

Jandarma ve Sahil Güvenlik Akademisi

Güvenlik Bilimleri Enstitüsü

Güvenlik Bilimleri Dergisi, Kasım 2025, Cilt:14, Sayı:2, 30-66

doi: 10.28956/gbd.1663010

Gendarmerie and Coast Guard Academy

Institute of Security Sciences

Journal of Security Sciences, Kasım 2025, Volume:14, Issue:2, 30-66

doi: 10.28956/gbd.1663010

Makale Türü ve Başlığı / Article Type and Title

Araştırma / Research Article

Christian Bueger'in Deniz Güvenliği Matrisi Yaklaşımıyla Arktik Deniz Güvenliği Tehditlerinin Değerlendirilmesi

Evaluation of Arctic Maritime Security Threats through Christian Bueger's Maritime Security Matrix Approach

Yazar(lar) / Writer(s)

Selen BALDIRAN, Doktora Öğrencisi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Çalışmaları Anabilim Dalı, Denizcilik Çalışmaları Doktora Programı, ORCID: 0000-0002-1353-9107

Pelin BOLAT, Doç. Dr., İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Temel Bilimler Anabilim Dalı, ORCID: 0000-0003-4262-3612

Bilgilendirme / Acknowledgement:

-Yazarlar aşağıdaki bilgilendirmeleri yapmaktadırlar:

-Makalemizde etik kurulu izni ve/veya yasal/özel izin alınmasını gerektiren bir durum yoktur.

-Bu makalede araştırma ve yayın etiğine uyulmuştur.

Bu makale Turnitin tarafından kontrol edilmiştir.

This article was checked by Turnitin.

Makale Geliş Tarihi / First Received : 21.03.2025

Makale Kabul Tarihi / Accepted : 02.12.2025

Atıf Bilgisi / Citation:

Baldıran S., ve Bolat P., (2025). Christian Bueger'in Deniz Güvenliği Matrisi Yaklaşımıyla Arktik Deniz Güvenliği Tehditlerinin Değerlendirilmesi, *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 14(2), ss 30-66. doi: 10.28956/gbd.1663010

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.



CHRISTIAN BUEGER'İN DENİZ GÜVENLİĞİ MATRİSİ YAKLAŞIMIYLA ARKTİK DENİZ GÜVENLİĞİ TEHDİTLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Öz

Bu makalenin amacı, Arktik deniz güvenliğinin evrimini çok boyutlu bir çerçevede analiz etmektir. Çalışma, Arktik deniz güvenliğiyle ilgili temel sorunları, karşılaşılan zorlukları ve geleceğe yönelik olasılıkları ele almaktadır. Bu bağlamda, yanıtlanması gereken iki temel araştırma sorusu öne çıkmaktadır: “Arktik deniz güvenliği açısından hangi tehditler söz konusudur?” ve “Bu tehditler bölgenin deniz güvenliği dinamiklerini nasıl etkilemektedir?” Makale, bu sorulara yanıt ararken Christian Bueger'in deniz güvenliği matrisini temel almaktadır. Bueger'in matrisi, 21. yüzyıldaki Arktik deniz güvenliği dinamiklerini ve bu dinamiklerin daha geniş çerçevesini açıklayabilmek için teorik bir çerçeve sunmaktadır. Bu doğrultuda çalışma, Arktik deniz güvenliğini Bueger'in matrisinde yer alan dört temel değişken çerçevesinde ele almaktadır: ulusal güvenlik, deniz çevresi, ekonomik kalkınma ve insan güvenliği. Ulusal güvenlik kapsamında devletlerarası anlaşmazlıklar, deniz çevresi açısından deniz kazaları, ekonomik kalkınma bağlamında yasa dışı, kayıt dışı ve düzenlenmemiş balıkçılık ve insan güvenliği bağlamında insan ticareti incelenmektedir. Bu çalışma, söz konusu değişkenler aracılığıyla Arktik deniz güvenliğini şekillendiren faktörleri ortaya koyarak bölgedeki güvenlik dinamiklerini kapsamlı bir şekilde analiz etmeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Güvenliği, Deniz Güvenliği Matrisi, Arktik, Deniz Güvenliği Tehditleri, İklim Değişikliği.

EVALUATION OF ARCTIC MARITIME SECURITY THREATS THROUGH CHRISTIAN BUEGER'S MARITIME SECURITY MATRIX APPROACH

Abstract

The aim of this article is to analyze the evolution of Arctic maritime security within a multidimensional framework. The study addresses the key issues related to maritime security in the Arctic, the challenges encountered, and future prospects. In this context, two fundamental research questions emerge: What are the threats to Arctic maritime security, and how do these threats influence the region's maritime security dynamics? The article seeks to answer these questions by employing Christian Bueger's maritime security matrix as its theoretical foundation. Bueger's matrix provides a conceptual framework for explaining the dynamics of Arctic maritime security in the 21st century and their broader implications. Accordingly, this study examines Arctic maritime security through the four core dimensions outlined in Bueger's matrix: national security, marine environment, economic development, and human security. Within the scope of national security, interstate disputes are analyzed; regarding the marine environment, maritime accidents are examined; in the context of economic development, illegal, unreported, and unregulated fishing is discussed; and concerning human security, human trafficking is investigated. By exploring these dimensions, this study aims to provide a comprehensive analysis of the factors shaping Arctic maritime security and the security dynamics of the region.

Keywords: Maritime Security, Maritime Security Matrix, Arctic, Maritime Security Threats, Climate Change.

GİRİş

İklim değişikliği; Dünya'yı hızla yeniden şekillendirirken Arktik, küresel siyaset ve ekonominin en önemli alanlarından biri hâline gelmiştir. Buzullar rekor hızlarda erirken yeni deniz yolları açılmakta ve enerji ve çeşitli maden kaynaklarına erişim giderek kolaylaşmaktadır. Bu durum, jeopolitik rekabeti hızlandırırken karmaşık bir dizi deniz güvenliği sorununu da beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla Arktik deniz güvenliği çok boyutlu bir kavrama dönüşmüş ve dinamiklerini tam olarak anlamak için daha incelikli ve disiplinler arası yaklaşımlar gerektirmiştir.

Uluslararası ilişkiler ve güvenlik çalışmaları alanlarında önem kazanan deniz güvenliği kavramı, geleneksel askerî ve stratejik boyutlarının ötesine geçerek denizcilikle ilgili ekonomik, çevresel ve sosyal tehditleri de içerecek şekilde genişlemiştir. Diğer bir ifadeyle deniz güvenliği, akademik ve politika tartışmalarında önemli bir dönüşüm geçirerek yalnızca deniz gücü ve toprak anlaşmazlıklarına odaklanan dar bir çerçeveden, ekonomik, çevresel ve sosyal boyutları içeren daha geniş bir çerçeveye evrilmiştir. Bu bağlamda, Christian Bueger'in (2015) deniz güvenliği matrisi, deniz güvenliği tehditlerinin çok boyutlu doğasını ele almak için yenilikçi ve bütüncül bir analitik yaklaşım sunmaktadır. Bu matris, deniz güvenliğini dört temel boyutta sınıflandırmaktadır: deniz emniyeti (marine safety), mavi ekonomi (blue economy), deniz gücü (seapower) ve dayanıklılık (resilience). Bu boyutlar, devletler, yerel topluluklar ve uluslararası örgütlere kadar farklı paydaşlar açısından deniz güvenliği tehditlerinin sistematik bir şekilde analiz edilmesini sağlamaktadır.

Bu çalışmanın temel amacı, Bueger'in deniz güvenliği matrisi yaklaşımıyla Arktik deniz güvenliği tehditlerini sistematik bir şekilde değerlendirmektir. Çalışma, Bueger'in matrisini kavramsal ve analitik bir çerçeve olarak kullanmak suretiyle, hem genel deniz güvenliği hem de Arktik deniz güvenliği üzerine son yıllarda dikkat çekici ilerlemeler kaydeden literatüre katkı sunmayı amaçlamaktadır. Bu bağlamda çalışma; çevresel, ekonomik ve jeopolitik faktörlerin etkileşimini inceleyerek Arktik bölgesinin karşı karşıya olduğu karmaşık deniz güvenliği sorunlarını ortaya koymayı ve Bueger'in matrisinin bu tehditleri yapılandırılmış ve kapsamlı bir bakış açısıyla analiz etmedeki işlevselliğini göstermeyi amaçlamaktadır. Bu doğrultuda, öncelikle deniz güvenliği kavramı mevcut literatür üzerinden incelenecek ve Bueger'in matrisi ele alınacaktır. Ardından, Arktik bölgesinin stratejik önemi açıklanarak

ekonomik potansiyeli ve çevresel kırılganlıkları vurgulanacak, bölgeye ilişkin genel bir çerçeve sunulacaktır. Son olarak Arktik deniz güvenliği tehditleri, Bueger'in matrisi yaklaşımıyla dört temel boyut—ulusal güvenlik, deniz çevresi, ekonomik kalkınma ve insan güvenliği—üzerinden analiz edilecektir. Literatür taraması yöntemi kullanılarak çalışma Arktik deniz güvenliği söyleminde mevcut teorik ve kavramsal boşlukları ele almayı ve politika yapıcılar için değerlendirme ve öngörüler sunmayı hedeflemektedir.

Bu çalışmanın önemi hem teoriye hem de Arktik alan yazımına yaptığı katkılara dayanmaktadır. Teorik olarak çalışma Bueger'in deniz güvenliği matrisinin Arktik bağlamında uygulanmasını genişleterek bölgenin deniz güvenliği tehditlerini anlamak için yeni bir çerçeve sunmaktadır. Pratik olarak ise politika yapıcılar ve paydaşlar için Arktik deniz güvenliğinin karmaşık dinamiklerini anlamada bir yol haritası oluşturmaktadır. Bu bağlamda çalışma, Arktik'te gelişen tehditlerle mücadelede iş birliğine dayalı ve uygulanabilir stratejilere duyulan ihtiyacı vurgulamakta; dayanıklılık, sürdürülebilirlik ve çok taraflı yönetişimin önemini ön plana çıkarmaktadır. Arktik deniz güvenliği tehditlerini Bueger'in matrisi çerçevesinde sistematik bir şekilde analiz ederek bu çalışma yalnızca bölgenin güvenlik ortamına dair anlayışı geliştirmekle kalmayıp aynı zamanda Antroposen çağında deniz güvenliği üzerine süregelen tartışmalara da katkı sağlamaktadır.

1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Devletlerin denizcilik faaliyetleri ve deniz güvenliği kavramsal temelleri ve uygulamaları, 19. ve 20. yüzyıllarda yeniden şekillenmiştir. Bu bağlamda Alfred Thayer Mahan'ın coğrafi konum, fiziksel yapı, toprak genişliği, nüfus büyüklüğü, halkın karakteri ve hükûmetin karakteri olmak üzere altı temel unsurdan oluşan deniz gücü kavramı, modern anlamda devletlerin denizcilik politikalarının ilk kavramsal çerçevesi olarak kabul edilmiştir (Sumida, 2014). Mahan'ın realist deniz stratejisi ve güvenlik anlayışı, 17. ve 18. yüzyıl uluslararası hukukçularının teorilerine dayanarak okyanuslar üzerinde hâkimiyet kurma ve devlet filolarını koruma odaklı bir yaklaşımı benimsemiştir (Mahan, 2011). Mahan'ın tanımladığı klasik deniz gücü kavramı ve deniz stratejisi, 21. yüzyılda ortaya konulan çağdaş unsurlarla yeniden tanımlanmıştır.

Günümüzde yükselen deniz güçleri, deniz güvenliği anlayışlarını ve stratejilerini farklı biçimlerde şekillendirmektedir. Kopenhag Okulunun önde

gelen isimleri Barry Buzan, Ole Wæver ve Jaap de Wilde tarafından geliştirilen sektörler yaklaşımı, güvenlik kavramını salt askerî boyutun ötesine taşıyarak beş ana boyut üzerinden incelemektedir. Bu boyutlar; askerî güvenlik (devletlerin ve toplumların fiziksel bütünlüğünün korunması), siyasi güvenlik (devletin örgütsel istikrarının, ideolojisinin ve yönetim sisteminin korunması), ekonomik güvenlik (ekonomik kaynaklara, pazarlara ve finansal istikrara erişim), toplumsal güvenlik (kimlik, kültürel bütünlük ve sosyal uyumun korunması) ve çevresel güvenlik (doğal çevrenin sürdürülebilirliği ve ekosistemlerin korunması) şeklindedir (Buzan, Wæver ve de Wilde, 1998). Bu çerçeve güvenlik çalışmalarında analitik kapsamın genişletilmesine öncülük etmiş ve askerî tehditlerin yanı sıra siyasi, ekonomik, toplumsal ve çevresel tehditlerin de dikkate alınması gerektiğini göstermiştir. Benzer şekilde, Till'in de ifade ettiği gibi güvenlik kavramı çok boyutlu şekilde genişlemiştir (Till, 2008, s. 240). Küreselleşen dünyada, deniz haydutluğu, terörizm ve yasa dışı göç gibi devlet dışı aktörlerden kaynaklanan asimetrik tehditler nedeniyle deniz güvenliği kavramı, tüm boyutlarıyla daha kapsamlı bir hâle gelmiş, tanımı üzerinde farklı çalışmalar yapılmıştır.

