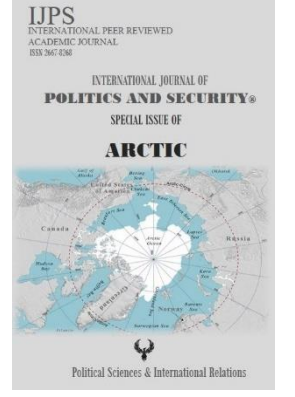


International Journal of Politics and Security (IJPS)

ISSN: 2667-8268

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/ijps>



Arktik Bölgesi'nde Yaşanan Güncel Sorunlar ve İkili Anlaşmazlıklar

Yazar(lar) / Author(s): Ayşe Gülsüm ÇALIK

Kaynak / Source: International Journal of Politics and Security (IJPS) / Cilt. 3 / Sayı. 1 / April. 2021, ss. 99-128.

Geliş Tarihi / Date of Arrival : 25.12.2020

Kabul Tarihi / Date of Acceptance : 26.03.2021

Bu Makaleye Atıf İçin / To cite this article:

Çalık, Ayşe Gülsüm. "Arktik Bölgesi'nde Yaşanan Güncel Sorunlar ve İkili Anlaşmazlıklar". *International Journal of Politics and Security (IJPS)*, Cilt. 3, Sayı. 1, 2021, ss. 99-128.

Bu makalenin tüm hakları International Journal of Politics and Security (IJPS) Dergisi'ne aittir. Önceden yazılı izin almadan hiçbir iletişim, kopyalama ya da yayın sistemi kullanılarak yeniden yayımlanamaz, çoğaltılamaz, dağıtılamaz, satılamaz veya herhangi bir şekilde kamunun ücretli/ücretsiz kullanımına sunulamaz. Akademik amaçlı alıntılar bu kuralın dışındadır. Yazıda belirtilen fikirler yalnızca yazarına/yazarlarına aittir.



Arktik Bölgesi'nde Yaşanan Güncel Sorunlar ve İkili Anlaşmazlıklar

Ayşe Gülsüm ÇALIK*

Özet

Son yıllarda özellikle buzulların gözle görülür biçimde erimesi sonucunda Kuzey Kutup Bölgesi uluslararası statü ve egemenlik alanları konusunda dikkat çekmeye başlamıştır. Sahip olduğu yer altı kaynakları ve yeni oluşan ulaşım yolları ile yakın gelecekte deniz ticaret yollarıyla birlikte enerji alanında da başat rol üstlenecek olan bölge aslında bilinenin ötesinde daha karmaşık çıkar ilişkilerine de ev sahipliği yapmaktadır. Bölge, kıyısı olan Amerika, Rusya, Norveç, Kanada ve Grönland dışında onlarca küçük adaya sahiptir. Adalar temelinde ortaya çıkan egemenlik mücadelesi kıyısı olan ülkelerin dış politikalarını da önemli şekilde etkilemektedir. Bu çalışmada Arktik Bölgesi'nin güvenlik ve enerji boyutunun yanı sıra adalar merkezinde oluşan güncel sorunlar ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Arktik Bölgesi, Kuzey Kutbu, Güvenlik, Enerji, Deniz Yolları.

Current Problems and Bilateral Disputes in the Arctic Region

Abstract

In recent years, especially as a result of the apparent melting of glaciers, the Arctic Region has started to draw attention to its international status and sovereignty areas. With its underground resources and newly formed transportation routes, the region, which will play a dominant role in the field of energy along with maritime trade routes, is home to more complex interest relations beyond what is known. The region has dozens of small islands apart from coastal America, Russia, Norway, Canada, and Greenland. The sovereignty struggles to emerge based on the islands have a significant impact on the foreign policies of the countries on the coast. This study explains the security and energy aspects of the Arctic Region, as well as current problems in the center of the islands.

Keywords: Arctic Region, North Pole, Security, Energy, Sea Routes.

1. Giriş

Küresel ısınmanın etkilerinin daha da belirginleştiği son on yılda Arktik Bölgesi, sadece iklim konuları ile ilgili yapılan bilimsel araştırmalarla değil, aynı zamanda uluslararası politikada da dikkat çekmeye başlamıştır. Buzul kütlelerinin yüksek oranlarda erimesiyle önceki yüzyıllarda girilmesi imkânsız olan bölgeye erişim kolaylaşmış, zengin doğal kaynak potansiyeli ve yeni ticaret yollarının kullanım ihtimali, bölgeyi küresel bir coğrafyaya dönüştürmüştür.

Küresel boyutlarda stratejik öneme sahip olan bölgede, Soğuk Savaş sonrası istikrarlı bir uluslararası politik düzen hâkim olmasına rağmen ortaya çıkmaya başlayan yeni potansiyel ile devletlerin bölge politikalarında çıkar çatışmalarının artacağı bilinen bir gerçektir. Bu

* Doktora Adayı, Ankara Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı, E-mail: aysegulsumcalik@gmail.com, ORCID: 0000-0003-3450-7451

Geliş Tarihi: 25.12.2020 - **Kabul Tarihi:** 26.03.2021



sebeple istikrarın sürdürülebilmesi veya işbirliğin yapılabilmesi için, bölgeye hâkim uluslararası siyasi düzenin doğasını anlamak önemlidir. Fakat Antarktika’da olduğu gibi (Antarktika Anlaşması)¹ uluslararası bir anlaşma veya hukuki statü bulunmadığından Arktik Bölgesinde işbirliğin sağlanması zordur.²

Bölge üzerinde uluslararası hukuk anlamında devletlerin konsensüse ulaşamadıkları ve yer altı kaynaklarının da hala tam olarak ölçülemediğini göz önünde bulundurarak, çalışmada özellikle ikili anlaşmazlıklar konusu merkeze alınmıştır. Bu çalışmada cevap aranan temel konuyu, Arktik Bölgesi’nde var olan güncel sorunlar oluşturmaktadır. Bu sorunlar özellikle devletlerarasında yaşanan ikili anlaşmazlıklar ve en genel hatlarıyla hukuki uyuşmazlıklar konularını içermektedir. Çalışmanın ilk kısmında Arktik Bölgesi ve önemini açıklamak için yer altı kaynakları ve deniz yolları konusu analiz edilmiştir. İkinci bölümde bölgede yaşanan sorunlar, birinci bölümde verilen temel nedenler çerçevesinde ele alınmıştır. Başlıca ikili sorunlar “Bering Denizi’ndeki ABD-Rusya Anlaşmazlığı, Barents Denizi ve Svalbard Adası’nda yaşanan Rusya-Norveç anlaşmazlığı, Hans Adası Kanada-Danimarka anlaşmazlığı ve Grönland’ın önemi ve Grönland özelinde ABD-Çin rekabeti” tartışılmıştır. Son bölümde ise devletlerin bölgedeki faaliyetleri ve ilişkileri ele alınarak bölge değerlendirilmesi yapılmış ve Türkiye’nin bölge ile olan ilişkisi incelenmiştir. Çalışma kıyıdaş olan ülkelerin bölge politikalarını karşılaştırmalı olarak analiz eden çalışmaların Türkçe literatürde sayıca fazla olması sebebi ile *ikili anlaşmazlıklar ve egemenlik sorunlarına* odaklanarak farklı alanlara yönelmeyi amaçlamaktadır.

2. Arktik Bölgesi

Arktik’in coğrafi sınırlarını tanımlama konusunda net bir fikir birliği bulunmasa da Uluslararası İlişkiler (Uİ) alanında 66. Kuzey Paraleli ile Kuzey Kutup Noktası arasındaki buzla kaplı alan olarak kabul görmektedir. Bu tanımlanan alan, yaklaşık 9 milyon kilometrekare karalardan oluşan 27 milyon kilometrekare bir bölgeyi kapsar. Bu da ABD’nin yaklaşık 2 katı

¹Antarktika Antlaşması Sistemi (ATS), 1959 Antarktika Antlaşması ile temsil edilir. Antlaşma ve anlaşmaların ve eylemlerin ilke ve hedeflerinin ilerletilmesinde kabul edilen önlemler uluslararası barış ve güvenliği teşvik eden ileri görüşlü bir uluslararası işbirliği sistemini oluşturur. Antarktika’nın sadece barışçıl amaçlarla kullanılmasına ilişkin antlaşma hükümleri; bölgenin askersizleştirilmesi ve tarafsızlaştırılması, bilimsel araştırma özgürlüğü, Antarktika’nın serbest bölge olarak ilan edilmesi ve ülkelerin bu amaçlar için işbirliği içinde olmaları temelinde uluslararası hukuk rejiminin unsurlarını oluşturmaktadır.

