz Alaka ve Menfaatleri, Denizcilik Politikalarındaki Gelişmeler, Deniz Harp Akademisi Yayını, İstanbul, 1976
- 13.CASSON, Lionel, Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler, Çeviren:Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, 1. Basım, İstanbul, Haziran 2002
- 14.Denizcilik Müsteşarlığı 1999 Yılı Faaliyetleri ve Devam Eden Çalışmalar, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Haziran 2000
- 15.DÜMEN, Erdoğan, Deniz Stratejisi C.I, Deniz Harp Akademisi Yayını, İstanbul, 1979
- 16.EMANET, Hakan, Türk Boğazları, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, Ağustos 2003
- 17.GARDINER, Robert, The Shipping Revolution, The Modern Merchant Shipping, Second Edition, Chartwell Boks Inc. New Jersey,2000
18. GIBSON, Andrew&DONOVAN, Arthur,The Abandoned Ocean,University of South Carolina Press, South Carolina, 2000
- 19.GORSHKOV, S.G., Büyük Amiral (SSCB) , Devletin Deniz Gücü (Sea Power Of The State), Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul, 1990
- 20.GROVE, Eric & HORE, Peter, Deniz Harp Akademileri, İstanbul, 2002
- 21.GÜNGEN, Coşkun, Denizcilik Gücü ve Stratejileri, Deniz Harp Akademileri, İstanbul, 1995, s.3

- 22.GÜNGEN, Coşkun, XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği, Dz.K.K. Karargah Basımevi, Ankara, 1997
- 23.GÜNGEN, Coşkun, Denizlerdeki Türk, 1. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 2004
- 24.HOWARTH, David, A Brief History of British Sea Power, Constable and Robinson Ltd, London, 2003
- 25.İLHAN, Suat, Jeopolitik Duyarlılık, Atatürk Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayını, Ankara, 1989
- 26.JORDIN, Michel Mollat du, Avrupa ve Deniz, Afa Yayınları, İstanbul, 1993
- 27.LAWRENCE, Richard Russle, The Mammoth Book of How It Happened, Naval Battles, Constable&Robinson Ltd., London, 2003
- 28.LEE Choon Kun, "Seapower Security at the Close of the Twentieth Century", Oceans Governance and Maritime Strategy, David Wilson, Dick Sheerwood, Allen&Unwin, New South Wales, 2000
- 29.LEWIN, Roger, Modern İnsanın Kökleri, TÜBİTAK, İstanbul, Ocak 1998
- 30.LIVEZEY, William E., Çev: İlyas FİDAN, Mahan'a Göre Deniz Gücü, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1979
- 31.MAHAN, Alfred Thayer, Çev: Kerem FINDIK-Melihat FINDIK, Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi,Q-Matris Yayınları, İstanbul, Eylül 2003
- 32.MASON, David, Ölüm Denizaltıları U-Botlar, 2.Baskı, Kastaş Yayınevi, İstanbul, Şubat 1999

- 33.MORDAL, Jacques, Twenty-five Centuries of Warfare, Futura Publications Ltd., New York 1965
- 34.MOSLEY, Leonard, Petrol Savaşı, 1. Baskı, E Yayınları, Ankara, Mart 1975
- 35.MÜTERCİMLER, Erol, Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek ve Kuvay-ı Milliye Donanması, 3. Basım., İstanbul Mart 2004
- 36.POTTER, E.B., Sea Power A Naval History, 2. Edition, Annapolis, Maryland, 1981
- 37.POTTER, E.B., The United States and World Sea Power , Englewood Cliffs, New Jersey, 1955
- 38.RİCHMOND, Sir Herbert, Devlet Adamları ve Deniz Gücü, Dz.K.K. Basımevi, Ankara, 2002
- 39.SEZGİN, Emin ve YILMAZ Selahattin, Jeopolitik Esaslar, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1974
- 40.SMİTH, Mike Lawrence & UTTLEY, Matthew R.H., "The Changing Face of Maritime Power", DORMAN, Andrew & SMİTH, Mike Lawrence & UTTLEY, Matthew R.H.; The Changing Face Of Maritime Power, Macmillan Pres Ltd., London, 1999
- 41.SÖNMEZOĞLU, F., Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1989
- 42.STANSBURY H., Lieutenant, R.N., Navies In Transition, Notes on Naval Strategy and Tactics, Kaliher&Co., London, 1967