1.1. Deniz Güvenliği Kavramı

Deniz güvenliği, 1991 yılında akademik alanda nadiren kullanılan bir terimdi. Kullanıldığı durumlarda ise genellikle deniz yollarının yönetimi, güç kontrolü ve stratejik planlama bağlamında denizcilik politikalarının bir parçası olarak ele alınmış ve ulusal ticari denizcilik kapasitesinin sağlanmasıyla ilişkilendirilmiştir (Lundqvist, 2017, s. 3). Akademik tartışmalarda, 2000'lerin başlarına kadar deniz güvenliği konusu bağımsız bir araştırma alanı olarak ele alınmamıştır. Ancak Germond (2015), deniz güvenliği kavramının 1990'ların sonları ve 2000'lerin başlarından itibaren denizden kaynaklanan tehditlere karşı alınan önleyici tedbirleri de kapsayacak biçimde geliştiğini belirtmektedir.

Soğuk Savaş Dönemi'nde deniz güvenliği, süper güçlerin deniz alanlarını kontrol etmesiyle ilişkilendirilirken günümüzde deniz güvenliği, terörizm (özellikle 11 Eylül sonrası), deniz haydutluğu (özellikle 2007 sonrası Afrika Boynuzu'ndaki saldırılar), silah, uyuşturucu, insan kaçakçılığı, yasa dışı balıkçılık ve deniz kirliliği gibi diğer faaliyetleri de kapsayan daha geniş bir perspektifle ele alınmaktadır (Germond, 2015, ss. 177-138). 11 Eylül 2001'de gerçekleşen terör saldırıları, deniz güvenliği algısını değiştirmiş ve gemilerin de terör saldırılarında bir araç olarak kullanılabileceği ihtimali deniz güvenliğini uluslararası gündemin merkezine taşımıştır (Akpınar, 2014, s. 228). Bu süreden

sonra deniz güvenliği kavramı üzerine akademik çalışmalar artmaya başlamış ve kavram farklı şekillerde ele alınmıştır.

Rahman, deniz güvenliğini denizlerin kullanımıyla ilişkili tehditlerle tanımlamaktadır. Bu bağlamda, devletlerin deniz güvenliği ihtiyaçlarını karşılamak için beş örtüşen alana (denizin kendisinin güvenliği, okyanus yönetimi, deniz sınırlarının korunması, denizcilik alanındaki askerî faaliyetler ve deniz ulaştırma sisteminin düzenlenmesi) odaklanması gerektiğini ifade etmektedir. (Rahman, 2009). Benzer bir tanım Mallia tarafından da yapılmaktadır. Mallia'ya göre deniz güvenliği, toprak bütünlüğü ve egemenliğin korunması, barış ve düzenin sürdürülmesi, gemilerin, mürettebatın ve yüklerin güvenliğinin sağlanması ile mülkiyet ve çevrenin korunmasını içeren bir kavramdır (Mallia, 2010).

Klein, net bir tanım yerine deniz güvenliği teriminin farklı bağlamlarda ve farklı kişiler tarafından kullanıldığında farklı anlamlar taşıyabileceğini aktarmaktadır (Klein, 2011). Corder ise deniz güvenliğini yalnızca dar bir çerçevede ele almak yerine hem devlet hem de devlet dışı aktörlerden kaynaklanan geleneksel ve geleneksel olmayan güvenlik tehditlerini kapsayan geniş bir kavram olarak değerlendirmek gerektiğini ifade etmektedir. Corder'e göre deniz güvenliği, deniz alanının sistemik doğasından kaynaklanan çoklu ve birbirine bağlı güvenlik gereksinimlerini içermektedir (Corder, 2014).

Bu çalışma kapsamında kabul edilen deniz güvenliği tanımı ise, alanda en fazla atıf alan Christian Bueger'in deniz güvenliği kavramsal çerçevesine dayanmaktadır. Bu noktada Bueger'e göre deniz güvenliği "moda bir söylem" olup küresel ölçekte üzerinde uzlaşılmış tek bir tanım bulunmamaktadır. Klein (2011) de dâhil olmak üzere deniz güvenliği kavramının farklı aktörlerce bağlamsal olarak şekillendiği ve bu nedenle net bir tanımının yapılmadığı konusunda görüş birliği vardır. Bueger'e (2015) göre deniz güvenliği; farklı aktörlerin onu diğer kavramlarla ilişkilendirme biçimleri, kapsadığı tehditler ve yürütülen uygulamalar üzerinden anlam kazanan, küresel ölçekte üzerinde uzlaşı bulunmayan çok boyutlu ve "temelde tartışmalı" bir kavramdır.

1.2. Christian Bueger'in Deniz Güvenliği Matrisi

Yukarıda da ifade edildiği üzere deniz güvenliği, uluslararası ilişkilerde öne çıkan ancak tanımı konusunda belirsizliği süregelen bir kavram olup genellikle

bağlamına ve aktörlere bağlı olarak farklı anlamlar kazanan bir "moda sözcük" (buzzword) olarak tanımlanmaktadır. "Deniz Güvenliği Matrisi" ise deniz güvenliği ile diğer ilgili kavramlar arasındaki ilişkileri haritalandırmak ve analiz etmek amacıyla ortaya konmuş kavramsal bir araçtır. Deniz güvenliğinin çok boyutlu yapısını açığa çıkaran bu matris, deniz güvenliği ile ilişkili unsurların nasıl iç içe geçtiğini ve bu alanı nasıl şekillendirdiğini analiz etmeye olanak tanımaktadır (Bueger, 2015).

21. yüzyılda geniş kapsamlı bir deniz güvenliği anlayışına atıfta bulunan Bueger; deniz güvenliğini tehditler üzerinden tanımlayan "negatif liste" söyleminin yetersiz olduğunu savunmuştur. Ona göre bu yaklaşım, güvenlik tehditlerini ne önceliklendirmekte ne aralarındaki bağlantıları ortaya koymakta ne de bu tehditlerle nasıl başa çıkılabileceğine dair bir yol haritası sunmaktadır (Bueger, 2015, s. 159). Bueger, bu yaklaşıma karşılık olarak Till'in "denizde düzen" (order at sea) kavramına dayanan "pozitif" bir listeyi savunmuştur (Till ve Bekkevold, 2016, s. 4). Deniz güvenliğini yalnızca çeşitli tehditlerin yokluğu olarak tanımlayan "negatif" anlayışın aksine bu "pozitif" yaklaşım geleneksel güvenlik söylemi dışında geniş bir güvenlik perspektifi sunmaktadır.



Şekil-1. Deniz Güvenliği Matrisi (Bueger, 2015, s. 161)

Matris, deniz güvenliğini, bir dizi karşılıklı ilişkili kavramın merkezine yerleştirmektedir. Bu kavramlar; ulusal güvenlik, deniz çevresi, ekonomik kalkınma ve insan güvenliğidir. Bueger, dört kavramdan oluşan matrisi önererek bu kavramların modern deniz güvenliği anlayışındaki karşılıklı bağımlılığı en doğru şekilde tanımladığını savunmuştur. Deniz güvenliği literatüründe yer alan

deniz gücü, dayanıklılık, deniz emniyeti ve mavi ekonomi kavramları, birbirleriyle etkileşim hâlinde olan ve deniz alanının güvenlik, ekonomik ve çevresel boyutlarını bütüncül şekilde ele alan temel bileşenlerdir. Bu kavramların birbirleriyle ilişkisi, deniz alanındaki politikaların ve stratejilerin şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu bağlamda, çalışmada öncelikle deniz gücü kavramı ele alınacaktır.

Deniz gücü, denizlerde hâkimiyet sağlama gibi geleneksel güvenlik söylemi ve öncelikleriyle ilişkilidir. Devletlerin hayatta kalmasını esas alan geleneksel ulusal güvenlik anlayışına dayanan "deniz gücü" kavramı, donanma kuvvetlerinin rolünü tanımlamayı ve bu güçlerin kullanımına yönelik stratejiler geliştirmeyi amaçlar. Barış zamanında savaş gemilerinin temel işlevi; caydırıcılık, gözetim ve müdahale yoluyla ana deniz ticaret hatlarını koruyarak ekonomik refahı ve ticareti güvence altına almaktır. Deniz gücü kavramı, çeşitli yönleriyle deniz güvenliğiyle de ilişkilidir. Öncelikle deniz kuvvetleri deniz güvenliğinin başlıca aktörlerinden biridir. Ayrıca deniz gücü tartışmaları, devletlerin kendi karasularının ötesinde ne ölçüde faaliyet göstermesi gerektiği, farklı bölgelerde etkinlik göstermeleri ve uluslararası sularda varlık bulundurmaları gibi konuları da içermektedir

Deniz emniyeti kavramı, gemiler ve denizcilik tesislerinin güvenliğini sağlamayı amaçlamakta, aynı zamanda denizcilik sektöründe çalışanların korunması ile deniz ekosisteminin sürdürülebilirliğine odaklanmaktadır. 1912'deki Titanic kazasının ardından deniz emniyetinin temel kaygıları arama-kurtarma faaliyetleri ile denizcilerin ve yolcuların hayatını korumak üzerine yoğunlaşmışken zamanla çevresel risklerin önlenmesi, çarpışmaların ve kazaların azaltılması gibi konular ön plana çıkmıştır (Bueger, 2015, ss. 160-161). Dilimizde emniyet ve güvenlik sözcükleri eş anlamlı olarak kullanılsa da hava ve deniz ulaştırma gibi uluslararası sektörlerde kavramsal olarak birbirlerinden net bir şekilde ayrılmaya çalışılmaktadır. Bu doğrultuda "emniyet" kavramı; doğal güçler ve insan hatalarının yol açtığı rastlantısal tehlikelerden uzak olma durumunu ifade etmekte olup mücadele, doğa kaynaklı potansiyel risklere yöneliktir. "Güvenlik" kavramı ise insan unsurunun bilinçli olarak oluşturduğu tehditlerden korunma hâli olup mücadelenin odağı insan kaynaklı potansiyel tehlikelerdir. Deniz güvenliği ve deniz emniyeti arasındaki farkı kısaca belirtmek gerekirse, deniz güvenliği ve deniz emniyeti, suç oluşturma açısından ve fiilin kasti meselesine göre birbirinden farklılık göstermektedir. Deniz emniyeti en basit şekilde kasti olmayan, planlanmayan yani kazai diyebileceğimiz kötü niyeti

olmayan ve suç teşkil etmeyen durumlar için kullanılmaktadır. Deniz güvenliği ise tersine, kasti, planlanan, kötü niyet içeren ve suç teşkil eden durumlar için tercih edilmektedir (Nas, 2012).

20. yüzyılın ikinci yarısında ve 21. yüzyılda denizcilik ekonomisi, mavi ekonominin yaratılmasına yol açmış olup bu da küresel ticaret ve açık deniz balıkçılığının yanı sıra deniz tabanı madenciliği, kıyı turizmi ve deniz tarımı gibi birden çok ekonomik faaliyeti kapsamaya başlamıştır. Mavi ekonomi, sürdürülebilir yönetim stratejilerinin yalnızca kanun ve yönetmeliklerin uygulanmasını ve izlenmesini gerektirmekle kalmayıp aynı zamanda güvenli bir deniz ortamının, deniz kaynaklarının yönetimi için ön koşul sağladığını kabul etmektedir (Bueger, 2015, s.162). Mavi ekonomi; okyanus ekonomisi gelişiminin sosyal içermeye, çevresel sürdürülebilirlik ve yenilikçi, dinamik iş modelleri ilkeleriyle entegrasyonunu öngörmektedir (Acs, 2019, s. 15).

Dayanıklılık, kıyı topluluklarının refahı ve denizle bağlantılı geçim kaynaklarının güvenliğiyle ilgilidir. Deniz güvenliği, yasa dışı faaliyetlerle (örneğin insan kaçakçılığı veya yasa dışı balıkçılık) mücadele çabaları ve kıyı topluluklarını iklim değişikliği, çevresel bozulma ve diğer tehditlerden koruma yoluyla insan güvenliği ile ilişkilidir. İnsan güvenliği ve deniz güvenliği arasındaki bağ kıyı topluluklarının deniz tehditlerine karşı duyarlılığına dayanmaktadır. Bueger'a göre kıyı topluluklarının direnci, deniz güvenliği tehditlerinin ortaya çıkmasında önemli bir faktördür ve bu nedenle bu tehditlerin önlenmesinde kritik bir öneme sahiptir (Bueger, 2015, s. 161).