²P. R. Ali, “An Erosion of Confidence? The Antarctic Treaty System in the Twenty-first Century”, içinde *Diplomacy on Ice*, D. Liggett (United States of America: Yale University Press, 2015), 61.



ve Avrupa Birliği'nin 3,50 katından daha büyük bir alana tekabül etmektedir.³ Tanımlanan bölgeye kıyısı olan ülkeler "Arktik Beşlisi" olarak adlandırılır. Bunlar Rusya, ABD, Kanada, Norveç ve Danimarka (Grönland)'dan oluşur. Bu bölgeye kıyısı olmadığı halde bölgede egemenliği olan ülkeler ise Finlandiya, İzlanda ve İsveç'tir. Bölge içerisinde Barents Denizi, Ak Denizi, Kara Denizi, Laptev Denizi, Doğu Sibirya Denizi, Chuckchee Denizi, Beaufort Denizi, Linkoln Denizi, Greenland Denizi ve Norveç Denizi olmak üzere on adet deniz bulunmaktadır. Bölge, ayrıca hem yer altı (Gakkel, Lomonosov, Alfa ve Mendeleev sıradağları) oluşumları hem de girintili coğrafi yapısı (30'dan fazla burun ve onlarca küçük büyük ada) sebebiyle kıyıdaş devletler arasında özellikle kıta sahanlığı konusunda anlaşmazlıkların temelini de kendi doğasında barındırmaktadır. Kuzey Kutbu'nda yer alan önemli adalar; (büyüklüklerine göre) Grönland (2.130.000 km²), Baffin Adası (507.414 km²), Victoria Adası (217.291 km²), Ellesmere Adası (196.236 km²), Novaya Zemlya (82.180 km²), Svalbard (63.080 km²), Yeni Sibirya Adaları (38.400 km²) ve Severnaya Zemlya (37.560 km²).⁴

Harita 1. Arktik Bölgesi



³ Andrew J. Hund, *Antartica and the Arctic Cicle: A Geographic Encyclopedia of the Earth's Polar Regions*, ABC-CLIO (Amerika, 2014), 67.

⁴ Encyclopaedia Britannica, Arctic Ocean, 2020, <https://www.britannica.com/place/Arctic-Ocean/Sea-ice>.



Kıtaların orta noktasında konumlanan bölge, Arktik Beşlisi başta olmak üzere Çin, Hindistan, Japonya ve Avrupa ülkeleri ile Avrupa Birliği ve NATO gibi önemli uluslararası aktörlerin de özellikle deniz yolları konusunda yakın takibi içerisinde. Bununla birlikte potansiyel değeri ile beraber bölge içerisinde en küçük kara parçası (Hans Adası gibi) dâhi ayrıcalıklı bir jeopolitik öneme sahiptir.

3. Arktik Bölgesi'nin Önemi

Arktik Bölgesi, Vikingler tarafından keşfedildiği 6. yüzyıldan⁵ itibaren yerli halkların balıkçılık, buz ticareti ve kürk ticareti yaptığı bölge olmuştur⁶ (Cacho, 2020). Fakat Bölge'nin coğrafi konumunun stratejik önemi ilk olarak 2. Dünya Savaşı yıllarında Nazi Almanya'sı deniz kuvvetlerinin bölgeyi "ulaşılmaz kale" olarak adlandırması ile müttefiklerin dikkatini çekmiştir. Ayrıca 2. Dünya Savaşı yıllarında koşulların uygun olduğu yaz aylarında ABD ve İngiltere tarafından SSCB'ye gönderilen yardımların güzergâhı olarak da kullanılmıştır. Bununla birlikte bölge uluslararası önemini en fazla Soğuk Savaş yıllarında kazanmıştır. Bunun en temel nedeni ise Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) arasında coğrafi olarak en yakın olan bölgenin Bering Boğazı olmasıdır. Sonuçta hem ABD hem de SSCB tarafından bölgeye erken uyarı radar sistemleri başta olmak üzere askerileştirme faaliyetleri gerçekleşmiştir.⁷ Fakat Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte başta Rusya'nın bölgeye olan ilgisinin azalması⁸ ve iç politikasına yönelmesinin etkisiyle Uİ'de Arktik'e olan ilgi azalarak sadece bilimsel incelemeler yapan araştırma grupları ile anılmaya başlanmıştır. 2005 sonrası döneme baktığımızda ise Rusya başta olmak üzere yakın çevresindeki tüm ülkeler tekrar bölge üzerine yoğunlaşmıştır.⁹ Özellikle Uİ alanında bölge uzmanlığı ile ilgili açılan lisansüstü eğitimler Avrupa ülkelerinde çok ciddi oranlarda artış göstermektedir. Maden bilimi ve deniz bilimi gibi disiplinler arası yapılan çalışmalarda temel

⁵ Kuzeyin keşfindeki erken faaliyetleri Yunanlı Pytheas'tan sonra Vikingler izlemiştir. Nansen, MS. 6. Yüzyılda ya da daha öncesinde Vikingler'in Kuzey Denizi'ni geçtiklerini ileri sürmüştür. Dönemin koşullarına göre denizcilik ve gemicilikte oldukça gelişmiş olan Vikingler, 9. Yüzyılda İzlanda'ya, 10. Yüzyılda Grönland'a ve 12. Yüzyılda da Svalbard'a ulaşmışlardır.

⁶ Javier Cacho, *Arctic obsession drove explorers to seek the North Pole, National Geographic*, (2020).

⁷ Heather Exner-Pirot, "The Arctic in International Affairs", *The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics*, ed. K. Coates ve C. Holroyd (Switzerland: Palgrave Macmillan, 2020), 233-251.

⁸ Bölgeye olan SSCB ilgisinin azalması ilk olarak Gorbaçov 1987 yılında bölgeyi "barış bölgesi" olarak tanımlayarak nükleer silahlardan arındırılarak barışçıl amaçlı çokuluslu bilimsel faaliyetlere ağırlık verilmesi konusunda destekleyen politikalar uygulaması ile başlamıştır.

⁹ Gail Fondahl ve Aileen A. Espiritu, "Russia's Arctic Regions and Policies", *The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics*, ed. Ken S. Coates ve Carin Holroyd (Switzerland: Palgrave Macmillan, 2020), 195-217.



olarak bölgenin geleceğine dair öngörülerde bulunmak amaçlanmaktadır. Bölgede yer alan buzulların en geç 2050 yılında erimesinin beklenildiği göz önünde bulundurulursa akademik anlamda bilimsel çalışmalar için bölge ayrı bir öneme sahip olmaya başlamıştır. ABD Dışişleri Bakanı Mike Pompeo'nun belirttiği gibi; “Kuzey Kutbu fırsat ve bolluğun ön saflarında yer alıyor. Dünyadaki keşfedilmemiş petrolün %13'ünü, keşfedilmemiş doğal gazının %30'unu ve bol miktarda uranyum, nadir toprak mineralleri, altın, elmaslar ve milyonlarca mil karelik kullanılmayan kaynak, balıkçılık bolluğu barındırıyor. Böylece Arktik Okyanusu hızla yeni stratejik önem kazanıyor. İlgili kıyı devletlerine yardımcı olan açık deniz kaynakları, yenilenen rekabete konu olmaktadır”.¹⁰

Kuzey Kutbu; barışı ve istikrarı sağlamak, ekonomik büyümeyi ve refahı arttırmak için bilinçli, sistematik ve sürekli işbirliğine ihtiyaç duyan bir bölgedir. Aynı zamanda kalkınma ve çevrenin korunması açısından da birlikte ilerlemenin sağlanması gerekmektedir. Bölgenin öneminin artmasıyla birlikte bölgede yer alan uluslararası örgütler de ayrı önem kazandı. Bunlar İskandinav (Nordik) Konseyi (1952), Barents Avrupa- Arktik Konseyi (1993) ve Arktik Konseyi'dir (1996). Özellikle Arktik Konseyi kıyıdaş tüm devletlerin kurucu olması sebebiyle en etkili olandır ve bölgede işbirliğini sağlama konusunda önemli bir role sahiptir. Bölgede ilk olarak 1952 tarihinde Nordik Konseyi Danimarka, İzlanda, Norveç ve İsveç kurucu üyeleri tarafından kuruldu. Finlandiya 1955'te, Faroe Adaları ve Aland 1970'de ve Grönland 1984'te Konseye katılım sağladılar. Nordik Konseyi'nin ilk Kuzey Kutbu İşbirliği Programı 1996 yılında başlatmıştır. Programın esas gündemi genel olarak iklim değişikliği ile başa çıkmak ve ona uyum sağlamak olmuştur. Bununla birlikte yerli halklar da dâhil olmak üzere bölgede sakin olan nüfusun genel yaşam standartlarının geliştirilmesi; ekonomik kalkınma ve iş fırsatlarının geliştirilmesi yenilik ve girişimciliğin desteklenmesi ile eğitim, öğretim ve beceri geliştirmeye yönelik işbirliklerinin yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır.¹¹

Barents Avrupa - Arktik Konseyi (BAAK), 1993 yılında kurulan, Barents Bölgesi ile ilgili konularda hükümetler arası bir işbirliği forumudur. Barents işbirliği, çevre, sağlık ve sosyal konular, yerli halklar, eğitim ve araştırma, altyapı, iş sektörü, acil durum hazırlığı ve güvenliğin sağlanması olmak üzere bir dizi alanı kapsamaktadır. Konseyin kurucu üyeleri;

¹⁰ Pompeo Hansler, *Melting sea ice presents new opportunities for trade*, CNN, 2019 <https://edition.cnn.com/2019/05/06/politics/pompeo-sea-ice-arctic-council/index.html>.