43. STEVENS, William Oliver & WESTCOTT, Allan, A History of Sea Power, Doubleday, New York, 1942
44. TARAĞCI, Nejat, Sömürgecilikten 21.Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Deniz Basımevi, İstanbul, Mayıs 2005
45. TILL, Geoffrey, "Sir Julian Corbett and the Twenty-First Century: Ten Maritime Commandments"; DORMAN, Andrew & SMİTH, Mike Lawrence & UTTLEY, Matthew R.H.; The Changing Face Of Maritime Power, Macmillan Pres Ltd., London, 1999
46. TILL, Geofrey, Seapower A Guide for the Twenty-First Century, Frank Cass Publishers, London, 2004
47. TUĞRUL, Afif, İkinci Dünya Harbinin Stratejisi, Deniz Basımevi, İstanbul, 1956

DERGİLER

1. Açık Denizlere Doğru, Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 570, Kasım 1997 Eki
2. BESBELLİ, Saim, Modern İktisadi Harbin Bir Misali Olan Amerika Ayrılık Harbi, Deniz Mecmuası, Sayı 365, İstanbul, Temmuz 1942
3. BÜYÜKTUĞRUL, Afif, "Deniz Tarihimizin Ana Çizgileri", Donanma Dergisi, Sayı 440, İstanbul, Ocak 1963
4. BÜYÜKTUĞRUL, Afif, "Dünkü ve Bugünkü Akdeniz", Donanma Dergisi, C.77, Sayı 444, İstanbul, Ocak 1964

5. BÜYÜKTUĞRUL, Afif, "Napolyon Savaşlarında Deniz Satveti", Deniz Kuvvetleri Dergisi, C.78, Sayı.476, Ocak 1972
6. CAVAS, Christopher P., Two Decades: A Global Naval Snapshot, Defence News, 22 May 2006
7. Dz. Müzesi Müdürlüğü, Batı Kaynaklarına Göre Preveze Deniz Muharebesi Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı 504, Ocak 1979
8. FIORENZA, Nicholas, NATO Allies Propose Middle East Initiatives, Defence News, 22 March 2004
9. GEREDE, Hüsrev, Coşma Deniz Muhaberesi, Donanma Dergisi, Sayı 422, İstanbul, Temmuz 1958
10. RUMSFELD, Donald, Transforming the Military, Foreign Affairs, May/June 2002
11. TALAT, Sait, İlk Zaman Denizciliği, Deniz Mecmuası, C.45, Sayı 327, İstanbul, 1933
12. FULLER, Graham E. & LESSER, Ian O., Foreign Affairs, May/June 1997

TEZ/DOKÜMAN/CD/GAZETE

1. Colonization of Pasific, Maris Multimedia Ltd., Ancient Origins, Piranha Interactive Publishing, Inc. 1996-1998
2. Forward...From The Sea, Department of the Navy, Washington, 1994
3. GÜNGEN, Coşkun, Savaşta ve Barışta Savaş Potansiyelini Yükseltmek, Barışta Yurt Kalkınmasına Yardımcı Olmak Üzere Deniz Kuvvetleri ile

Deniz Ticaret Filosu Arasındaki İlişkiler Nasıl Olmalıdır?, Yüksek Lisans Tezi, Deniz Harp Akademisi, İstanbul, 1982

4. MARGARİTİS, C., Chief Hellenic Navy, Seapower Symposium-The Future Roles And Problems Of Small Countries Navies, 1971
5. NATO Briefing, Active Endeavour, April 2004
6. ONG, Graham Gerard, Next Stop Maritime Terrorism, Institute of South East Asian Studies, 12 September 2003
7. TEWES, Alex, RAYNER, Laura & KAVANNAUGH, Kelly, A Foundation Paper on Avustralia's Maritime Strategy, Information and Research Services Department of the Parliamentary Library
8. The Center for Strategic and International Studies (CSIS), The Gulf: Implications of British Withdrawal, Georgetown University, Washinton D.C., Speical Report Series: No.8, February 1969
9. Yolcu Gemisine Otomatik Silahlarla Saldırı, Vatan, 06 Kasım 2005