2. ARKTİK BÖLGESİNİN ÖNEMİ

Arktik bölgesi veya kısaca Arktik, Kuzey Kutbu çevresine yayılan coğrafi bir bölgedir. Ancak bölgenin güney sınırının farklı şekillerde tanımlanması nedeniyle bölge için net bir tanım bulunmamaktadır (Arctic Centre, 2025). Coğrafi, ekolojik, sosyal ve politik perspektiflerden akademik olarak çeşitli tanımlar mevcut olmakla birlikte tüm tanımlarda Kuzey Kutbu, Dünya'nın en kuzeydeki bu bölgesinin merkezi olarak kabul edilmektedir. Sosyal bilimciler için en yaygın kabul gören tanım, Arktik Dairesi'nin (66° 32' Kuzey enlemi) kuzeyinde yer alan kara ve deniz alanlarını kapsayan, merkezi Kuzey Kutbu olan coğrafi bölgedir (Altunkaya, 2023, s. 37).

Arktik bölgesi, Kuzey Kutbu boyunca uzanan ve sekiz ülkeyi (Arktik Sekizlisi olarak bilinen) içine alan bir kuşağı kapsamaktadır: Kanada, Grönland, Rusya, İzlanda, Amerika Birleşik Devletleri, İsveç, Norveç ve Finlandiya. 21. yüzyılın başlangıcından itibaren bölge, stratejik, jeopolitik ve jeo-ekonomik alanlarda büyük bir önem kazanmış aynı zamanda iklim değişikliği kaynaklı buz kaybı, su sıcaklıklarının artışı, deniz seviyesinin yükselmesi ve donmuş toprakların (permafrost) erimesi gibi çevresel değişimler nedeniyle de gündemde yer almaya başlamıştır (Batoöl, 2023).

İnsan kaynaklı sera gazı emisyonlarının neden olduğu iklim değişikliği, Arktik'te hızlı bir ısınmaya ve buz kütlelerinin erimesine yol açmaktadır. Buz örtüsünün erimesi; bölgenin deniz taşımacılığına ve petrol ile doğal gaz çıkarımına daha elverişli hâle gelmesine neden olmuş ve bu durum bölgeye sınırı olan devletlerin yanı sıra Çin, Hindistan gibi uzak ülkelerin de ilgisini artırmıştır (Chaturvedi, 2013). Arktik, çoğu toplum için uzak ve buzullar ile kaplı erişilmesi zor bir bölge gibi görünse de hassas ve benzersiz ekosistemi, zengin doğal kaynakları ve sunduğu fırsatlar ile köklü insanlık tarihi ve kültürel mirası bölgeyi küresel ölçekte kritik bir konuma taşımaktadır.

2.1. İklim Değişikliği Etkisi

Gezegenin iklim değişikliğine en duyarlı bölgelerinden biri olan Arktik'teki ısınma dünyanın geri kalanına kıyasla çok daha hızlı gerçekleşmiş ve bu olgu Arktik Amplifikasyonu olarak adlandırılmıştır. Çeşitli çalışmalar, bölgenin küresel ortalamaya kıyasla iki kat hatta üç kat daha hızlı ısındığını rapor etmektedir. Rantanen ve arkadaşları (2022); çeşitli gözlemsel veri setlerini kullanarak yaptıkları çalışmada, son 43 yıl içinde Arktik'in küresel ortalamaya kıyasla yaklaşık dört kat daha hızlı ısındığını tespit etmişlerdir (Dalmau, 2020; Rantanen vd., 2022). Bu oran, literatürde genel olarak rapor edilenden daha yüksektir.

Arktik, değişen iklimin ön saflarında yer almakta olup Dünya'nın hassas ekosisteminin düzenlenmesi açısından temel bir öneme sahiptir. Deniz buzu ve kar örtüsünün hızla erimesi, daha koyu renkteki okyanus ve kara yüzeylerinin açığa çıkmasına neden olarak güneş ışığını daha az yansıtmasına yol açmakta ve böylece Dünya'nın daha hızlı ve daha fazla ısınmasına sebep olmaktadır. Kara kütlelerinden sürekli olarak buz kaybının yaşanması, deniz seviyelerindeki yükselmeyi artırmakta ve okyanus ile atmosfer akıntılarını küresel ölçekte

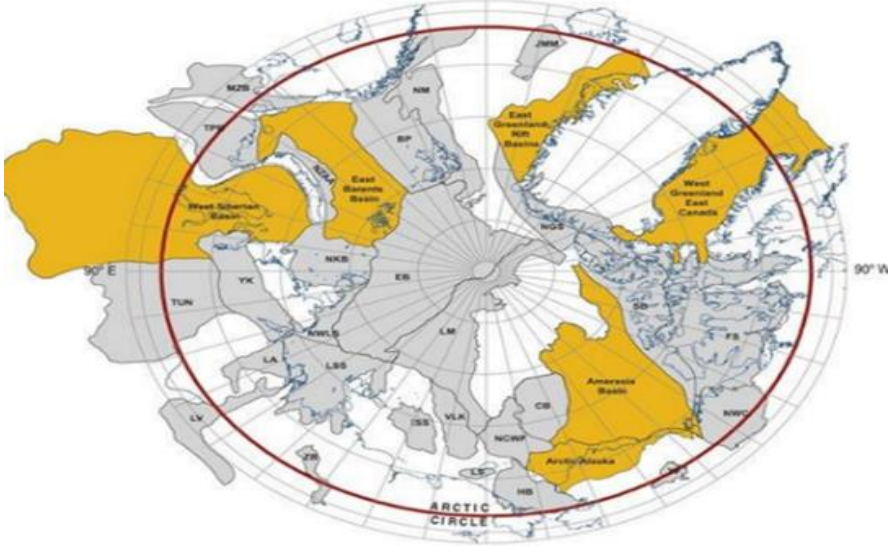
etkileyebilmektedir. Bu durum, Arktik'ten uzak bölgelerdeki topluluklar da dâhil olmak üzere, tüm dünya için yıkıcı sonuçlar doğurabilecek bir tehdit oluşturmaktadır (Nesheiwat, 2021).

Buzulların ve deniz buzunun erimesinin küresel deniz seviyelerini yükseltme potansiyeline sahip olduğu konusunda endişeler bulunmaktadır. Ayrıca Kuzey Atlantik'e yeterli miktarda tatlı su karışması durumunda okyanus akıntılarında önemli değişimlerin de meydana gelmesi söz konusu senaryolardan biridir. Bunun yanı sıra Arktik permafrostunun çözülmesi, tundra ekosistemlerinin sulak alanlara ve çalılık bölgelere dönüşmesine neden olmaktadır. Tüm bu değişimler hem yaban hayatı hem de geçim kaynakları doğrudan yaban hayatına bağlı olan yerel topluluklar üzerinde derin etkiler yaratmaktadır (NWF, 2025).

2.2. Küresel Enerji ve Maden Kaynakları

Deniz buzunun hızla erimesiyle birlikte Arktik bölgesi giderek daha erişilebilir hâle gelmektedir. Bu durum; devletlerin bölgede bulunan bol miktardaki doğal kaynaklara, özellikle de değerli mineraller ve fosil yakıt yataklarına ulaşmasını kolaylaştırmaktadır (Nesheiwat, 2021). 2008 yılında, ABD Jeolojik Araştırmalar Kurumu (USGS), Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde kalan bölgedeki potansiyel hidrokarbon rezervlerini kapsayan ilk kapsamlı değerlendirmeyi yayımlamıştır. Söz konusu değerlendirmeye göre bölge, dünya genelinde keşfedilmemiş ve teknik olarak çıkarılabilir petrol ve doğal gaz kaynaklarının yaklaşık %22'sini barındırmaktadır. Bu oran; keşfedilmemiş petrol kaynaklarının %13'ünü, keşfedilmemiş doğal gaz kaynaklarının %30'unu ve keşfedilmemiş hidrokarbon kaynaklarının %20'sini içermektedir (USGS, 2008).

Bu veriler; Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde, hidrokarbon potansiyeline sahip olduğu düşünülen 25 jeolojik bölgede keşfedilmemiş teknik olarak çıkarılabilir yaklaşık 90 milyar varil petrol, 1.670 trilyon fit küp (47 trilyon metre küp) doğal gaz ve teknik olarak çıkarılabilir 44 milyar varil doğal gaz sıvıları bulunduğunu göstermektedir. Ayrıca bu kaynakların yaklaşık %84'ünün deniz sahalarında yer aldığı öngörülmektedir (Henderson ve Loe, 2014). Hâlihazırda Arktik; dünya petrol üretiminin yaklaşık %10'unu, doğal gaz üretiminin %25'ini sağlamaktadır ve bu kaynakların büyük bir kısmı kara alanlarından çıkarılmaktadır (WWF, 2025). Bölge için sahip olduğu doğal kaynaklarından dolayı dünyanın "El Dorado" su betimlemesi yapılmaktadır (Nesheiwat, 2021).



Şekil-2. Arktik Hidrokarbon Havzaları (USGS, 2008)

Ucuz ve kolay erişilebilir petrol ve doğal gaz döneminin sona ermekte olduğu düşünüldüğünde Arktik bölgesi, son on yılda hidrokarbon geliştirme açısından dünyanın bir sonraki önemli merkezi olarak giderek daha fazla dikkat çekmektedir. Bu ilginin büyük ölçüde, bölgenin sahip olduğu çeşitli kaynak potansiyeline dair son tahminlerden kaynaklandığı görülmektedir. Arktik'in önümüzdeki on yıllarda küresel petrol arzındaki rolü giderek daha fazla araştırılmaktadır. Bölgenin jeolojik potansiyelinin gün yüzüne çıkması ve buz örtüsünün giderek azalması, sondaj faaliyetlerini daha uygulanabilir hâle getirmektedir.

Arktik bölgesinin küresel madencilik sektörüne de önemli katkılar sunduğu gözlemlenmektedir. Bölge; dünya çapında bakır, çinko, nikel, altın ve elmas üretiminde önemli bir paya sahiptir (Altunkaya, 2023, s. 127). Kömür, alçıtaşı ve elmas açısından zengin yataklara sahip olmasının yanı sıra, önemli miktarda çinko, kurşun, alüvyon (akarsu/tortu) altını ve kuvars rezervleri barındırmaktadır. Örneğin sadece Grönland, dünyadaki nadir toprak elementlerinin yaklaşık dörtte birine sahiptir. Ayrıca Alaska'daki Red Dog madeni dünyanın en büyük çinko madeni iken Sibirya'daki Norilsk madeni dünyanın en büyük nikel madeni konumundadır (AMSA, 2009, s.98).

2.3. Yenilenebilir Enerjide Yeni Bir Doğal Laboratuvar

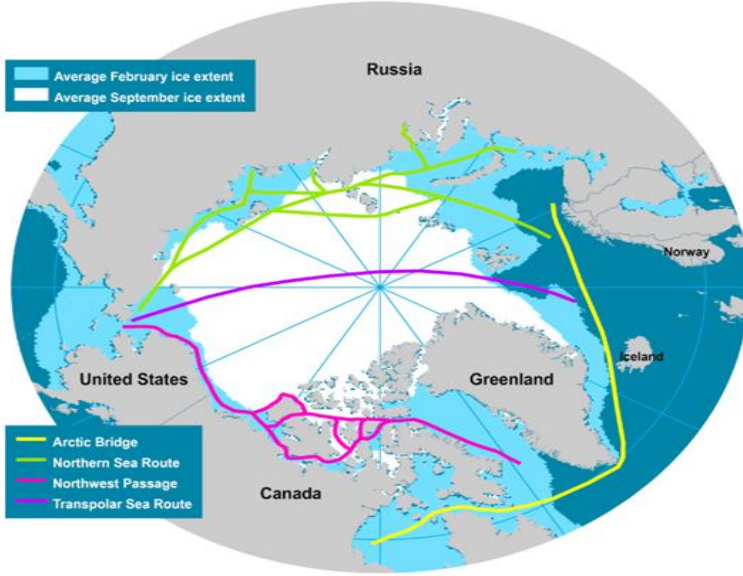
Arktik bölgesi, yalnızca yeni fosil yakıt kaynaklarının varlığıyla değil aynı zamanda temiz enerji potansiyeliyle de giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Rüzgâr, güneş, deniz türbinleri ve batarya verimliliğindeki gelişmeler sayesinde temiz enerji için ideal bir doğal laboratuvar niteliği taşımaktadır (Nesheiwat, 2021). Genel olarak bölge, yenilenebilir enerji gelişimi açısından küresel ortalamanın iki katından fazla bir oranda yenilenebilir kaynaklardan enerji üreten bir lider olarak değerlendirilmektedir. İzlanda ve Norveç gibi ülkeler, elektrik ve ısıtma enerjilerinin neredeyse tamamını yenilenebilir kaynaklardan sağlamaktadır. Alaska, yenilenebilir kaynakları topluluk ölçekli mikro şebekelere entegre etme konusunda öncü bir rol üstlenmiş olup küçük hidroelektrik, rüzgâr, jeotermal, biyokütle ve güneş enerjisi sistemleri ile kısmen yenilenebilir enerjiyle çalışan 75'ten fazla topluluk enerji şebekesine sahiptir (The U.S. Department of Energy, 2020).