¹¹ Tobias Etzold, *The Case of the Nordic Councils*, International Peace Institute (New York, 2013).



Danimarka, Finlandiya, İzlanda, Norveç, Rusya, İsveç, Avrupa Komisyonu iken gözlemci statüsü ile katılan ülkeler; Kanada, Fransa, Almanya, İtalya, Japonya, Hollanda, Polonya, İngiltere ve Amerika Birleşik Devletleri'dir. Konsey başkanlığı iki yılda bir Norveç, Finlandiya, Rusya ve İsveç arasında değişimli olarak sağlanır. 2018-2020 dönem başkan olan ülke Norveç iken 2021-2023 dönemi başkanlığı Finlandiya'ya geçecektir.¹²

Arktik Konseyi, Kuzey Kutup Bölgesi'ne kıyısı olan hükümetleri ve Kuzey Kutbu'ndaki yerli halkın karşılaştığı sorunları ele alan üst düzey bir hükümetler arası forumdur. Kuzey Kutup Dairesi içindeki topraklar üzerinde egemenliği olan sekiz ülke ve yerli halkların delegeleri konseyin kurucu üyelerini oluşturur. Bunların dışında gözlemci devletler ise Almanya, Hollanda, Polonya, İngiltere, Fransa, İspanya, Çin, Hindistan, İtalya, Japonya, Güney Kore, Singapur ve İsviçre ve yerel halklardır. 2011 yılında Konsey, gözlemcilerin kabulü için kriterlerini açıklığa kavuşturmuştur. Başvuran devletin temel olarak bu kriterleri, Kuzey Kutup devletlerinin egemenliğini, Kuzey Kutbundaki egemenlik haklarını ve yargı yetkisini tanıması ve Kuzey Kutup Denizi için kapsamlı bir yasal çerçevenin geçerli olduğunu kabul etmesi gerekmektedir. İki yıllık süreler ile başkanlık daimi ülkeler arasında değişmektedir. Konseyin genel amaçları iklim değişikliği, sürdürülebilir kalkınma, Kuzey Kutbu izleme ve değerlendirme, kalıcı organik ve diğer zararlı oluşumlarla mücadele çalışmalarını kapsamaktadır.¹³

Konsey çalışmalarında bölge için barış ve güvenlik konularına ayrı bir başlık açmamakla birlikte öncelikli olarak iklim değişikliğinin sonuçlarına ve önleme yollarına odaklanarak işbirliğini arttırmayı amaçlamaktadır. İklim değişikliği ve Kuzey Kutbu denizlerinde buzulların erimesi nedeniyle, artık daha fazla enerji kaynağı ve deniz yolu erişilebilir hale gelmektedir. Kuzey Kutbu'nda bilinenden daha fazla miktarda petrol, gaz ve mineral rezervleri bulunduğu herkesin bildiği bir gerçek olmuştur. Bu sebeple de çevresel faktörler (bilimsel araştırmalar ve buz kıran gemilerinin kullanımı gibi) üye ülkeler arasında bölgesel anlaşmazlıklara sebebiyet oluşturmaktadır.¹⁴ Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne (BMDHS) göre devletlerin kıta sahanlığının 200 deniz mil sınırını aştığını

¹² Alyson Bailes, *The Arctic's Nearest Neighbour? An Evaluation of the UK's 2013 Arctic Policy Document* (UK, 2013).

¹³ Arctic Council, 2020, <https://arctic-council.org/en/>.

¹⁴ Amy Lauren Lovecraft ve Douglas C. Cost, "Policy Paradoxes: Challenges Confronting the Contemporary Arctic", *Leadership for the North : The Influence and Impact of Arctic Council Chairs*, ed. Douglas . C. Nord (Switzerland: Springer, 2019), 13-33.



kanıtlayabilmesi durumunda, devletlerin münhasır ekonomik bölgelerini genişletmelerine hak tanımaktadır. BMDHS, verdiği bu hak ile başta Rusya ve Amerika Arktik Bölgesi'nde kıta sahanlığını genişletmek için kendi kıtalarının devamı olduğunu savunarak bunu kanıtlamak için bilimsel araştırmalar yapmaktadırlar. Bu noktada tüm kıyıdaş ülkelerin daimi üye olduğu Arktik Konseyi en etkili uluslararası örgüt olarak öne çıkmaktadır. Bir diğer mesele ise gözlemci devletlerin sayısındaki artış ve ulusal güvenlik sorunlarının geçmiş yıllara kıyasla yaygınlaşmasıdır. Gözlemciler, Arktik Bölgesi'ne olan dikkatlerini arttırarak özellikle egemenlik konusunda hâlihazırda sorunlu olarak tanımlanan adalara yönelmişlerdir. Bunu Çin'in Grönland'daki maden şirketlerinin kazandığı özel statülerinde ve ticaret yolları için Rusya ile yaptığı anlaşmalarda açıkça görmekteyiz.

Kuzey Kutbu Konseyi'nin tavsiye niteliğinde verdiği kararların üye devletlerarasındaki anlaşmazlıklara rağmen istikrarı sağlamada etkili olduğunu savunanların sayısı fazladır. Özellikle Arktik Konseyi'nde düzenlenen konuşmalar ile ülkelerin bölge ile ilgili stratejileri daha net bir şekilde anlaşılmaktadır. 2019 Mayıs ayında ABD Dışişleri Bakanı Pompeo, Finlandiya'da düzenlenen Arktik Konseyi'ne katılarak "*Arktika birçoklarının düşündüğü gibi çorak bir bölge olmaktan çok, yeni fırsatlar konusunda başı çekiyor... Bölge bir güç ve rekabet alanı haline geldi ve sekiz Arktik ülkesinin bu yeni geleceğe adapte olması gerekiyor*" diyerek bölgede yaşanacak olası güç mücadelelerine dikkat çekmiştir. Her ne kadar bölgede var olan uluslararası örgütlerin kuruluş amaçları temelde iklim ve çevre konusu için iş birliğini sağlamak olsa da yaşanan askeri faaliyetlerin bölgeye verdiği zararlar konusuna daha fazla yoğunlaşarak buzulların erimesini engellemek için yoğun bir kamuoyu oluşturulmuş durumdadır.¹⁵

Kısacası, bölgeye devletlerin ilgisinin tekrar artmasının en temel sebepleri iklim değişikliği ile bölgede sıcaklıkların beklenenin üzerinde artış göstermesi, teknolojinin gelişmesi ile bölgedeki potansiyelin ortaya çıkması olmuştur. Arktik'in jeopolitik olarak mücadele alanına dönüşmesinin temelinde yatan en önemli iki neden, yer altı kaynakları ve kullanıma açılan deniz yollarıdır. Dolayısıyla devletlerin bölgeye 21. yüzyılda olan yoğun ilginin temelinde ekonomik çıkarların öncelikli olduğu görülmektedir.

¹⁵ The Arctic Institute, *The Arctic Institute's Reaction to Secretary of State Mike Pompeo's speech in Rovaniemi ahead of the AC Ministerial Meeting*, (The Arctic Institute, 2019).



Yukarıda verilen genel bilgiler ışığında Arktik Bölgesi'nin sahip olduğu yer altı kaynakları ve hâlihazırda kullanılan ve kullanılması ön görülen deniz yolları ile bunların tercih edilmesinin ekonomik etkileri incelenmesi gereken önemli hususlardır.

4. Yeraltı Kaynakları

Kuzey Kutbu sahip olduğu yer altı kaynaklarının çeşitliliğinin ve miktarının tam olarak bilinmemesine rağmen dünyanın diğer bölgelerinden farklı olarak özel bir konum kazanmıştır. Sahip olduğu yer altı kaynakları nedeniyle sıklıkla Doğu Akdeniz ve Ortadoğu ile karşılaştırmaktadır. ABD, Jeolojik Araştırma Kurumu'nun (USGS) 2008 tarihli çalışmasına göre, bölgede bilinen petrol ve gaz yataklarının, dünyanın keşfedilmemiş petrol kaynaklarının %13'ünü ve keşfedilmemiş doğalgaz kaynaklarının %30'unu oluşturduğu tahmin edilmektedir. Ayrıca, bölgede 90 milyar varil petrol, 48 trilyon metre küp doğalgaz ve 44 milyar varil sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) bulunmaktadır. USGS'nin 2017 verilerine göre Arktik'te yer alan kaynaklar dünya genelinde bilinen doğalgaz rezervlerinin %25'ine ve petrol rezervlerinin %6'sına denk gelmektedir. Bölgede yer alan kaynakların %84'ünün okyanus yatağında bulunduğu varsayılmaktadır. Arktik'teki tahmini toplam petrol rezervlerinin ülkelere göre dağılımı Rusya %52, Amerika Birleşik Devletleri %20, Norveç %12, Grönland %11 ve Kanada %5 olarak belirlenmiştir.¹⁶ Fakat USGS'nin 2008 yılı verileri dışında paylaşılmış bir kayıttan olmaması ve ülkelerin bölgede sahip oldukları yer altı kaynaklarını net olarak paylaşmadıkları düşünüldüğü zaman verilerin doğruluk oranları tartışmalı hale gelmektedir. Kuzey Kutbu'nda petrol ve doğalgaz kaynakları olan bölgeler Beaufort Denizi ve Barents Denizi'nde yoğunluk göstermektedir.

Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde 400'den fazla petrol ve doğalgaz sahası keşfedilmiştir. Ancak yaklaşık olarak dördte biri henüz üretimde değildir. Petrol ve doğalgaz yataklarının çıkarma işlemleri 1920'lerde Kanada'nın kuzeybatı topraklarında başlamıştır. 1960'larda Rusya'nın Yamalo-Nenets bölgesinde, Alaska'daki Brooks sırasının kuzey eğimi ve Kanada'daki Mackenzie Deltası'nda geniş hidrokarbon alanları keşfedildi. Son birkaç on yıl boyunca ise Rusya, Alaska, Norveç ve Kanada'nın Kuzey Kutbu bölgelerinden milyarlarca metreküp petrol ve doğalgaz çıkarılmıştır. Arktikte yer alan petrol ve doğal gaz üretim

¹⁶ The United States Geological Survey, "Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle", (2008).



alanlarının üçte ikisinden fazlası Rusya'da, özellikle batı Sibirya'da bulunmaktadır. Rusya'daki en büyük petrol ve doğalgaz bölgesi Khanty-Mansiysk Özerk Bölgesi'dir (KMAR). Rus petrolünün yaklaşık yüzde 57'si buradan çıkarıldığı bilinmektedir. KMAR'da kombine rezervi yaklaşık 20 milyar ton olan ve verilen bilgilere göre 500'den fazla petrol ve doğalgaz sahası bulunmaktadır.¹⁷ Bununla birlikte; Rusya'nın en önemli doğal gaz yatakları ve sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) işleme merkezi olan YAMAL tesisi ve limanı Novatek (Rusya), Total (Fransa) ve CNPC (Çin) ortaklığıdır. Burada yılda 16.5 milyon ton LNG üremektedir. YAMAL-2 tesisi ise 2021 de açılması tahmin edilmektedir.¹⁸

Diğer taraftan ABD'nin Kuzey Kutbu'nda egemenlik alanında bulunan petrol rezervlerinin yaklaşık 15 milyon varil ve gaz rezervleri 2 trilyon metreküpün üzerinde olduğu tahmin edilmektedir. Bahsedilen petrolün yüzde 20'si Prudhoe Bay Petrol Sahası'nda çıkarılmaktadır. Kanada'nın ise bölgede Mackenzie Nehri Deltası'nda 49 doğalgaz ve petrol sahası bulunmaktadır. Ayrıca Kanada bölgede yer alan takımadalarında 15 ayrı petrol alanı bulunmaktadır. Genel olarak bölgede bilinen en büyük gaz alanları Alaska ve Sibirya kıyı bölgelerinde yer almaktadır.¹⁹

Bölge petrol ve doğal gaz dışında maden çeşitliliği ve miktarları olarak da oldukça zengindir. Kuzey Kutbu; fosfat, boksit, demir cevheri, bakır ve nikel dahil olmak üzere büyük miktarlarda mineral de barındırır. Özellikle Rusya diğer ülkelerden farklı olarak en gelişmiş üretim ve tedarik ağına sahip olduğu için diğer ülkelerden bu alanda da öndedir. Kuzey Rusya'da madencilik gelişmiş olmasının ilk nedeni bakır, demir, kalay, platin, paladyum, apatit, kobalt, titanyum, nadir metaller, seramik hammaddeleri, mika ve değerli taşların bu bölgede yoğunlukta olmasıdır. İkinci sebebi ise ulaşım imkânlarının yaşayan yerliler nedeniyle daha gelişmiş olmasıdır. Sibirya bahsedilen madenlere ilave olarak bilinen en büyük kömür, alçı ve elmas yataklarına da sahiptir. Saha Cumhuriyeti (Yakutya) ise dünyadaki ham elmas talebinin yaklaşık yüzde 25'ini karşılamaktadır. Rusya, küresel üretimin %8'i olan ortalama 11 milyon ton fosfat üretiyor.²⁰

¹⁷ N.L. Dobretsov ve N.P. Pokhilenko, "Mineral resources and development in the Russian Arctic", *Russian Geology and Geophysics* 51, (2010): 98-111.

¹⁸ YAMAL LNG, YAMAL LNG Reaches Thirty Million Tons Milestone, (YAMAL LNG, 2020).

¹⁹ James Henderson, Oxford Institute for Energy Studies, (UK, 2014).

²⁰ Natalia Yakovleva, Tony Alabaster ve Palmira G.Petrova, "Natural resource use in the Russian North: a case study of diamond mining in the Republic of Sakha (Yakutia)", *Environmental Management and Health*, (2000): 318-336.



Kuzey Amerika’da ise uranyum, bakır, nikel ve demir cevherlerini bulundurmakla beraber yüksek çıkarma maliyetleri nedeniyle bilinen birçok mineral rezervinden faydalanılamamaktadır. Diğer taraftan Alaska’da ABD yönetiminde bulunan Red Dog Maden Şirketi 1987 yılından beri kurşun ve gümüş üretimin yanında dünyanın en büyük çinko üreticisidir. Ayrıca birçok küçük altın madeni şirketi de Alaska Bölgesi’nde faaliyet göstermektedir; öne çıkanlar, Kuzeybatı Bölgeleri, Kanada’daki Diavik Diamond Madeni ve Svalbard’daki Sveagruva’dır. Geliştirilmekte olan büyük madenler ise Nunavut’taki Baffinland Demir Madeni ve Alaska’da altın madenciliğidir. Özellikle Fort Knox Altın Madeni, Alaska tarihindeki en büyük altın üreticisidir.²¹

Grönland’de ise zengin petrol ve doğalgaz yataklarının yanı sıra Almanya Federal Coğrafya Bilimleri ve Madenler Dairesi’nin 2012 yılında yayınladığı rapora göre daha çok büyük miktarlarda molibden, berilyum, lityum, tantal, altın, platin, paladyum, uran ve strontium ile kurşun, çinko ve demir madeni yatakları bulunmaktadır. Diğer taraftan, adadaki maden yataklarının çoğunun buz dağları arasında bulunması sebebiyle keşif, geliştirme ve işletme masrafları yükseldiği için yerli halk maden çıkarma işinden uzak durmaktadır. Grönland’da yapılan en son maden çıkarma çalışmaları maddi yetersizlikler ve zorluklar nedeniyle 2010 yılında durmuştur. ²² Fakat özellikle son 5 yılda Çin’in adaya yatırımlarını arttırmasıyla birlikte ada başta ABD ve AB ülkeleri tarafından tekrar önem kazanmıştır.

Arktik bölgesi genel olarak yer altı kaynakları bakımından çok zengin olmakla beraber yer altı kaynaklarının çıkarılmasının teknik kapasitelere ve çevresel zorluklara bağlı olması dünyadaki diğer bölgelere kıyasla daha yüksek maliyetlere yol açmaktadır. -50 dereceye kadar düşen hava sıcaklığında madenin çıkarılması, işletilmesi ve tedariki için uygun aylar beklemek zorundadır. Bu sebeplerden dolayı hem devletler hem de şirketler bölgeye yatırım yapma konusunda şüpheli yaklaşmaya devam etmektedirler. Her ne kadar bilimsel veriler bölgedeki buzulların en geç 2050 yılında eriyeceğini belirtse de zorlu hava koşulları hâlâ çeldirici bir etken olmaya devam etmektedir.

²¹ Vasili Erokhin, Tianming Gao ve Xiuhua Zhang, “Handbook of Research on International Collaboration, Economic Development, and Sustainability in the Arctic”, *IGI Global*, (US, 2019): 220-245.

²² European Commission, “Mining in the European Arctic”, *Strategic Environmental Impact Assessment of Development of the Arctic*, (2014).