İNTERNET

1. BEDİ, Rahul, A New Doctrine For The Navy, www.frontlineonnet.com/fl2114/stories/20040716002104600.htm (12.07.2005; 23.45C)
2. BRİDGE, Sir Cyprian, Admiral, "Sea Power and Other Studies - Naval Strategy and Tactics at the Time of Trafalgar", (19 Temmuz 1905'te Deniz Mimarları Enstitüsünde verdiği demeç), 12 Ocak 2004, <http://www.gutenberg.org/files/10694/10694-8.txt> (12.02.06, 19.58)

3. BROWN, Stephen, The War on Terror Goes to Sea, FrontPageMagazine.com, 6 Temmuz 2004, <http://www.frontpagemag.com/Articles/ReadArticle.asp?ID=14069> (22.05.2006; 22.36C)
4. Deniz Ticaret Odası Türk Deniz Ticaret Filosu İstatistiği, 23.05.2006 <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Portals/Documents/filyonaj-yas.pdf>, (24.05.2006; 01.06C)
5. Deniz Ticaret Odası Dünya'da İnşa Halindeki Gemiler İstatistiği, 23.05.2006, <http://www.denizticaretodasi.org/DetoPortal/Default.aspx?tabid=73> (24.05.2006; 01.08C)
6. ESLEN, Nejat, "Hitler'e bak Bush'u anla", Radikal, 22 Eylül 2003 http://www.radikal.com.tr/veriler/2003/09/22/haber_89542.php (14.04.2006, 22.25C)
7. FALK, Ophir & SCHWARTZ, Yaron, Terror At Sea – The Maritime Threat, ICT Associate, 2005, <http://www.ict.org.il/articles/articledet.cfm?articleid=532> (22.05.2006; 22.53C)
8. Iran-Iraq War (1980-1988), <http://www.globalsecurity.org/military/world/war/iran-iraq.htm>(28.05.2004, 14.27C)
9. KÖKNAR, Ali M., Maritime Terrorism: A New Challenge for NATO, Institute for the Analysis of Global Security, 24 Ocak 2005, <http://www.iags.org/n0124051.htm> (22.05.2006; 21.32C)
10. MORİSON, Samuel Eliot, Thoughts on Naval Strategy, World War II, <http://www.nwc.navy.mil/press/Review/1998/winter/art6-w98.htm#rettop>, (13.04.2004; 00.35C)

11. The Threat of Maritime Terrorism, 10 December 2005, <http://www.defense-update.com/2005/12/threat-of-maritime-terrorism.html> (22.05.2006; 21.50C)

12. Vikipedi Özgür Ansiklopedi, Büyük Ortadoğu Projesi
http://tr.wikipedia.org/wiki/B%C3%BCy%C3%BCk_Ortado%C4%9Fu_Projesi (16.08.2006, 23.21C)

ÖZGEÇMİŞ

1977 yılında Bandırma'da dünyaya gelen Mehmet Ceyhun DÜLGER ilk ve orta öğrenimini Kocaeli'de, lise öğrenimini İstanbul'da Heybeliada Deniz Lisesi'nde tamamlamıştır.

1999 yılında Deniz Harp Okulu'ndan Deniz Teğmen olarak mezun olan DÜLGER, Kocaeli-Gölcük'te eğitim gördüğü Denizaltı Özel İhtisas Kursu'nu müteakiben, 2000 yılında TCG 18 MART denizaltı gemisinde göreve başlamıştır. 08 Ekim 2003 tarihinde Denizaltı Filosu Harekat Şube Müdürlüğü'nde Muhabere Subayı olarak görevlendirilmiş, 2005 yılının Mart ayından itibaren halen çalışmakta olduğu TCG ÇANAKKALE denizaltı gemisine atanmıştır.

Tarihe olan ilgisi, strateji ve milli güvenliğe verdiği öneme ilaveten denizcilik konularında uzmanlaşma, muhakeme ve karar verme yeteneklerini geliştirmek maksadıyla Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü'nde Strateji Yüksek Lisans programını takip etmiştir.

İngilizce bilen Mehmet Ceyhun DÜLGER 1 senelik evlidir.