Arktik, giderek yenilenebilir enerji ve enerji verimliliği konularındaki liderliğiyle öne çıkmaktadır. Uluslararası ve ulusal örgütler, devletler ve yerli halklar iklim değişikliği hedeflerine ulaşmak için stratejiler geliştirirken, temiz enerji çözümleri giderek daha fazla ön plana çıkmaktadır. Petrol ve doğal gaz gelişimi ise ekonomik, çevresel ve toplumsal çıkarların örtüştüğü yerlerde devam etmektedir. Bölge devletleri genel olarak yeşil dönüşüm yönünde ilerlerken bu dönüşümün hızı ve ölçeği bölgeden bölgeye farklılık göstermektedir. Yenilenebilir enerji projelerinin uygulanabilirliği ve bölgesel faydaları, Arktik'in sürdürülebilir kalkınması açısından giderek daha kritik bir hâle gelmektedir (Andreassen, 2018, s. 20).

2.4. Yeni Deniz Rotaları

Birçok çalışma; 21. yüzyılın ortalarına doğru Kuzey Buz Denizi'nin daha uzun süreli denizcilik sezonları sunabileceğini göstermektedir. Temelde; Arktik Okyanusu'ndaki deniz buzunun geri çekilmesi ve incelmesi, Arktik deniz yollarının uzun süre buzsuz kalmasını sağlayarak deniz taşımacılığı için daha elverişli hâle gelmesini ifade etmektedir (Altunkaya, 2023, s. 128). Küresel iklim değişikliği, özellikle Kuzey Kutbu çevresindeki buzulların geri çekilmesiyle uluslararası deniz taşımacılık ağları için yeni fırsatlar sunmaktadır. Bu eğilim devam ederse Arktik'in bazı bölgeleri, özellikle yaz aylarında ve daha uzun süreli olarak daha güvenilir bir şekilde deniz taşımacılığı için kullanılabilir hâle

gelecektir. Temel Arktik rotaları arasında Kuzey Deniz Yolu (Northern Sea Route), Kuzeybatı Geçidi (Northwest Passage), Transpolar Deniz Yolu (Transpolar Sea Route) ve Arktik Köprüsü (Arctic Bridge) bulunmaktadır (Şekil 3).



Şekil-3. Arktik Deniz Rotaları (Rodrigue, 2024)

Kuzey Deniz Yolu, Rusya'nın Arktik kıyıları boyunca uzanan deniz yoludur ve hem buzdan ilk arınma olma olasılığı yüksek hem de en büyük ticari potansiyele sahip olarak kabul edilmektedir. Birçok Kuzey Avrupa ülkesi için bu rota, Süveyş Kanalı'na kıyasla hızlı ve düşük maliyetli bir alternatif sunmaktadır. Bu rota; Doğu Asya ile Batı Avrupa arasındaki deniz yolculuğunu, 21.000 km'den 12.800 km'ye indirerek geçiş süresini 10-15 gün kısaltmaktadır (The Guardian, 2018). Sovyetler Dönemi'nde Kuzey Deniz Yolu, Sovyet Arktik bölgesindeki askerî ve doğal kaynak çıkarımını desteklemek amacıyla kullanılmıştır. Ancak Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla birlikte bu trafik 1990'ların başlarında düşmüştür. 2000'lerin sonlarına doğru, bölgeye olan ilgi yeniden artmış ve 2009 yılında, iki Alman gemisi, Beluga Fraternity ve Beluga Foresight, Rus bir buz kırıcı eşliğinde Kuzey Deniz Yolu üzerindeki ilk ticari yolculuklarını gerçekleştirmiştir (Reuters, 2009). 2018 yılında ise 3.600 TEU kapasitesindeki Venta Maersk gemisi bu rotayı kullanarak ilk deneme konteyner servisini başlatmıştır (The Guardian,

2018). 2024 yılında ise ilk Panamax konteyner gemisi, buz kırıcı eskortu olmadan bu rotayı geçmiş ve Kuzey Deniz Yolu'nun potansiyeli bir kez daha kanıtlanmıştır (Humpert, 2024).

Kuzeybatı Geçidi, Kanada'nın Arktik Okyanusu boyunca uzanan ve Doğu Asya ile Batı Avrupa arasındaki deniz yolculuğunu yaklaşık 13.600 km kadar kısaltan bir rotadır (Panama Kanalı'nı kullanarak bu mesafe 24.000 km'ye kadar çıkmaktadır.) (Sheehan vd. 2021). 2007'de, Kuzeybatı Geçidi yaz aylarında kaydedilen ilk sefer yapılabilen dönemini yaşamıştır ancak bu ulaşılabilirliğin ne kadar sürdürülebilir olduğu henüz belirsizdir.

Transpolar Deniz Yolu, Arktik'in merkezinden geçerek Bering Boğazı'nı Murmansk'ın Atlantik Okyanusu'na bağlamayı amaçlayan teorik bir rotadır. Bu rota, henüz gözlemlenen buzdan arınmış koşulları içermediğinden, şimdilik sadece varsayılmaktadır.

Arktik Köprüsü, Rusya'nın Murmansk limanını veya Norveç'in Narvik limanını, Kanada'nın Churchill limanına bağlayan bir rota olup özellikle tahıl ticareti için verimli bir rota olarak gözükmetedir. Bu rota, doğrudan bir trans-Arktik yolu olmasa da Kuzeybatı Avrupa ve Kuzey Amerika Orta Batısı gibi iki hinterlandı Arktik yolu ile bağlamayı amaçlamaktadır (Rodrigue, 2024).

Yeni rotalar, küresel ekonomi üzerinde, ulaşım sürelerini kısaltması ve Süveyş ile Panama Kanalları gibi küresel boğazlara olan talebi radikal şekilde değiştirebilecek potansiyeli nedeniyle önemli konuma sahiptirler (Nesheiwat, 2021). AMSA raporu, Arktik deniz rotalarının çevresel ve iklimsel koşullar uygun olduğu takdirde uluslararası denizcilik için Süveyş ve Panama Kanalı'na kıyasla %50'ye varan mesafe tasarrufu sağlayabileceğini belirtmektedir (AMSA, 2009, s. 44).

2.5. Tehdit Altındaki Yerli Halklar ve Ekosistem

Arktik, kültürel açıdan kuzeyde yaşayan yerli halkların anavatanlarını kapsayan bir bölge olarak tanımlanır. Bölgede yaklaşık dört milyon insan yaşamaktadır ve bunların tahminen onda biri yerli topluluklardan oluşmaktadır (Arctic Centre, 2025). Bölge binlerce yıldır burada yaşamış pek çok farklı kültüre ve halka ev sahipliği yapmaktadır. Bering Denizi'nin Rus kıyılarında yaşayan Çukilerden, Kuzey İskandinavya'da bulunan Samilere kadar, kutup çevresinde yaşayan

insanlar, geniş bir kültürel, dilsel, tarihsel ve dini çeşitlilik göstermektedir (Nesheiwat, 2021).

Son yıllarda dünya genelinde turizm ve vahşi yaşam gözlemciliği açısından popülerlik kazansa da bölge; her zaman yerli halkların kimliği, kültürü ve hayatta kalması açısından hayati bir öneme sahip olmuştur. Örneğin Alaska'nın kuzeydoğusu ile Kanada'nın Yukon ve Kuzeybatı Toprakları'nda yaşayan Gwich'in halkı, göç eden ren geyiklerine ve Arktik balıkçılığına bağımlıdır. Yu'pik, Iñupiat ve Athabaskan toplulukları da Alaska'nın Arktik bölgesinin yerli halklarından. Günümüzde birçok Arktik halkı modern konutlara ve ev eşyalarına sahip olsa da avcılık, balıkçılık, ren geyiği yetiştiriciliği ve yerel diller gibi geleneksel bilgi ve becerileri yeni nesillere aktarma konusunda güçlü bir istek devam etmektedir (NWF, 2025).

Arktik aynı zamanda yüz binlerce canlı türüne ev sahipliği yapmaktadır ve bunların birçoğu sadece bu bölgeye özgüdür. Arktik'te memeliler, kuşlar, balıklar, omurgasızlar, bitkiler ve mantarlar dâhil olmak üzere 21.000'den fazla tür bulunmaktadır. Kutup ayıları ve morslar gibi büyük memelilerden, kuşlara, balıklara, küçük bitkilere ve plankton gibi mikroskobik okyanus organizmalarına kadar geniş bir biyolojik çeşitlilik barındırmaktadır (Arctic Centre, 2025). Dünya üzerindeki biyolojik olarak üretken ekosistemlerden biri olan bölge, büyük ölçekli balıkçılığı desteklemekte ve yaz aylarında üremek için bölgeye gelen göçmen kuşların devasa popülasyonlarına ev sahipliği yapmaktadır (NWF, 2025).

3. DENİZ GÜVENLİĞİ MATRİSİ ÜZERİNDEN ARKTİK DENİZ GÜVENLİĞİ TEHDİTLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. Ulusal Güvenlik

Bueger'in deniz güvenliği matrisi bağlamında ulusal güvenlik kavramı, deniz gücü unsuruna vurgu yapmaktadır. Deniz gücü, devlet egemenliğinin, toprak bütünlüğünün ve stratejik çıkarların korunmasıyla doğrudan ilişkilidir (Klein, 2011). Arktik bölgesinde bu boyut, bölgenin jeostratejik önemi, henüz keşfedilmemiş doğal kaynakları ve değişen deniz yolları nedeniyle özellikle büyük bir önem taşımaktadır. Bu unsurların kesişimi hem Arktik devletleri hem de Arktik dışı aktörler açısından bölgeye yönelik artan bir ilgiye yol açmış ve

bölgenin giderek daha erişilebilir hâle gelmesi, devletler arası anlaşmazlıkları da beraberinde getirmiştir.

3.1.1. Devletler Arası Sınır Anlaşmazlıkları

Arktik'teki en önemli çatışma kaynaklarından biri, çakışan deniz yetki alanları uyumsuzluklarıdır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), kıyı devletlerine genişletilmiş kıta sahanlığı talebinde bulunma hakkı tanımaktadır. Bu durum, Arktik devletleri arasında çakışan taleplerin ortaya çıkmasına neden olmuştur (Dodds, 2010). Arktik kıyı devletlerinin tamamı, uluslararası hukuka uygun olarak ve kendi ulusal çıkarlarını gözeterek geniş kapsamlı deniz yetki alanı iddialarında bulunmaktadır.

Rusya, Kanada ve Danimarka (Grönland) arasındaki anlaşmazlıkların merkezinde Lomonosov Sırtı yer almaktadır. Bu üç ülke de bu bölgeyi kendi kıta sahanlıklarının bir uzantısı olarak görmektedir. Rusya'nın 2007 yılında Kuzey Kutbu'nun deniz tabanına titanyum bir bayrak dikmesi, Arktik'teki jeopolitik iddialarını açıkça ortaya koyan sembolik bir hamle olmuştur (Bowes, 2009).

Norveç ile Rusya arasındaki anlaşmazlıklar, özellikle Svalbard takımadaları ve çevresindeki deniz alanlarına odaklanmaktadır. Norveç'in sıkı balıkçılık ve kaynak yönetimi politikaları, Rusya'nın bölgedeki çıkarlarıyla çelişmekte ve bu durum uzun süredir devam eden gerilimlere yol açmaktadır (Pedersen, 2006). Ayrıca Norveç ile Rusya, 2010 yılına kadar Barents Denizi'nde 175.000 kilometrekarelik örtüşen deniz yetki alanları nedeniyle 40 yıl süren bir sınır anlaşmazlığı yaşamıştır. Her ne kadar iki ülke sonunda bir sınır belirleme anlaşması imzalamış olsa da bu örnek, Arktik'teki egemenlik anlaşmazlıklarının on yıllar boyunca sürebileceğini ve ciddi doğal kaynak çıkarlarını içerebileceğini göstermektedir (Moe, Fjærtoft ve Øverland, 2011).