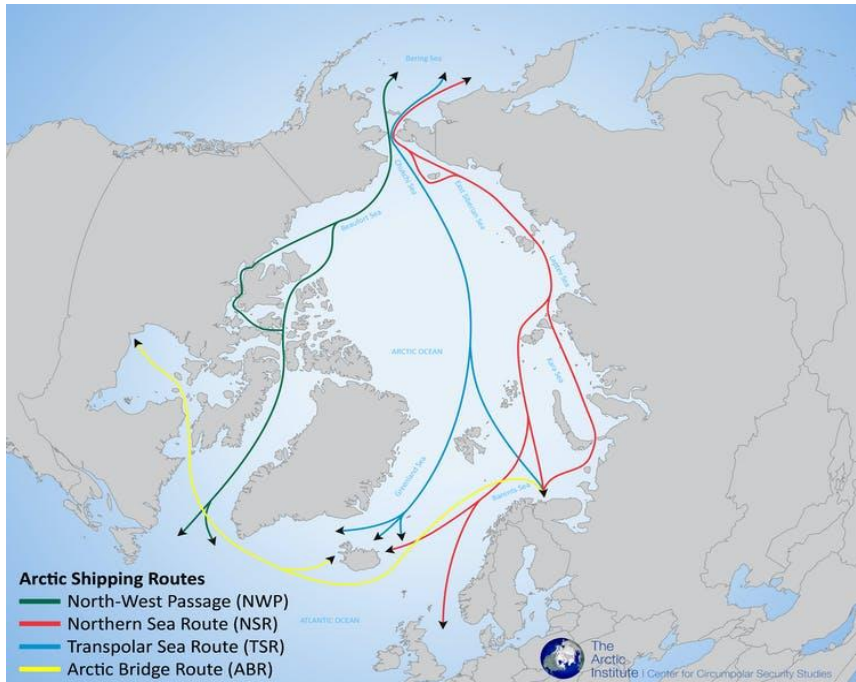


5. Deniz Yolları

Kuzey Kutup Bölgesi'nde deniz taşımacılığı tahmin edilenin aksine çok eskiye hatta bazı araştırmacılara göre insanlık tarihi kadar geriye dayanır. İlk Arktik kaşifleri, yolculuklarının çoğu belgelenmemiş olsa da yerli halklara aittir. Yapılan incelemeler sonucunda balıkçılık ticareti dolayısıyla bölge ilk defa yerliler tarafından keşfedilmiştir. Bilinen ilk Kuzey Kutbu kaşifi ise MÖ. 325 tarihinde İzlanda ve hatta Grönland'a ulaşmış olan Yunan denizci Pytheas'dır. Arktik deniz taşımacılığının günümüze kadar uzanan geniş kapsamlı tarihi aslında bölgede deniz taşımacılığının önemini kavranması için temel oluşturmaktadır.

Deniz taşımacılığının küresel iklim değişikliği sebebiyle yeni koşullara oluşması sebebiyle bölgenin devletler için ulaşılabilirliği büyük oranda artmıştır. Buna göre 16. yüzyılda sadece üç ay kullanılabilen ticaret hatları, 2018 yılı itibariyle gelişen teknolojinin de etkisiyle sekiz ay kullanılabilir seviyeye ulaşmıştır.²³

Harita 2. Arktik Bölgesi Ticaret Hatları



²³ W. Østreng, Magnus K. Eger, B. Fløistad, A. Jørgensen-Dahl, L. Lothe, M. Mejlænder-Larsen ve T. Wergeland, *Shipping in Arctic Waters A Comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages*, (US: Springer-Praxis, 2013).



Harita 2.'de de görüldüğü gibi Arktik ticaret yolları Kuzey Deniz Yolu, Kuzeybatı Geçidi, Kutup Ötesi Deniz Yolu ve Arktik Köprüsü'nden oluşturmaktadır:

5.1. Kuzey Deniz Yolu (KDY)

Atlantik Okyanusu ve Pasifik Okyanusu arasında, Sibiryaya ve Uzak Doğu'nun Rus kıyıları boyunca beş Arktik Denizi'ni (Barents Denizi, Kara Denizi, Laptev Denizi, Doğu Sibiryaya Deniz ve Çukçi Denizi) geçen güzergâhtır. Rusya'nın Arktik Okyanusu'ndaki kıyılarından geçen KDY; deniz ticaret yolları açısından potansiyeli en yüksek olanıdır. Bunun en büyük nedeni küresel ısınmayla birlikte hat üzerindeki buzlanmanın en aza inmesi ve hatta uzun vadede buzların tamamen ortadan kalkacak olmasıdır. Ayrıca tek bir devletin kontrolü altında olduğu için egemenlik sorunları olmadan hukuki sorunlarla uğraşmadan liman ve altyapı konularında daha hızlı ilerleme sağlanmaktadır.²⁴ KDY'nin sağlayacağı faydalardan ilki uygun hava koşullarında Kuzey Avrupa'dan Çin'e veya tam tersi istikamette gerçekleşecek olan KDY seferinin Süveyş Kanalı'ndan %40 ve Ümit Burnu'ndan %60 daha kısa olmasıdır. Bu da deniz yolculuğunda 10 ile 15 günlük bir kazanç demektir. Bir diğeri ise Rusya'nın sağlayacağı güvence ile korsanlık özellikle Ümit Burnu güzergâhında sıklıkla yaşanan korsanlık riskinin ortadan kalkacak olmasıdır.²⁵

KDY Güzergâhı üzerinde 2019 verilerine göre 5 ayrı ülkeye ait 11 liman bulunmaktadır. Bunlardan 6 tanesi Rusya'ya aittir. Limanlardan 12 ayrı ülkeye 18 farklı limana sefer yapılabilmektedir. KDY özellikle Çin için Kuzey İpek Yolu projesi kapsamında ayrı bir öneme sahiptir. Çin güzergâhta 2 limana sahiptir.²⁶ Kutup Bölgeleri uzmanı Dr. Marc Lanteigne'nin belirttiği gibi “*Parayı sağlayan Çin ile lojistiğe öncülük eden Rusya'nın kazan- kazan ilişkisi olduğu görülmektedir. Çin, nakliye potansiyelinin bilincinde hareket ediyor. Şangay'dan Avrupa'ya giden bir gemi, Kuzey Kutup suyolunu kullanarak güney yolundan birkaç bin kilometre kısaltabilir ve bu da büyük bir maliyet tasarrufu sağlar*”. Ayrıca Çin bu güzergâhı sadece Avrupa ile ticaret yapmak için tercih etmemektedir. Özellikle Rusya ile ortak olduğu YAMAL tesislerinden LNG ve değerli maden ihracatı için de seçmektedir. Fakat diğer taraftan bu rota şu anlık yılın en fazla dört ayı kullanıma uygun olması ve bölgeye özel gemilerin

²⁴ Michael Byers ve Suzanne Lalonde, “Who Controls the Northwest Passage?”, *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 42 (2009): 1133-1210.

²⁵ Østreng vd. *Shipping in Arctic Waters...*, 37-41.

²⁶ Sergey Balmasov, *Ship Traffic Analysis on the Northern Sea Route*, CHNL Information Office, (2019).



yapımının maliyeti de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu sebeple Çin'in bölgeye yaptığı yatırımlar daha çok uzun vadeli planlarının parçasıdır. KDY'nin kullanımını arttırmak için buzkıran filosu yapımına başlayan Çin'in şu anda elinde 2 buzkıran gemisi bulunmaktadır. Amerika'nın ise sadece 1 buzkıranı (40 yaşında) olduğu göz önünde bulundurulduğunda Çin'in bölgeye verdiği önem anlaşılmaktadır.²⁷

KDY artan potansiyeli sebebiyle 2018 yılında Rusya Başkanı Vladimir Putin tarafından ulusal önceliği olan konular arasında yer almıştır. Putin yaptığı bir açıklamada KDY ile 2018 yılında 20 milyon ton sevkiyatın olduğunu ve 2024 yılında 80 milyon ton sevkiyatı gerçekleştirmeyi hedeflediklerini açıklamıştır. Öte yandan ihraç edilen ürün hacminde artış olmasına rağmen faaliyet gösteren gemi sayısı hala beklentilerin altındadır. 2018 yılında toplam 808 geminin geçiş için başvuruda bulunduğu bilinmektedir. Bu gemilerden yarısından fazlasının ürün yerine özellikle YAMAL LNG tesisleri için gerekli ekipmanları taşıdıkları görülmektedir. Güzergâh Rusya için YAMAL LNG ve Novy Limanı petrol sevkiyatını sağlamada kritik önemdedir.²⁸

5.2. Kuzeybatı Geçidi

Bu geçit, Atlantik ve Pasifik Okyanuslarını Kanada Arktik Takımadalarına bağlayan ve Kanada ve Amerika kıyılarından geçen deniz rotasıdır. Geçit, son birkaç yıla kadar kalın buz tabakalarıyla kaplı olduğu için ulaşımına kapalı olmasına rağmen yaşanan iklim değişikliği sonucunda yolun kullanılabilmesine yılın sıcak dönemlerinde imkân sağlamaktadır. Ticaret için kullanıma uygun Kuzeybatı Geçidi'nin potansiyel faydalarından en önemlisi, kısılacak olan ticaret yollarıdır. Avrupa'dan Doğu Asya'ya giden gemi güzergâhları Panama Kanalı yolundan yaklaşık olarak 14.000 kilometre daha kısa olacaktır.²⁹ Ayrıca Kanada için sahip olduğu yeraltı kaynaklarını ihraç edebilmek çok daha kolay ve ekonomik olacaktır. Geçidin yılın sadece birkaç ayı boyunca gemi geçişi için açık olması durumunda milyarlarca dolar ulaşım maliyetinden tasarruf edilebilecektir.

Kuzeybatı Geçidi uygulanabilir bir nakliye rotası haline gelirse en çok faydalanacak ülke Kanada olacaktır. Geçidin tüm rotaları Kanada Arktik Takımadaları arasından geçtiği için

²⁷ Marc Lanteigne, "The Role of China in Emerging Arctic Security Discourses", *Sicherheit Und Frieden (S F) Security and Peace* 33, sy. 3 (2018): 150-155.

²⁸ Russia Monitor, "LNG and Northern Sea Route: Putin Sets Goals for the Arctic", *Warsaw Institute*, (2019).

²⁹Hobart M. King, *What is the Northwest Passage? Climate change has opened a shipping route through the Canadian Arctic*, Geology.com, (2019).



Kanada güzergâhının hukuki statüsü olarak “Kanada İç Suları” olarak kabul edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Diğer taraftan, ABD, Kuzeybatı Geçidi’nin uluslararası su statüsünde olduğunu kabul ederek Kanada’ya geçiş için bildirimde bulunmadan geçit aracılığıyla gemi ve denizaltılarını geçirmektedir. Bu sebeple iki ülke arasında Arktik Bölgesi konusunda bir uyuşmazlık söz konusudur. Sular üzerindeki tartışmalı egemenlik iddiaları bölge üzerinde gelecekteki kullanımını zorlaştıracak en önemli etkidir.³⁰

5.3. Kutup Ötesi Deniz Yolu

Bu yol, Atlantik Okyanusu’ndan Pasifik Okyanusu’na doğru uzanan buzulların erimesi ile kullanıma açılacak olan Arktik ticaret yoludur. Rota Trans-Arktik Rotası olarak da bilinir. Uzunluğu yaklaşık olarak 3.900 kilometre olduğu için Kuzey Kutbu deniz yolları arasında en kısasıdır.³¹

Kutup Ötesi Deniz Yolu’na en çok Çin tarafından önem verildiği bilinmektedir. Bunun muhtemel nedeni ise diğer üç hattın ayrılan en önemli özelliği olarak uluslararası açık denizlerde bulunuyor olmasıdır. Muhtemel hat, Arktik kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinin dışından geçerek, gelecekteki bir ticaret yolu olarak Kuzey Kutbu’na bakan ülkeler için özel jeopolitik öneme sahiptir. Hem Kuzeybatı Geçidi hem de Kuzey Denizi Rotası etrafında bir dizi yasal anlaşmazlık ve belirsizlik yaşanırken, Kutup Ötesi Deniz Yolu herhangi bir devletin bölgesel yargı yetkisinin dışında kalmaktadır. Güzergah şu anda sadece ağır buz kırıcılar tarafından gezilebilmektedir. Bununla birlikte, bölgede buzulların kalınlıklarının azalması nedeniyle, 2030 yılına kadar rotanın en çok tercih edilen Kuzey Kutbu ticaret yolu olacağı öngörülmektedir.³²

5.4. Arktik Köprüsü

Bu yol, Rusya’yı Kanada’ya, özellikle de Rus Murmansk Limanı’nı Manitoba’daki Hudson Körfezi limanına bağlayan yaklaşık 6.700 kilometre uzunluğunda ve yılın en fazla dört ayı kullanıma açık olan mevsimsel bir deniz rotasıdır. Diğer üç hattın farklı olarak tüm Arktik boyunca değil, Batı Avrupa ile Kuzeybatı Amerika arasındaki deniz ulaşımının

³⁰ Østreng vd. *Shipping in Arctic Waters...*, 22-33.

³¹ Mia Bennet, “The Arctic Shipping Route No One’s Talking About”, *The Maritime Executive*, (2019).

³² Malte Humpert ve Andreas Raspotnik, “The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route”, *Arctic Year Book*, (2012).



gerçekleştirilmesine dönük bir projelendirir. Mevcut buzlanma koşulları bu hattın yakın vadede kullanımını belirsiz kılmaktadır.³³

Arktik deniz ticareti güzergahları Arktik Beşlisi başta olmak üzere Çin, İngiltere, Almanya ve Hindistan gibi dünya ticaretine yön veren ülkeler tarafından sadece ticari açıdan değil aynı zamanda enerji taşımacılığı ve güvenliği açısından da önemli görülmektedir. Özellikle ticaret yollarının kullanılmasıyla beraber yapılan seferlerin mesafe yönünden kısılacak olması ihtimali, bölgeye Kuzey Avrupa ve Doğu Asya gibi ekonomik kutupların arasında köprü niteliği kazandırmaktadır. Diğer taraftan kısalan mesafe aslında her zaman kazanılan zaman anlamına gelmemektedir. Bölgede kullanılan yolların büyük bir kısmında hâlâ buzkıran gemilerine ve rehberlere ihtiyaç duyulması sebebiyle de maliyetleri artmaktadır. Ayrıca bölgeye uygun gemi ve ekipmanın yapım maliyeti de göz önünde bulundurulduğunda bu güzergâhların kâr ve zarar maliyetleri hâlâ tartışma konusudur.³⁴

İngiltere Bilim Ofisi tarafından 2017 yılında yayınlanan bir raporda da bölgede deniz ticaretinin üç sebepten hala riskli olduğu belirtilmektedir. Bunlardan ilki gemilere ve mürettebatlarına zarar verebilecek aşırı soğuk hava koşulları ve buz dağlarına çarpma tehlikesi, ikincisi mürettebatın deneyimsizliğine bağlı olarak ortaya çıkabilecek insan hataları ve son olarak güzergâhlar etrafında liman azlığı ve altyapı eksikliğidir.³⁵ Amerikan Güvenlik Projesi uzmanı Andrew Holland, “Kuzey Kutbu tahmin edilebilir bir ortam değil. Koşullar yaz ayları şartlarında bile tehlikeli olabilir. Bu nedenle, sevkiyat yapan şirketler petrol, doğalgaz ve kömürü güvenli olarak zamanında sevk edebiliyorken muhtemelen Arktik üzerinden taşıma riskine girmeyeceklerdir” diyerek bölgenin güvensiz doğasına vurgu yapmaktadır.³⁶ Diğer taraftan Dr. Marc Lanteigne, şu anda en karlı ve “tamamen varsayımsal bir geçit” olan merkezi Arktik rotasına dikkat çekmektedir. Dr. Lanteigne; “Buzullar erimeye devam ederse, teorik olarak yaz aylarında Kuzey Kutbu’nun merkezinden doğrudan bir gemi göndermek mümkün olacak, bu da bugüne kadar zaman açısından en tasarruflu ve uygun maliyetli rota olacaktır” diyerek bölgenin önemine tekrar vurgu yapmaktadır.³⁷ Sonuç olarak, bu rotalardan herhangi

³³ T. Pettersen, “Russia, Canada to resume Arctic Bridge”, *Barents Observer*, (2011).

³⁴ Michael Byers, *International Law and Arctic*, (UK: Cambridge University Press, 2013).

³⁵ Nathanael Melia, Keith Haines ve Ed Hawkins, “Future of the Sea: Implications from Opening Arctic Sea Routes”, *UK Government Office for Science*, 2017.

³⁶ A. Holland, “Why is the Arctic important?”, *American Security Project*, Nonpartisan Organization, (2018).

³⁷ Marc Lanteigne, “The Role of China in Emerging Arctic Security Discourses”, *Sicherheit Und Frieden (S F) Security and Peace* 33, sy. 3 (2018): 150-155.



birinin 30 yıl içinde Panama veya Süveyş Kanalına rakip olup olmayacağı henüz kesin değildir. Her ne kadar kıyıdaş devletler bölgenin ticaret için en geç 2050’de tamamen uygun olacağını varsaysalar da bilimsel araştırmalar küresel iklim değişikliği sonucunda okyanus akıntılarının hızlandıracağı ve farklı rüzgar türlerinin bölgede ortaya çıkacağı gibi iklim koşullarında beklenmedik sonuçlara yol açabileceğini belirtmektedirler.

6. Arktik Bölgesi’nde Yaşanan Sorunlar

Kutup Bölgeleri’nin bütün devletler tarafından kabul edilmiş anlaşma veya yapılageliş kuralları ile hukuksal durumunun belirlenmesi oldukça zordur. Özellikle bölgeyle ilgilenen devletler komşu alanlar kuramı, ülkeye bitişiklik veya keşif gibi savlar ile hak iddia ettikleri görülmektedir. Arktik Bölgesi de sahip olduğu jeo-startejik konumu ve yer altı zenginlikleri nedeniyle dikkat çekse de bölge aslında çözümü yakın dönemlerde mümkün görülmeyen birçok belirsizliği de içinde barındırır. Bu belirsizliklerin temelinde, devletler tarafından hukuki bir karara bağlı olmadan egemenlik alanlarını genişleterek ekonomik çıkarlarını arttırmaya olan eğilimleri bulunmaktadır. Bu sebeple de bölgeye kıyısı olan ülkeler çok taraflı uluslararası yapı ile kendi politikalarının kontrol edilmesinin taraftarı değildirler. 28 Mayıs 2008 tarihinde kıyısı olan 5 ülke Ilulissat Deklarasyonu diye bilinen toplantı sonucunda yasal çerçeve olarak Uluslararası Deniz Hukuku Sözleşmesi’ni kabul etmiş ve bölge için Antartika’da uygulanan yöntem olan geniş kapsamlı yasal bir yapıya gerek olmadığını bildirmişlerdir.³⁸ Bu deklarasyondan da anlaşılacağı gibi devletler kendi aralarında özellikle ikili ilişkilerle bölgede bir düzen ya da düzensizlik sağlamayı düşünmektedirler. Görüldüğü üzere devletlerden hiçbiri uzun dönemi kapsayacak anlaşmalara taraf olarak ortaya çıkacak yeni fırsatları kaybetmeyi istememektedir. Çünkü bölge hala keşfedilmemiş yer altı kaynakları ile onlarca küçük büyük adaya sahiptir. Bunun yaşanan son örneği ise Rus donanması tarafından buzulların erimesi sebebiyle 5 yeni adanın keşfedilmesi olmuştur.³⁹ Bu belirsizlik, bölgede rekabeti arttırarak uzun dönemli ikili anlaşmaların yapılmasını zorlaştırmaktadır.