Kanada ile Danimarka arasındaki egemenlik mücadelesi ise onlarca yıl boyunca Hans Adası üzerinden sürmüştür. Nares Boğazı'nda yer alan bu küçük ve ıssız kara parçası, her iki ülke tarafından da hak iddia edilen bir bölge olmuştur (Bowes, 2009, s. 16). Anlaşmazlık dostane bir şekilde ilerlemiş, taraflar karşılıklı olarak bayrak dikme ve birbirlerine içki şişeleri bırakma gibi sembolik jestlerde bulunmuşlardır. 2022 yılında ise Kanada ve Danimarka, adayı eşit şekilde paylaşmaya karar vererek nihai bir anlaşmaya varmıştır (Tsiouvalas ve Enyew, 2023).

Kanada ile ABD arasındaki uzun süredir devam eden sınır anlaşmazlıklarından biri, Beaufort Denizi'ndeki deniz sınırına ilişkindir. Bu bölge, büyük miktarda petrol ve doğal gaz rezervi barındırdığı düşünülen bir alandır. Kanada, sınırın 141. meridyen boyunca ilerlemesi gerektiğini savunurken ABD uluslararası hukuka göre eşit uzaklık ilkesinin uygulanması gerektiğini öne sürmektedir. Bunun yanı sıra Kanada, Kuzeybatı Geçidi'ni iç sularının bir parçası olarak görmekte ve bu nedenle bölge üzerinde tam yetki ve kontrol hakkına sahip olduğunu iddia etmektedir. ABD, bu geçidi uluslararası boğaz olarak değerlendirmekte ve burada seyrüsefer serbestisi (freedom of navigation) olması gerektiğini savunmaktadır (Bowes, 2009, s. 16).

Rusya, Kuzey Deniz Rotası üzerinde münhasır ekonomik bölge kontrolü iddia etmekte ve yabancı gemilerin bu rotayı kullanmadan önce izin almasını ve geçiş ücretleri ödemesini talep etmektedir. ABD ve diğer ülkeler ise bu rotanın, BMDHS kapsamında uluslararası bir boğaz olduğunu ve serbest geçiş hakkı tanınması gerektiğini savunmaktadır. Bu durum, Arktik devletleri arasındaki egemenlik ve seyrüsefer serbestisi konularında daha geniş çaplı gerilimlerin bir yansımasıdır (Blunden, 2012).

ABD ile Danimarka (Grönland) arasındaki ilişkiler bağlamında, Grönland'ın satın alınması fikri eskilere dayansa da Donald Trump'ın 2019 yılında ABD'nin Grönland'ı satın alması gerektiğini öne sürmesi büyük bir diplomatik tartışma yaratmıştır. 1946 yılında Başkan Harry Truman döneminde ABD, Danimarka'ya Grönland'ı satın almak için 100 milyon dolar altın teklifinde bulunmuştur (BBC, 2019). 2025 yılında ise Donald Trump, Grönland'ı satın alma fikrini yeniden gündeme getirmiş ve bu durum önemli diplomatik görüşmelere ve yasal tartışmalara yol açmıştır. Grönland'ın stratejik önemi, Kuzey Amerika ve Avrupa arasındaki konumundan kaynaklanmaktadır. Bu coğrafi konum, adayı hem transatlantik savunma stratejileri hem de bölge operasyonları açısından kritik bir merkez hâline getirmektedir. Ayrıca Grönland, gelişmiş teknolojiler ve savunma sistemleri için stratejik konumda ve nadir toprak elementleri bakımından zengin kaynaklara sahiptir. Bunun yanı sıra, ada üzerinde bulunan Thule Hava Üssü, ABD'nin en kuzeydeki askerî üssü olup erken uyarı füze savunma sisteminin kilit bileşenlerinden biridir (Erwin, 2025).

Arktik bölgesi, devletlerin ulusal güvenlik stratejilerini güçlendirme çabalarıyla birlikte yeniden artan bir askerî varlığa sahne olmaktadır. Bu durum, bir güvenlik ikilemi yaratarak bir devletin savunma amaçlı önlemlerinin diğerleri

tarafından saldırgan bir girişim olarak algılanmasına neden olabilecek bir potansiyele sahiptir.

3.1.2. Rusya'nın Arktik'teki Askerileşme Süreci

Rusya, Sovyet Dönemi'ne ait askerî üsleri yeniden faaliyete geçirerek, nükleer enerjili buz kırıcı filosunu genişleterek ve bölgede askerî tatbikatlar düzenleyerek Arktik'teki varlığını pekiştirmektedir. Bu girişimler, Kuzey Deniz Rotası üzerindeki kontrolünü güvence altına alma ve bölgedeki toprak iddialarını savunma amacını yansıtmaktadır. Rusya; Arktik'teki Sovyet Dönemi askerî üslerini yeniden açmış, donanmasını modernize etmiş ve hipersonik füze sistemleri geliştirmiştir. Kuzey Filosu'nun Murmansk'ta konuşlanması, Rusya'nın Arktik'teki güç projeksiyonunun merkezî unsurudur. Bu filo, nükleer denizaltılar ve zorlu iklim koşullarında operasyon yapabilen buz kırıcıları içermektedir (Sönmez, 2025).

2014-2019 yılları arasında Rusya, bölgede 475'ten fazla askerî tesis inşa etmiştir (Shin, 2025). Umka-2021 gibi askerî tatbikatlar, Rusya'nın aşırı Arktik koşullarında müşterek askerî operasyonlar gerçekleştirme kabiliyetini göstermiş ve bölgedeki hâkimiyet iddiasını vurgulamıştır. Ancak 2022 yılındaki Ukrayna Savaşı nedeniyle Rusya'nın daha önce Kuzey Yüksek Enlemler'de konuşlandırığı kara birliklerinin bir kısmı başka bölgelere kaydırılmıştır. Bu nedenle Arktik bölgesindeki askerî kapasite bazı alanlarda güçlenirken bazı alanlarda azalmıştır (Eriksson, 2025).

3.1.3. NATO'nun Arktik'teki Askerî Varlığının Artışı

Rusya'nın artan askerî faaliyetlerine yanıt olarak NATO üyesi ülkeler – özellikle ABD, Kanada ve Norveç – Arktik bölgesindeki askerî varlıklarını artırmıştır. Bu bağlamda, Cold Response gibi çok uluslu tatbikatlar, İttifak'ın seyrüsefer serbestisini koruma ve potansiyel güvenlik risklerini caydırma yönündeki iradesinin yansıması olarak yorumlanabilir. Arktik'in artan stratejik önemine ilişkin değerlendirmeler, NATO'nun bölgeye dair politikalarında belirgin bir ilgi yoğunlaşmasına işaret etmekte ve bu durumun ittifakın operasyonel kapasitesine yansıdığı düşünölmektedir. Bununla birlikte söz konusu gelişmelerin uzun vadede Arktik'te güvenlik dengeleri ve bölgesel iş birliği üzerinde nasıl bir etki yaratacağı, uluslararası ilişkiler literatüründe tartışılmaya devam etmektedir.

Önemli bir gelişme, 2024 yılında İsveç ve Finlandiya'nın NATO'ya resmî olarak katılmasıyla yaşanmıştır. Bu katılım, İttifak'ın Arktik'teki varlığını önemli ölçüde güçlendirmiştir. Her iki ülke de bölgede askerî kabiliyetlere sahip olup bölgedeki operasyonel deneyimleri ile NATO'nun Kuzey Kutbu'ndaki caydırıcılık gücünü artırmaktadır. Bu genişleme, aynı zamanda Rusya'nın Arktik'teki askerileşmesine doğrudan bir yanıt niteliği taşımaktadır (Piechowicz, 2025).

3.1.4. Çin'in Arktik'teki Artan Etkisi

Arktik'te devletlerarası çatışmaları daha karmaşık hâle getiren bir diğer faktör, bölge dışı aktörlerin müdahil olmasıdır. Özellikle Çin'in bölgeye yönelik artan ilgisi, bölge devletleri için egemenlik ve ekonomik güvenlik üzerinde endişe yaratmaktadır. Çin'in "Kutup İpek Yolu" girişimi, Arktik deniz yollarını Kuşak ve Yol Girişimi'ne entegre etmeyi amaçlamaktadır (Biedermann, 2020). Pekin'in 2018'de yayımladığı Arktik Beyaz Kitap'ında, Arktik'teki gemi taşımacılığının Çin'in temel çıkarlarından biri olduğu açıkça belirtilmiştir. Aynı belgede Çin, kendisini "Arktik'e yakın bir devlet" olarak tanımlamış ve bu ifade uluslararası kamuoyunda tartışmalara yol açmıştır (The State Council of the People's Republic of China, 2018).

Çin ve Rusya'nın Arktik'te giderek yakınlaşan ilişkileri, bölgedeki jeopolitik tansiyonu artırmaktadır. Çin ve Rusya'nın oluşturduğu blok ile ABD ve müttefikleri arasındaki ayrışma giderek belirginleşmektedir. Çin ve Rusya'nın bölgedeki ortak askerî faaliyetleri de bu eğilimi pekiştirmektedir. Çin ve Rusya 2023 yılında Bering Boğazı'nda ortak deniz tatbikatları düzenlemiştir. Ayrıca Temmuz 2024'te, Çin ve Rusya'ya ait nükleer kapasiteli stratejik bombardıman uçakları, Çukçi ve Bering denizleri üzerinde ortak uçuşlar gerçekleştirmiştir. Bu uçuşlarda Çin bombardıman uçakları ilk kez Alaska'nın hava savunma tanımlama bölgesine girmiştir. Ekim 2024'te ise Çin Sahil Güvenliği, ilk kez Arktik Okyanusu sularına Rusya ile birlikte devriye gezdiğini açıklamıştır (Shin, 2025).

3.2. Deniz Çevresi

Bueger'in deniz güvenliği matrisinde deniz güvenliğini deniz çevresi kategorisi altında ele alması, özellikle Arktik bağlamında büyük önem taşımaktadır. Bölgenin ekolojik hassasiyeti ve sert denizcilik koşulları, deniz güvenliği ile

çevresel güvenlik arasında doğrudan bir bağ kurulmasını zorunlu kılmaktadır. Arktik'te artan denizcilik faaliyetleri, yalnızca gemi kazaları ve mürettebat güvenliği açısından değil aynı zamanda bölgenin ekolojik dengesi için de ciddi risk potansiyeli taşımaktadır. Deniz güvenliğinin sağlanamaması, bölgenin hassas ekosistemine ağır zararlar verebilir ve bölgesel güvenlik dinamiklerini doğrudan etkileyebilir.

Arktik'te hızla değişen iklim koşulları, deniz buzunda önemli azalmalar meydana getirmiş ve Kuzey Deniz Rotası ile Kuzeybatı Geçidi gibi rotalar boyunca deniz trafiğinin artmasına neden olmuştur (Boylan, 2021). Ancak bu denizcilik faaliyetlerindeki artışın yanı sıra, zorlu çevresel koşullar, yetersiz altyapı ve sınırlı acil müdahale kapasitesi de güvenlik risklerini artırmıştır. Diğer büyük deniz yollarının aksine, Arktik bölgesi kapsamlı seyir yardımcıları, güvenilir liman altyapısı ve yeterli arama ve kurtarma tesislerinden yoksundur. Bu durum hem Arktik'e kıyısı olan devletler hem de bölgeyle ekonomik çıkarları olan diğer devletler için ciddi bir güvenlik sorunu oluşturmaktadır (Fedi, Faury ve Etienne, 2020, s. 2).

Arktik'teki başlıca güvenlik tehditlerinden biri, deniz kazalarının artan riskidir. Buzla kaplı sular, değişken buz kütleleri ve aşırı soğuklar, gemi yapılarında hasara ve motor arızalarına yol açabilmektedir. 2018 yılında Akademik Ioffe'nin Kanada Arktik'inde karaya oturması, bölgede faaliyet gösteren gemilerin karşılaştığı operasyonel tehlikelere örnek teşkil etmektedir (Harvey, 2021). Buz kaplamasına uygun gövde tasarımları ve uydu tabanlı buz izleme sistemleri gibi teknolojik gelişmelere rağmen Arktik'te seyrüsefer özellikle kutup koşullarına özel olarak tasarlanmamış gemiler için hâlâ tehlikelidir. Ayrıca bölgenin ıssızlığı, arama ve kurtarma operasyonlarının etkinliğini ciddi şekilde sınırlamaktadır. 2019 yılında Viking Sky adlı kruvaziyer gemisinin Norveç kıyılarında güç kaybetmesi, zorlu koşullarda geniş çaplı tahliyelerin ne denli güç olduğunu göstermiştir. 23 Mart 2019'da Viking Sky, Hustadvika'da bir fırtına sırasında karaya oturmasına ramak kala motor gücünü kaybetmiştir. Gemide bulunan 1300'den fazla kişinin hayatı tehlikeye girmiş, olayın sebebi olarak motorlardaki yetersiz yağ basıncı gösterilmiştir (NSIA, 2024).