³⁸ Arctic Ocean Conference, “2008 Ilulissat Declaration, Grönland”, 2008, <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/07/2008-Ilulissat-Declaration.pdf>.

³⁹ Agence France-Presse in Moscow, “Melting glaciers reveal five new islands in the Arctic”, *The Guardian Newspaper*, 2019, <https://www.theguardian.com/environment/2019/oct/22/melting-glaciers-reveal-five-new-islands-in-the-arctic>.



Diğer taraftan anlaşmazlıkların uluslararası hukuk ile çözülmesi bölge için tek geçerli ve kalıcı çözüm yolu olarak görülmektedir. Uluslararası hukuka göre kıyısı olan beş Arktik ülkesi, BMDHS (1982) ile 12 deniz mili toprak denizi ve kıyılarına bitişik beyan edilen taban hatlarından ölçülen 200 deniz mili münhasır ekonomik bölge ile sınırlandırılmıştır. Buna bağlı olarak kara denizlerinin ötesindeki sular, kıyı devletlerinin 12 deniz mili açık deniz yani uluslararası sular olarak ve kıta sahanlığını münhasır ekonomik bölgelerin ötesine uzatacağı teyit edilmeyen sular ve deniz dibi tüm insanlığın mirası olarak kabul edilir. Bu sulardaki balıkçılık ancak uluslararası antlaşma ile sınırlandırılabilir ve bu alanlarda deniz tabanının üstünde ve altındaki maden kaynaklarının araştırılması ve kullanılması BM tarafından yönetilir.⁴⁰

BMDHS'ni onaylayan ülkeye BM, deniz yatağı üzerindeki veya altındaki kaynaklara münhasır haklar tanıyan genişletilmiş bir kıta sahanlığı talep etmek için sözleşmeyi onayladıkları tarihten itibaren Madde 312/1'de 10 yıllık itiraz süresi tanımaktadır. Norveç 2013, Rusya 2014, Kanada 2006 ve Danimarka 2007'ye kadar özel ekonomik bölgelerinin ötesinde genişletilmiş kıta sahanlıklarıyla ilgili deniz yatağı iddialarına temel oluşturmak için BM'ye başvurularında bulunmaları gerekmiştir. Amerika Birleşik Devletleri, BMDHS'ni imzalamasına rağmen onaylamaması sebebiyle son başvuru tarihi henüz belirlenmemiştir. Burada belirtilmesi gereken bir diğer konu ise kıyısı olan ülkelerden birisinin yaptığı başvuru kabul edildiği takdirde egemenlik alanının da genişleyecek olmasıdır. Bunun için öncelikli olarak okyanus tabanının bilimsel olarak incelenmesi ve kıta sahanlığı alanının belirlenmesi gerekmektedir. İki ülke arasında anlaşmazlıkların olduğu alanlar için BM öncülüğünde bilimsel çalışmaların yapılması uygun görülmüştür. Özellikle Rusya 2001 yılında ve 2015 yılında yapmış olduğu başvurular sebebiyle bilimsel araştırmalarını sürdüren en önemli ülke konumundadır. Rusya yaptığı araştırmalar sonucunda Mendeleyev ve Lomonosov sırtlarının okyanus tipinde değil kıtasal olduğunu belirleyerek kendi kıtasının doğal uzantısı olduğunu iddia etmektedir.⁴¹ Rusya'nın ilk başvurusunu, üzerinde hak iddia ettiği bölgenin onun kıta sahanlığının bir devamı olduğuna dair bir kanıtının olmadığı gerekçesiyle reddeden BM, 3 Nisan 2019 tarihindeki ikinci başvurusunda Rusya adına olumlu ön karar vermiştir. Ancak kesin karar daha açıklanmamıştır.

⁴⁰ Hüseyin Pazarcı, *Uluslararası Hukuk*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2020), 266-313.

⁴¹ Russian Federal Authorities, *Partial Revised Submission of the Russian Federation to the Commission on the Limits of the Continental Shelf in Respect of the Continental Shelf of the Russian Federation in the Arctic Ocean*, (US: United Nations, 2015).



Eğer BM bu talebi kabul ederse Rusya'nın Arktik Okyanusu'ndaki kıta sahanlığı 1,2 milyon kilometrekare genişleyecektir. Diğer taraftan Lomonosov ve Mendelejev sıradağlarının kıtasal karaktere sahip oldukları belirlendikten sonra 2013 yılında Kanada ve Danimarka, bunların okyanus altından Kuzey Amerika ve Grönland'a ait olduklarını ve Rusya'nın iddia ettiği gibi Sibiry'a'nın bir plakası olmadığını öne sürerek BM'ye kıta sahanlıklarını genişletmek için başvuruda bulunmuşlardır.⁴²

Bölgede yaşanan egemenlik mücadele, hukuksal boyutunun yanında güvenlik boyutunda da devam etmektedir. Güvenlik boyutunun 2 Ağustos 2007 tarihinde Rusya'nın Kuzey Buz Denizi'nde tarafsız olan bir bölgenin 4 bin metre derinliğine titanyum kaplı Rus bayrağının dikilmesi ve diğer kıyıdaş ülkeler tarafından sert tepkilerin verilmesi ile başladığı yaygın bir kabuldür. Bayrak krizi üzerine devletler, Arktik politikalarına güvenlik bölümünü de eklemişler; başta ABD olmak üzere Kanada ve Norveç askeri kapasitelerini bölgede arttırmaya başlamışlardır. Kanada Dışişleri Bakanı Peter MacKay, olaya yanıt olarak "*Kuzey güçlü ve özgürdür. Okyanus tabanına bir bayrak bırakmanın herhangi bir şeyi değiştireceğini düşünürlerse kendilerini kandırıyorlar. 14. veya 15. yüzyılda değiliz*" demiştir. Bayrak krizinden 2 hafta sonra aynı bölgeye deniz tabanının haritalandırmak üzere buzkıran gemisi gönderen ABD, olaya ilk reaksiyonu da vermiştir. Ayrıca Norveç, Kanada ve Danimarka da kısa süre sonra devriye gemilerini okyanusa indirmişlerdir.⁴³

Güvenlik boyutu ile ilgili bir diğer önemli husus, bölgede gerçekleştirilen askeri tatbikatlardır. Özellikle hem NATO hem de Rusya önderliğinde gerçekleşen tatbikatların sayısındaki artış dikkat çekmektedir. Ayrıca katılan ülke ve asker sayısı ile kullanılan askeri teçhizatlarında da ciddi oranlarda artış olduğu görülmektedir. Bölgede en son gerçekleşen askeri tatbikat 16-21 Eylül 2019 tarihlerinde Rusya liderliğinde Çin, Kazakistan, Hindistan, Kırgızistan, Pakistan, Tacikistan ve Özbekistan'dan gelen askeri birliklerin katılımı ile Tsentr-2019 askeri tatbikatıdır. Bu tatbikata katılan ülke sayısındaki çeşitlilik nedeniyle diğerlerinden önemli farklılığa sahiptir. Rusya'nın yaptığı tatbikatları incelediğimiz zaman dört temel alanda(Vostok-Doğu, Zapad-Batı, Tsentr -Merkez ve Kavkaz -Güney) dörder yıl arayla dönüşümlü olarak tatbikak gerçekleştirdiği görülmektedir: Zapad (2009, 2013 ve 2017'de),

⁴² Atle Staalesen, *Russia is winning support for its claims on Arctic shelf, says chief negotiator, Eye on the Arctic*, (2019).

⁴³ C.J. Chivers, "Russians Plant Flag on the Arctic Seabed", *The New York Times*, (2007).