Çevresel riskler, Arktik deniz güvenliğiyle ilgili endişeleri daha da artırmaktadır. Petrol sızıntıları ve tehlikeli madde sızıntıları, hassas Arktik ekosistemi için ciddi tehditler oluşturmaktadır. Düşük sıcaklıklar ve yavaş

biyolojik bozulma süreçleri nedeniyle bu tür kirlilik olayları uzun süre etkili olabilir. Güney Atlantik'teki Tristan da Cunha takımadaları yakınlarında 2011 yılında meydana gelen MV Oliva petrol sızıntısı, uzak ve buzlu sularda kirliliğin kontrol altına alınmasının ne kadar zor olduğunu göstermektedir (Safety4Sea, 2019). Arktik'te ise bu tür olayların etkisi çok daha yıkıcı olabilir çünkü bölgedeki temizlik kaynakları sınırlıdır ve yerli halkın geçimi büyük ölçüde bozulmamış deniz ekosistemlerine bağlıdır.

Arktik deniz güvenliğinin artırılması; Arktik ve Arktik dışı devletleri, uluslararası örgütleri ve özel sektör paydaşlarını içeren çok taraflı bir yaklaşımı gerektirmektedir. Altyapının yetersiz olması, özellikle yakıt ikmal istasyonları, bakım rıhtımları ve acil durum barınaklarının yetersizliği, güvenlik endişelerini daha da artırmaktadır. Arktik Konseyi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), bu ve bunun gibi diğer eksiklikleri gidermek amacıyla Kutup Kodu (Polar Code) gibi girişimleri hayata geçirmiştir. Kutup Kodu, IMO tarafından, malların güvenli şekilde taşınması ve çevreye verilen zararın en aza indirilmesi amacıyla hazırlanmış uluslararası bir düzenlemedir. 1 Ocak 2017'de yürürlüğe giren bu kod, kutup bölgelerinden geçmek isteyen gemilerin daha iyi altyapı ile donatılmasını zorunlu kılmakta; seyrüsefer güzergâhı, yakıt durumu, emisyon değerleri, yük bilgisi ve çevre ile etkileşiminin anlık olarak izlenmesini öngörmektedir. IMO, bu düzenlemeyi kutup bölgelerinin eşsiz çevre ve ekosistemlerini korumak amacıyla geliştirdiğini vurgulamaktadır (Germir, 2019). Bu düzenleme, gemi güvenliği tedbirlerini, mürettebat eğitimini ve çevresel koruma önlemlerini zorunlu kılmaktadır (IMO, 2025). Kutup Kodu'nun yanı sıra uydu tabanlı izleme sistemlerine yatırımların artırılması, arama ve kurtarma kapasitesinin genişletilmesi ve ortak acil durum müdahale tatbikatlarının düzenlenmesi risklerin azaltılmasına ve olaylara müdahale sürelerinin iyileştirilmesi açısından önem taşımaktadır.

3.3. Ekonomik Kalkınma

Tarih boyunca denizler, toplumlar için hayati bir geçim kaynağı olmuş ve küresel ticaretin büyük bir kısmı deniz yolları aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Ayrıca enerji kaynaklarının varlığı, kıyı turizmi ve balıkçılık gibi ticari faaliyetler, deniz güvenliği ile ekonomik kalkınma arasındaki bağı daha da güçlendirmiştir (Tutak, 2023, s. 105). Deniz güvenliği, ekonomik kalkınma ve mavi ekonomi ile yakından bağlantılı bir kavramdır. Mavi ekonomi kavramı, günümüz uluslararası deniz camiasında giderek daha fazla önem kazanmaktadır (Zysk, 2016, s. 278).

Bueger'in deniz güvenliği matrisi çerçevesinde, yasa dışı balıkçılık Arktik deniz güvenliğini özellikle ekonomik kalkınma ve mavi ekonomi perspektifinden önemli ölçüde tehdit eden bir unsur olarak öne çıkmaktadır. İklim değişikliği ve buz örtüsünün giderek azalması nedeniyle Arktik'te çevresel koşullar hızla değişmekte ve yeni balıkçılık alanları oluşmaktadır. Bu durum hem yasal hem de yasa dışı balıkçılık faaliyetlerini teşvik etmekte dolayısıyla ekosistem istikrarını bozmakta ve Arktik kıyı devletleri ile geçimlerini balıkçılığa dayalı sürdüren yerli toplulukların ekonomik sürdürülebilirliğini riske atmaktadır. Arktik'teki yasa dışı balıkçılık, aşırı avlanma, deniz kaynaklarının tükenmesi ve yasal balıkçılık endüstrileri ile yerli toplulukların ekonomik kayıplar yaşaması gibi çok boyutlu güvenlik sorunlarını beraberinde getirmektedir (Schulze, 2014). Yasa dışı balıkçılık, herhangi bir bölgedeki hassas deniz ekosistemlerini koruma çabalarını baltalamaktadır. Özellikle yönetişimin zayıf veya yetersiz olduğu bölgelerde, balık stoklarının aşırı ve kontrolsüz şekilde tüketilmesi, mavi ekonominin temel bileşenlerinden biri olan balıkçılık sektörünün sürdürülebilirliğini tehdit etmektedir. Bölgede buzulların erimesiyle yeni balıkçılık alanlarının erişime açılması, bu bölgeye yönelik ilgiyi artırmış ve bu durum, yasa dışı balıkçılık faaliyetlerinin bölgeye yönelmesine neden olabilecek bir risk unsuru hâline gelmiştir (Cheeseman, 2025).

Arktik bölgesinin giderek daha erişilebilir hâle gelmesiyle birlikte yabancı balıkçı gemileri genellikle yeterli yetkilendirme ve denetim mekanizmalarından yoksun bir şekilde faaliyet göstererek bölgenin zengin ama hassas deniz ekosistemlerini sömürmektedir. Örneğin Norveç ve Rusya arasında paylaşılan Barents Denizi'nde, yetkilendirilmemiş gemilerin gerçekleştirdiği yasa dışı balıkçılık faaliyetleri konusundaki endişeler artmıştır. Her ne kadar Barents Denizi'ndeki yasa dışı balıkçılığın ölçeği Bering Denizi'nden daha düşük olsa da burada gerçekleştirilen yasa dışı avcılık, balık stokları açısından benzer bir tehdit oluşturmaktadır (Konyshev ve Sergunin, 2019, ss. 181-182). Benzer şekilde, ABD ve Rusya arasında yer alan Bering Denizi'nde de özellikle uzak su filolarının pollock ve morina gibi değerli balık türlerini hedef alması nedeniyle yetkisiz balıkçılık faaliyetleri görülmüştür. 2013 yılında, ABD ve Rusya, Bering Denizi'nde yasa dışı balıkçılıkla mücadelede iş birliğini güçlendirme konusunda ortak bir bildiri yayımlamıştır (Osthagen, 2016, s. 89). Bölgedeki yasa dışı balıkçılığın yıllık yaklaşık 1,3 milyon tonluk bir seviyeye ulaştığı tahmin edilmektedir. Rusya sularında yakalanan balık miktarının resmî kota seviyesini en az %150 aştığı öne sürülmektedir (Konyshev ve Sergunin, 2019, ss. 181-182). Bununla birlikte Kanada ve Alaska kıyılarında yer alan Beaufort Denizi, ekolojik

hassasiyeti ve ekonomik önemi nedeniyle düzenlenmemiş balıkçılığa ilişkin artan endişelerin merkezinde yer almaktadır.

Ayrıca yasa dışı balıkçılık, geleneksel olarak geçimlerini deniz kaynaklarına dayandıran yerli toplulukların gıda güvenliğini ve ekonomik bağımsızlığını tehdit etmektedir. Örneğin Kanada'daki yerli topluluklar, ekonomik ve besin açısından büyük ölçüde balıkçılığa bağımlıdır (Marushka vd., 2021). Balık stoklarının tükenmesi yalnızca bu toplulukların geçim kaynaklarını sekteye uğratmakla kalmaz aynı zamanda sürdürülebilir deniz kaynakları yönetimine dayalı kültürel geleneklerin de zayıflamasına yol açar (Dobrowolska ve Ferguson, 2021).

Arktik bölgesinde yasa dışı balıkçılıkla mücadele etmek ve mavi ekonomi çerçevesinde sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı sağlamak, Arktik devletleri, uluslararası kuruluşlar ve bölgesel paydaşların ortak çabalarını gerektirmektedir. Düzenleyici çerçevelerin güçlendirilmesi, izleme ve gözetim kapasitesinin artırılması ve Orta Arktik Okyanusu Balıkçılık Anlaşması (CAOFA) gibi girişimler yoluyla Uluslararası iş birliğinin geliştirilmesi, yasa dışı balıkçılığın etkilerini hafifletmek için kritik öneme sahiptir. Arktik Konseyi gibi kurumlar, ortak yönetişimi teşvik etme ve bilgi paylaşımını güçlendirme açısından önemli işlevlere sahiptir. Konsey'in girişimlerinin yanı sıra IMO gibi kuruluşların katkıları, Arktik'te deniz güvenliğini geliştirmek için bir çerçeve sunmaktadır. Rusya, Kanada ve Norveç gibi Arktik devletleri arasında imzalanan ikili ve çok taraflı anlaşmalar, gözetim, hukuk uygulamaları ve koordinasyonun güçlendirilmesi açısından kritik öneme sahiptir.

3.4. İnsan Güvenliği

İklim değişikliği, insan güvenliği açısından kırılganlığı artıran ve “kayıp ve zarar” potansiyeli taşıyan bir olgu olarak değerlendirilmektedir. İklim olaylarının ve çevresel değişimlerin nüfusun yer değiştirmesine ve göç etmesine yol açmasıyla insanların kırılganlığının arttığı yönündeki görüş giderek daha fazla kabul görmektedir. İnsan ticareti de bu kırılganlık ile doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda, çevresel faktörler—özellikle iklim değişikliği—insan ticaretini tetikleyen bir “itici faktör” olarak ele alınmaktadır (UN, 2019).

Arktik bölgesinde insan ticareti, artan ekonomik faaliyetler ve iklim değişikliğiyle doğrudan bağlantılı olarak yükselen bir güvenlik sorunu hâline gelmiştir. Nicole Bromfield'in 2008 yılında yaptığı uyarı, günümüzde de

geçerliliğini korumaktadır: “İnsan ticareti, Arktik bölgelerindeki en acil sorun olmayabilir. Ancak küreselleşme ve artan göç, Arktik uluslarını etkilemeye devam ettikçe insan ticareti de bu etkilere dâhil olacaktır” (Perry, 2019, s. 260). Bu bağlamda, Arktik bölgesinin göç, zorla çalıştırma ve cinsel sömürü bağlamında insan ticareti açısından artan bir risk potansiyeline sahip olabileceği ileri sürülebilir.

İklim değişikliğinin neden olduğu yerinden edilmeler, geleneksel geçim kaynaklarını kaybeden yerel toplulukları ve göçmenleri insan tacirlerinin hedefi hâline getirmektedir. Arktik bölgesinde doğal kaynakların çıkarılmasına ve ekonomik fırsatlara yönelik artan ilgi, dış bölgelerden gelen insanların kuzeye doğru hareketini hızlandırmaktadır. Bu artan dış etkileşimler, özellikle yerli halklar ve kadınlar açısından insan ticareti riskini artırmaktadır (Sweet, 2014).

İnsan ticareti mağduru olmanın pek çok nedeni ve kişileri savunmasız hâle getiren çeşitli faktörler bulunmaktadır. Özellikle İnuit halkı açısından tarihsel süreçte yaşanan olaylar, bu kırılganlığı derinleştirmiştir. Yerleşim okulları ve diğer asimilasyon politikalarının dayatılması, İnuitlerin geleneksel yaşam biçimini ve kültürünü olumsuz yönde etkilemiştir. Bu tarihsel travma, artan suç oranları, madde bağımlılığı ve kuzeydeki topluluklarda şiddet ile cinsel istismarın normalleşmesi gibi sosyal sorunlara yol açmıştır. Bunun yanı sıra kuzey bölgelerinde temel sağlık ve sosyal hizmetlerin yaygın olarak eksik olması, durumu daha da kötüleştirmektedir. Aşırı kalabalık konutlar ve barınma seçeneklerinin yetersizliği, yoksulluk, eğitim ve istihdam eksikliği ile mesleki beceri eksikliği gibi unsurlar, İnuit halkını insan ticareti riskine karşı daha savunmasız hâle getirmektedir (Pauktuutit Inuit Women of Canada, 2013).

İnsan ticaretinin mağduru olma riski taşıyan bireyler açısından çeşitli yapısal faktörler etkili olup özellikle İnuit kadınları ve kız çocuklarını savunmasız kılan çok sayıda durum söz konusudur (Pauktuutit Inuit Women of Canada, 2013). Ottawa’da ticari cinsel sömürüye zorlanan kadınlar, doğrudan topluluklarından kaçırılmamaktadır. Ancak kentteki yoksulluk oranları son derece yüksek olup Ottawa’da yaşayan İnuit nüfusunun %69’u yıllık 20.000 doların altında bir gelirle geçinmek zorundadır ve İnuitler arasında işsizlik oranı, kentteki İnuit olmayan nüfusa kıyasla dokuz kat daha fazladır. Bu koşullar nedeniyle bu kadınlar çoğu zaman kendilerini sömüren kişilere yemek ve barınak karşılığında bağımlı hâle gelmektedir (Miron, 2019).

İnsan ticareti, tespiti ve müdahalesi zor bir sorun olarak değerlendirilmektedir. 2005 yılından bu yana Barents Avrupa Arktik bölgesindeki insan ticaretine karşı iş birliği yapmak amacıyla özel bir görev gücü faaliyet göstermektedir. Şu ana kadar Arktik'te insan ticareti vakalarının hukuki süreçlere taşınma oranı oldukça düşük olsa da endüstriyel faaliyetlerin artması ve konuya ilişkin farkındalığın yükselmesiyle birlikte bu tür davaların sayısında artış yaşanması beklenmektedir (Arctic Portal, 2009). İsveç, ABD (Alaska), Finlandiya, İzlanda, Norveç, Grönland (Danimarka), Kanada ve Rusya gibi Arktik ülkeleri, insan ticaretinin nedenleri ve sonuçlarıyla mücadele etmek ve bu sorunun küresel ölçekte ortadan kaldırılması yönünde çaba göstermekle yükümlüdür (Bromfield, 2008, s. 14).

Hukuki ve kurumsal çerçeveler, insan ticaretine karşı mücadelede kritik bir rol oynamakta olup Arktik devletleri bu soruna yönelik ulusal ve uluslararası düzenlemeler geliştirmektedir. Arktik kıyı devletlerinin ve Arktik Konseyi'nin koordinasyonu, etkili yönetişimin sağlanmasında belirleyici bir faktör olmaya devam etmektedir. Arktik'te insan ticaretine karşı toplumsal direnç kapasitesinin geliştirilmesi, çok boyutlu bir yaklaşımı gerektirmektedir. Bu bağlamda denizcilik alanında farkındalığın artırılması, kolluk kuvvetlerinin kapasitesinin güçlendirilmesi ve uluslararası iş birliğinin geliştirilmesi kritik öneme sahiptir. Arktik devletleri, potansiyel tehditleri caydırmak ve uluslararası deniz hukuku çerçevesinde uyumluluğu sağlamak amacıyla koordineli gözetim ve devriye mekanizmalarına yatırım yapmalıdır.

SONUÇ

Christian Bueger'in deniz güvenliği matrisinde yer alan dört temel boyutun Arktik'e uygulanması, güvenlik meselelerini dar bir askerî perspektifin ötesine taşımaktadır. Diğer bir ifadeyle bu çok boyutlu çerçeve, geleneksel güvenlik anlayışının ötesine geçerek Arktik deniz güvenliğinin bütüncül bir analizini mümkün kılmaktadır. Arktik, iklim değişikliğinin etkileri ve artan jeopolitik gerilimler nedeniyle ortaya çıkan yeni tehditlerle karşı karşıyadır. Çalışmada, Bueger'in matrisi ile bu tehditler daha geniş güvenlik kaygıları çerçevesinde ele alınmıştır. Arktik deniz güvenliği için sadece devlet merkezli güvenlik tehditlerinin değil çevresel, ekonomik ve insani meselelerin de tehdit olarak değerlendirilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Arktik; çevresel, ekonomik ve jeopolitik meselelerin iç içe geçtiği ve askerî güvenlik, çevresel güvenlik ve ekonomik güvenliğin etkileşim hâlinde olduğu bölgededir.

Arktik deniz güvenliği için devletlerin ulusal güvenlik sağlama ve g rekabetleri tehdit oluşturmaktadır. Arktik'te mevcut olan devletlerarası sınır anlaşmazlıklarına yenilerinin de eklenmesi beklenmektedir. Son günlerde ABD Başkanı Trump'ın Grönland üzerinden dile getirdiği egemenlik söylemi bu anlaşmazlıkların ilerleyen zamanlarda da devam edeceğinin sinyallerini vermektedir. Devletlerarası anlaşmazlıkların yanı sıra Rusya'nın Arktik'teki askerileşme yönündeki faaliyetleri arttırması ve devam eden Ukrayna Savaşı'nın etkilerinin Arktik'e yansımaları Rusya ve diğer bölge devletleri açısından ulusal güvenliklerine tehdit oluşturmaktadır. Rusya'nın bölgede artan askeri faaliyetleri NATO'nun da bölgede askeri varlığını arttırma sürecini başlatmıştır. Böylelikle NATO yesi bölge devletlerinin Rusya'nın faaliyetlerini tehdit olarak algılayıp bu tehditlere aynı şekilde cevap verebilme kabiliyetlerini arttırması güvenlik ikilemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bölgede "kendini Arktik'e yakın devlet" olarak tanımlayan Çin'in politikaları ve bu politikalar doğrultusunda bölgede artan etkisi de deniz güvenliği yönünden önem taşıyan diğer bir unsurdur. Arktik deniz güvenliği için ulusal güvenlik boyutu Arktik devletlerinin kara sularını savunma stratejileri ve bölgedeki artan askeri varlıklar, özellikle Rusya ve NATO lkeleri bağlamında tehdit içermektedir.

Dünyanın diğer bölgelerine oranla iklim değişikliğinin giderek daha fazla tehdit ettiği Arktik'in hassas ekosistemi ve petrol, doğal gaz gibi kaynakların çıkarılması ile artan deniz trafiğinin çevresel etkileri Arktik deniz güvenliği açısından tehdit oluşturmaktadır. Buzulların erimesi ve buna bağlı olarak yeni deniz ticaret yollarının açılması ile bölge erişebilir hâle gelmektedir. Bölgenin zengin doğal kaynakları ve bu kaynaklarının keşfedilmesine bağlı olarak çıkarılma süreçleri deniz çevresi açısından ciddi risk oluşturmaktadır. Artan deniz trafiği sadece deniz kazalarını değil aynı zamanda deniz kirliliği sorununu da beraber getirmektedir. Altı izilmesi gereken bir husus ise Arktik'te deniz kazalarına bağlı deniz kirliliğinin önlenmesi ve temizlenmesi, diğer deniz bölgelerine kıyasla çok daha karmaşık ve zorlu bir süreçtir. Arktik'in buzullar kaplı olması, aşırı soğuk havası kazalara hızlı müdahaleyi zorlaştırmakta ve yetersiz altyapıya sahip olması ise deniz güvenliği açısından sorun teşkil etmektedir. Arktik, birçok devletin deniz yetki alanlarının keşiştiği bir bölge olduğu için çevresel felaketlere karşı koordineli bir müdahale diğer bölgelere oranla daha zor gzlmektedir. Uluslararası anlaşmalar ve bölgesel iş birliği mekanizmalarının etkinliği bu noktada önem taşımaktadır.

Mavi ekonomi başlığı altında deniz güvenliği tehdidi olarak yasa dışı balıkçılık Arktik için ciddi bir tehdittir. Arktik'te açılan yeni deniz yolları ve kaynakların sunduğu ekonomik fırsatlar yasa dışı balıkçılık için temel oluşturmaktadır. Arktik Okyanusu'ndaki buz tabakalarının erimesi, daha önce erişilemeyen balıkçılık alanlarına erişim fırsatı sunmaktadır. Bu durum, ticari balıkçılar kadar yasa dışı faaliyet gösteren tekneler için de yeni fırsatlar yaratmaktadır. Arktik'in kendine özgü ve çeşitli balık türlerine ev sahipliği yapması yine yasa dışı faaliyetlere zemin hazırlayabilir. Arktik'te morina, pisi balığı, karides ve yengeç gibi yüksek ticari değere sahip türler bulunmaktadır. Bu türler için artan küresel talep, yasa dışı balıkçılığı teşvik etmektedir. Bölgedeki denetim kapasitesi sınırlıdır ve bazı alanlarda düzenlemeler yetersizdir. Özellikle uluslararası sulara yakın bölgelerde yasa dışı balıkçılık riski artmaktadır.

Yerli toplulukların güvenliği, geçim kaynakları ve Arktik'teki sosyoekonomik dönüşümün geniş kapsamlı etkileri deniz güvenliği kapsamında önem taşımaktadır. Arktik bölgesi, coğrafi zorlukları ve düşük nüfus yoğunluğu nedeniyle insan ticareti açısından düşük riskli bir bölge olarak kabul edilse de zorla çalıştırma, yasa dışı göç ve organize suç faaliyetleri mevcuttur. Daha erişebilir Arktik ile insan ticareti faaliyetlerinin artması muhtemel bir senaryodur. Arktik'te farklı yerli halkların olması insan tacirleri için kırılgan topluluk kategorisi taşımaktadır. Diğer bir ifade ile insan ticareti, özellikle savunmasız toplulukları hedef alan bir suçtur ve Arktik yerli halkları da bu riskle karşılaşabilir. Zorlu yaşam koşulları, ekonomik eşitsizlik ve sosyal hizmet eksiklikleri gibi faktörler, insan ticareti açısından yerli halkı savunmasız hâle getirebilir. Yasa dışı göç ve insan ticareti Arktik için kısa vadede olmasa da uzun vadede dikkate edilmesi gereken bir deniz güvenliği tehdididir.

Deniz güvenliği, güvenlik çalışmaları içinde gelişmekte olan bir alt alan olup Bueger'in matrisinin Arktik'e uygulanması ve bölge deniz güvenliği tehditlerinin analiz edilmesi alan yazını için önem taşımaktadır. Arktik'te sadece geleneksel güvenlik tehditleri değil ayrıca geleneksel olmayan deniz güvenliği tehditleri de mevcuttur. Buzulların erimesi ile daha erişebilir hâle gelen Arktik'te yeni deniz güvenliği tehditlerinin de ortaya çıkması beklenmektedir. Bu açıdan, tehditlerinin bütüncül olarak ele alınması önem taşımaktadır. Bir deniz güvenliği tehdidi başka bir deniz güvenliği ile ilişkili olabilmekte ve/veya diğer bir deniz güvenliği tehdidini tetikleyebilmektedir. Kutup bilimcilerin sıklıkla kullandığı "Arktik'te olan sadece Arktik ile sınırlı kalmaz" cümlesi bölgenin deniz güvenliği açısından da geçerli bir popüler söylemdir (Lowery, 2023).

KAYNAKÇA

- Acs, M. K. (2019). Blue Economy, The Way to Sustainable Development of Bangladesh and Its Challenges and Constraints. *Academia. edu*.
- Akpınar, Ö. M. (2014). *Avrupa Birliği'nin Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ve Uluslararası Hukukun İncelenerek Türkiye'nin Mevcut Deniz Emniyeti ve Güvenliği Politikası ile Mukayesesi*. (AB Uzmanlık Tezi) Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- Altunkaya, E. (2023). *Arctic Region in the Era of Climate Change: A Zone of Cooperation or a Zone of Conflict* (Doktora Tezi) Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- AMSA (2009). *Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report*. Erişim Tarihi: 4 Şubat 2025, https://www.pame.is/images/03_Projects/AMSA/AMSA_2009_report/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf
- Andreassen, N. (2018). Energy in A Changing North. *The Circle*, 1.
- Arctic Centre (2025). *The Arctic Region*. Erişim Tarihi: 4 Şubat 2025, <https://www.arcticcentre.org/EN/arcticregion>
- Arctic Portal (2009). *Organized Crime in the Arctic*. Erişim Tarihi: 1 Mart 2025, <https://arcticportal.org/ap-library/yar-features/138-organized-crime-in-the-arctic>
- Arktik Konseyi (2020). *Interview with Arctic Council Observer: International Maritime Organization*. Erişim Tarihi: 5 Şubat 2025, <https://arctic-council.org/news/interview-with-arctic-council-observer-international-maritime-organization/>
- Baldıran, S. (2023). Avrupa Birliği'nin Arktik Politikası. *Novus Orbis: Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 5(1), 75-107.

- Batool, F. (2023). *The Arctic Region: A New Frontier for Geostrategic Competition*. Erişim Tarihi: 3 şubat 2025, <https://www.paradigmshift.com.pk/the-arctic-region/>
- BBC (2019). *Trump'tan Grönland'a Gökdelenli Mesaj: Söz Veriyorum Bunu Yapmayacağım*. Erişim Tarihi: 3 şubat 2025, <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-49405255>
- Biedermann, R. (2020). The Polar Silk Road: China's Multilevel Arctic Strategy to Globalize the Far North. *Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations*, 6(2), 571-VI.
- Blunden, M. (2012). Geopolitics and The Northern Sea Route. *International Affairs*, 88(1), 115-129.
- Boylan, B. M. (2021). Increased Maritime Traffic in the Arctic: Implications for Governance of Arctic Sea Routes. *Marine Policy*, 131, 104566.
- Bowes, M. D. (2009). Impact of Climate Change on Naval Operations in the Arctic. *Center for Naval Analyses*.
- Bromfield, N. (2008). Human Trafficking as a Human Rights Issue and Policy Responses of Arctic Nations. *The Fifth NRF Open Assembly Anchorage*, 1-16.
- Bueger, C. (2015). What is Maritime Security?. *Marine Policy*, 53, 159-164.
- Buzan, B., Wæver, O., & De Wilde, J. (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. Lynne Rienner Publishers.
- Chaturvedi, S. (2013). China and India in the 'Receding' Arctic: Rhetoric, Routes and Resources. *Jadavpur Journal of International Relations*, 17(1), 41-68.
- Cheeseman, K. (2025). *Costal Poverty and Vulnerability Dynamics*. K4DD Rapid Evidence Review 207. Brighton, UK: Institute of Development Studies. DOI: 10.19088/K4DD.2025.048.

- Cordner, L. (2014). Risk Managing Maritime Security in the Indian Ocean Region. *Journal of the Indian Ocean Region*, 10(1), 46-66.
- Dalmau, A. (2020). *The Arctic, One of the Planet's Most Sensitive Regions to Climate Change*. Erişim Tarihi: 26 Ocak 2025, https://www.submon.org/en/the-arctic-one-of-the-planets-most-sensitive-regions-to-climate-change/?gad_source=1&gclid=EAIaIqobChMIIsrfZge-LiwMVp5SDBx1dNwa8EAAYASAAEgKyi_D_BwE
- Dobrowolska M. & Ferguson K. (2021). *Executive Summary: Security Challenges in The Arctic*. Erişim Tarihi: 26 Ocak 2025, <https://www.counterterrorismgroup.com/post/executive-summary-security-challenges-in-the-arctic>
- Dodds, K. (2010). Flag Planting and Finger Pointing: The Law of the Sea, the Arctic and the Political Geographies of the Outer Continental Shelf. *Political Geography*, 29(2), 63-73.
- Eriksson, V. L. (2025). A New Cold War on the Horizon? A Qualitative Comparative Cross-Case and Time-Series Study on Circumpolar Dynamics and Shifts in Arctic Security Strategies.
- Erwin, S. (2025). *Trump's Interest in Greenland Highlights Space Race in the High North*. Erişim Tarihi: 24 şubat 2025, <https://spacenews.com/trumps-interest-in-greenland-highlights-space-race-in-the-high-north/>
- Fedi, L., Faury, O., & Etienne, L. (2020). Mapping and Analysis of Maritime Accidents in the Russian Arctic Through the Lens of the Polar Code and POLARIS System. *Marine Policy*, 118, 103984.
- Germir, H.N. (2019). Polar Kod Uygulamasının Dünya Ticareti Üzerine Etkileri. *Denizcilik ve Deniz Güvenliği 2019 Forumu*. Girne, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti. 353-368.

- Germond, B. (2015). The Geopolitical Dimension of Maritime Security. *Marine Policy*, 54, 137-142.
- Harvey C. (2021). *Passenger Vessel Grounding Shows Risks of Arctic Travel*. Erişim Tarihi: 16 Ocak 2025, <https://gcaptain.com/akademik-ioffe-passenger-vessel-grounding-risks-arctic-travel/>
- Henderson, J., & Loe, J. S. P. (2016). The Prospects and Challenges for Arctic Oil Development.
- Humpert, M. (2024). *First Non-Ice Class Container Ship Receives Arctic Permit*. High North News. Erişim Tarihi: 10 Ağustos 2025, <https://www.highnorthnews.com/en/first-non-ice-class-container-ship-receives-arctic-permit>
- International Maritime Organization (IMO) (2025). *International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)*. Erişim Tarihi: 17 Şubat 2025, <https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/polar-code.aspx#:~:text=The%20Polar%20Code%20is%20intended,environment%20and%20eco%2Dsystems%20of>
- Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press, USA.
- Konyshv, V., & Sergunin, A. (2019). The Changing Role of Military Power in the Arctic. *The Global Arctic Handbook*, 171-195.
- Lowery, T. (2023). *Never Mind Polar Bears, This is What You Should Have Learned About the Arctic in School*. Global Citizen. Erişim Tarihi: 10 Ağustos 2025, <https://www.globalcitizen.org/en/content/polar-bears-arctic-warming-climate-change/>
- Lundqvist, S. (2017). *Continuity and Change in Post-Cold War Maritime Security: A Study of the Strategies Pursued by the US, Sweden and Finland*

1991–2016 (Doctoral Thesis, Åbo Akademi University, 2017). Finland: Åbo Akademi University Press.

Mahan, A. T. (2011). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Read Books Ltd.

Mallia, P. (2010). *Migrant Smuggling by Sea: Combating a Current Threat to Maritime Security through the Creation of a Cooperative Framework*. Martinus Niljhoff Publishers.

Marushka, L., Batal, M., Tikhonov, C., Sadik, T., Schwartz, H., Ing, A., ... & Chan, H. M. (2021). Importance of Fish for Food and Nutrition Security Among First Nations in Canada. *Canadian Journal of Public Health*, 112(Suppl 1), 64-80.

Miron, K. (2019). *Ottawa Inuit Team Up with Other Indigenous Orgs on Human Trafficking*. Erişim Tarihi: 24 Şubat 2025, <https://nunatsiaq.com/stories/article/ottawa-inuit-team-up-with-other-indigenous-orgs-on-human-trafficking/>

Moe, A., Fjærtøft, D., & Øverland, I. (2011). Space and Timing: Why Was the Barents Sea Delimitation Dispute Resolved in 2010?. *Polar Geography*, 34(3), 145-162.

Nas, S. (2012). Emniyet ve Güvenlik Sözcükleri Üzerine Bir Çalışma. *Denizcilik Dergisi*, 60, 18-22.

Nesheiwat, J. (2021). *Why the Arctic Matters*. Erişim Tarihi: 1 Ocak 2025, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/why-the-arctic-matters/>

National Wildlife Federation (NWF) (2025). *The Arctic*. Erişim Tarihi: 14 Şubat 2025, <https://www.nwf.org/Educational-Resources/Wildlife-Guide/Wild-Places/Arctic>

Norwegian Safety Investigation Authority (NSIA) (2024). *Report on Loss of Propulsion and Near Grounding of Viking Sky*, Hustadvika, Norway 23 March 2019. Erişim Tarihi: 16 Ocak 2025, <https://nsia.no/Marine/Published-reports/2024-05#:~:text=On%2023%20March%202019%20Viking,in%20the%20engines'%20sump%20tanks>

Østhagen, A. (2016). High North, Low Politics—Maritime Cooperation with Russia in the Arctic. *Arctic Review on Law and Politics*, 7(1), 83-100.

Pauktuutit Inuit Women of Canada (2013). *Inuit Vulnerabilities to Human Trafficking*. Erişim Tarihi: 2 Ocak 2025, https://pauktuutit.ca/wp-content/uploads/Inuit-Vulnerabilities-to-Human-Trafficking_EN.pdf

Pedersen, T. (2006). The Svalbard Continental Shelf Controversy: Legal Disputes and Political Rivalries. *Ocean Development and International Law*, 37, 339.

Perry, M. (2019). 14 ‘That Happens Up There?’ Human Trafficking and Security in the North American Arctic. In *the North American Arctic: Themes in Regional Security*. (Menezes, D.R., & Nicol, H.N. ed.) University College London.

Piechowicz, M. (2025). NATO and Russia's Actions in the Arctic as an Example of Symmetry in International Security. *Defense & Security Analysis*, 1-17.

Rahman, C. (2009). Concepts of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Visions for Good Order and Security at Sea, with Policy Implications for New Zealand.

Rantanen, M., Karpechko, A. Y., Lipponen, A., Nordling, K., Hyvärinen, O., Ruosteenoja, K., ... & Laaksonen, A. (2022). The Arctic Has Warmed Nearly Four Times Faster Than the Globe Since 1979. *Communications Earth & Environment*, 3(1), 168.

Reuters. (2009). *German Ships Successfully Make "Arctic Passage"*. Erişim

Tarihi: 10 Ağustos 2025,

<https://www.reuters.com/article/business/environment/german-ships-successfully-make-arctic-passage-idUSTRE58B01K/>

Rodrigue J. P. (2024). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge, 402 pages. ISBN 9781032380407.

Safety4Sea (2019). *MS Oliva Grounding: Oil Spill in One of the World's Most Remote Areas*. Erişim Tarihi: 6 Ocak 2025 <https://safety4sea.com/cm-ms-oliva-grounding-oil-spill-in-one-of-the-worlds-most-remote-areas/>

Schulze, M. N. (2014). *China in the Arctic, Concerns for Arctic Maritime Security and US Homeland Security: A Single Case Study*. Northcentral University.

Sheehan, R., Dalaklis, D., Christodoulou, A., Drewniak, M., Raneri, P., & Dalaklis, A. (2021). The Northwest Passage in the Arctic: A Brief Assessment of the Relevant Marine Transportation System and Current Availability of Search and Rescue Services. *Logistics*, 5(2), 23.

Shin, W. W. (2025). *Arctic's 'Sad' Future, Panama Canal 'Tragedy'? Trump's Inauguration Pledge to Expand US Soil Fuels Concerns*. Erişim Tarihi: 25 Ocak 2025, <https://www.channelnewsasia.com/world/trump-greenland-arctic-china-russia-panama-canal-4883221>

Sönmez, D. (2025). Russia's Changing Arctic Policy: From Economic Ambitions to Military Dominance. Erişim Tarihi: 10 Ağustos, 2025, <https://theloop.ecpr.eu/russias-changing-arctic-policy-from-economic-ambitions-to-military-dominance/>

Sumida, J. (2014). Alfred Thayer Mahan, Geopolitician. In *Geopolitics, Geography and Strategy* (pp. 39-62). Routledge.

Sweet, V. (2014). Rising Waters, Rising Threats: The Human Trafficking of Indigenous Women in the Circumpolar Region of the United States and Canada. *The Yearbook of Polar Law Online*, 6(1), 162-188.

The Guardian (2018). *Melting Arctic Ice Opens New Route from Europe to East Asia*. Erişim Tarihi: 10 Ağustos 2025, <https://www.theguardian.com/world/2018/sep/28/melting-arctic-ice-opens-new-route-from-europe-to-east-asia>

The State Council of the People's Republic of China (2018). *Full Text: China's Arctic Policy*, 26 January 2018. Erişim Tarihi: 10 Ağustos 2025, http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm

Till, G. & Bekkevold, J. I. (2016). *International Order at Sea: What It Is. How It Is Challenged. How It Is Maintained* (pp. 3-14). Palgrave Macmillan UK.

Till, G. (2008). A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: What's New? What's Next? A View from Outside. *Defence Studies*, 8(2), 240-257.

Tsiouvalas, A., & Enyew, E. L. (2023). The Legal Implications of the 2022 Canada-Denmark/Greenland Agreement on Hans Island (Tartupaluk) for the Inuit Peoples of Greenland and Nunavut. *The Arctic Institute-Center for Circumpolar Security Studies*, 24.

The US Department of Energy (2020). *About Energy in the Arctic*. Erişim Tarihi: 16 Ocak 2025 <https://www.energy.gov/arctic/articles/arctic-energy-office-factsheet-energy>

Tutak, E. (2023). Deniz Güvenliğinde 21. Yüzyıl Tehditlerinin AHP Yöntemiyle Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 19(44), 101-137.

United Nations (UN) (2019). Massive Displacement, Greater Competition for Scarce Resources Cited as Major Risks in Security Council Debate on Climate-Related Threats. Erişim Tarihi: 9 Ağustos 2025, <https://press.un.org/en/2019/sc13677.doc.htm>

USGS [United States Geological Survey] (2008). *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*, Erişim Tarihi: 24 Ocak 2025, <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>

Zysk, K. (2016). Maritime Security and International Order at Sea in the Arctic Ocean. Jo Inge Bekkevold & Geoffrey Till (ed.), *International Order at Sea*. Palgrave Macmillan. ISBN 978-1-137-58662.

WWF (2025). *Oil and Gas*. Erişim Tarihi: 24 Ocak 2025 <https://www.arcticwwf.org/threats/oil-and-gas/>