Vostok (2010, 2014 ve 2018), Tsentr (2011, 2015 ve 2019) ve Kavkaz (2012 ve 2016) (Buchanan & Boulegue, 2019). Diğer taraftan ABD önderliğinde Norveç merkezli NATO tatbikatları ölçekleri giderek artan şekilde 2006 yılından itibaren iki yılda bir düzenlenmektedir. Son olarak yapacakları “Soğuk Müdahale-2020” en büyük katılımlı askeri tatbikat olması amaçlanırken COVID-19 sebebiyle ertelenmiştir (Nilsen, 2020). En son 2018 yılında 31 NATO ülkesinin katılımıyla gerçekleşen Turident Juncture-2018 tatbikatı 4 hafta sürmüştü ve Norveç’in “hayali düşman” ülke tarafından işgal edilmesi sonrasında göre düzenlenmiştir. Bunlara ek olarak 2019 yılında Kanada az sayıda askerin katılımı ile (yaklaşık 500 askeri personel) Fransa, Finlandiya ve Norveç’ten de askeri unsurları içeren Nanook-Nunalivut tatbikatını gerçekleştirmiştir.⁴⁴

Arktik, yaşanan son gelişmelerle birlikte kıta sahanlığını arttırarak ekonomik faydayı en yüksek seviyeye çıkarabilmek için devletlerin hukuksal ve güvenlik boyutunda bir mücadele alanına dönüşmüştür. Yukarıda devletlerin ABD liderliğinde NATO ve Rusya olarak kutuplaştıklarının somut örnekleri açıklanmıştır. Fakat çalışmanın bu bölümünde kıyaslı olan devletlerin ikili anlaşmazlıkları incelenerek bölgede aslında her devletin kendi çıkarını maksimum seviyeye yükseltmeyi amaçladığını ve bu sebeple de tam olarak bir kutuplaşmanın söz konusu olmadığı görülecektir. Bölgede yaşanan ikili anlaşmazlıklara baktığımız zaman Bering Denizi’ndeki ABD-Rusya Anlaşmazlığı, Barents Denizi ve Svalbard’da Rusya-Norveç Anlaşmazlığı ve Hans Adası Kanada- Danimarka Anlaşmazlığı ile Grönland adası kapsamında ABD-Çin rekabeti açıklanacaktır.

Bering Denizi, yaklaşık 2,3 milyon km² alana sahip olarak dünyanın üçüncü en büyük denizidir. Coğrafi konum olarak Pasifik Okyanusu’nun kuzeyi ile kuzeyde Bering Boğazı ve güneyde Aleutian Adaları arasında bulunur. Denize kıyaslı olan ABD (Alaska) ile Rusya arasındaki anlaşmazlığın sebeplerinden birincisi, bölgede balıkçılık alanında yaşanan rekabetin olmasına rağmen bunu düzenleyecek bir anlaşmanın olmamasından kaynaklanmaktadır. Normal şartlarda tutulan balık miktarı yıllık olarak tutulan balıklarda Rusya’nın üçte birini ve ABD’nin yarısını karşılamaktadır. Fakat Bering Deniz Formu’nun raporuna göre Rusya kaçak avcılıkla resmi kotayı %150 aşması sebebiyle hem bölgenin ekolojik dengesini bozduğu hem de ABD balıkçılık endüstrisine zarar verdiği belirtilmektedir. İkinci neden ise bölgenin sahip

⁴⁴ Marc Lanteigne, “The changing shape of Arctic security”, *NATO Review*, (2019).



olduğu hidrokarbon rezervleridir. Son olarak, Bering Denizi, bir yandan Rusya, Uzak Doğu ve Doğu Asya, diğer yandan Alaska ve Kuzey Amerika arasında önemli bir ulaşım kavşağı konumundadır.⁴⁵

Sorunun tarihi kökleri 1867 tarihinde Arktik Okyanusu ve Bering Denizi'nde Rusya ile ABD'nin egemenlik alanlarını belirleyen iki coğrafi hattın çizilmesi ile başlamıştır. Soğuk Savaş yıllarında ise Bering Boğazı ABD ve SSCB arasında en yakın sınır olarak "Ice Curtain Border" adıyla anılmaya başlanmıştır. 15 Nisan 1926'da SSCB'nin çıkarmış olduğu kararname ile Sovyetlerin batı sınırları Bering Denizi'nde Ratmanova ve Kruzenstern adalarını ikiye ayıran hat olarak düzenlenmiştir. 1976 yılında ABD ve SSCB kendi ekonomik alanlarını belirleme ihtiyacı duyduklarında sınırı belirlemede 1867 Konvansiyonu'nu kullanmayı uygun bulmuşlardır. Fakat ülkeler kendi balıkçılık bölgelerini belirlerken haritada kullanılan yöntemlerden kaynaklanan 15 bin mil² bir anlaşmazlık alanı oluşmuştur.⁴⁶ Anlaşmazlığın çözümüne yönelik olarak 1 Haziran 1990 tarihinde SSCB ile ABD arasında Baker-Shevardnadze Hattı'nı iki ülke arasındaki deniz sınır hattı olarak kabul eden bir anlaşma imzalanmıştır.⁴⁷ Anlaşma ABD tarafından 16 Eylül 1991 tarihinde onaylanmış fakat Rusya anlaşmayı imzalamasına rağmen hâlâ onaylamamıştır.⁴⁸ Bununla beraber anlaşma tarihinden günümüze kadar bu anlaşmaya aykırı olarak da herhangi bir girişimde bulunmamıştır. Fakat özellikle Rusya önderliğinde gerçekleşen VOSTOK- 2018 askeri tatbikatının büyük kısmının Bering Denizi'nde gerçekleşmesi ABD ve NATO tarafından endişeyle karşılanmıştır.⁴⁹

Arktik'te Rusya ve Norveç arasında yaşanan anlaşmazlıklar, Svalbard Adası ve Barent Denizi olarak ayrılır. Svalbard takımadaları, Norveç ve Kuzey Kutbu'nun ortasında Barents Denizi'nde bulunur ve 2.500 araştırmacı yaşamaktadır. Svalbard takımadaları 19. yüzyıla kadar "terra nullius" (hiç kimseye ait olmayan toprak) statüsüne sahipti. Bununla birlikte, Svalbard'ın zengin kömür yataklarının birçok ülkeden şirketler tarafından kullanılması bir tür yönetim rejimini gerektiriyordu. Üç seçenek göz önünde bulunduruldu. İlk seçenek "terra

⁴⁵ Vlad M. Kaczynski, "US-Russian Bering Sea Marine Border Dispute: Conflict over Strategic Assets, Fisheries and Energy Resources", *Russian Analytical Digest*, (2013).

⁴⁶ Kaczynski, "US-Russian Bering Sea Marine Border Dispute".

⁴⁷ United Nations, "Agreement between the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics on the maritime boundary", (New York: *United Nations*, 1990).

⁴⁸ Matthew Melino ve Heather Conley, "The Ice Curtain: Russia's Arctic Military Presence", *Centre For Strategic & International studies (CSIS)*, (2019).

⁴⁹ Tom Balmforth, Russian warships hold drills in Bering Sea in huge military exercise, *Reuters* (2018).



nullius” statüsünü korumak, ancak Norveç, İsveç ve Rusya’dan oluşan üç taraflı bir komisyona yönetim yetkileri vermek. İkincisi, takımadalara Milletler Cemiyeti altında bir Norveç vekili tayin etmek ve üçüncüsü Norveç egemenliğini tanımak. Son seçenek 1919 Paris Barış Konferansı’nda kabul edildi. Svalbard Antlaşması Şubat 1920 tarihinde imzalandı ve beş yıl sonra yürürlüğe girdi. İngiltere, Kanada, Çin, Danimarka, Fransa, Almanya, Hindistan, Norveç, Rusya ve ABD de dahil olmak üzere kırk ülke Svalbard Antlaşması’nı onaylamıştır.⁵⁰

Svalbard hakkındaki mevcut anlaşmazlık, kabul edilen anlaşma maddelerinde yer alan diğer kıyısı olan devletlere (İzlanda ve Rusya’ya verilen özel statü kapsamında) ayırım gözetmeyen ekonomik erişim hakkının 12 millik kara denizinin ötesine uzanıp uzanmadığıyla ilgilidir. Bu sorun ilk olarak 1977’de Norveç’in takımadaların çevresinde 200 deniz mili ekonomik münhasır alanı ilan ederek diğer devletlerin erişimine engellemeye başladığında ortaya çıkmıştır. Norveç, Svalbard Antlaşması’nda belirtilen Rusya ve İzlanda’nın egemenlik haklarıyla ilgili sınırların, Svalbard çevresindeki kıta sahanlığının aslında anakara Norveç kıyısının kıta sahanlığının bir uzantısı olduğunu savunarak ülkelerin Svalbard Anlaşması’nın ayırıcı olmayan haklarına tabi olmadığını ileri sürmüştür. Norveç’in iddialarına karşı olarak İzlanda ve Rusya’nın gerçekleştirdiği ilk şey, Norveç egemenliğinin Svalbard Antlaşması ile coğrafi kapsamda sınırlandırılması ve sonuç olarak, Norveç’in toprakların ötesinde münhasır ekonomik alanı genişletme hakkının olmadığını savunmuşlardır.

İkinci anlaşmazlık konusu olan Barents Denizi’nde yaşanan uyuşmazlık Svalbard uyuşmazlığı ile doğrudan bağlantılı olarak 1977’de Norveç’in 200 millik münhasır bölge ilanı ve iki ülke arasında 175 bin km²’lik alanda anlaşmazlık oluşmasından kaynaklanmıştır. Her iki anlaşmazlık Rusya ve Norveç’in 2011’de Barents Denizi için Svalbard’ın Norveç tarafından 200 deniz millik münhasır ekonomik alanını dolaylı olarak kabul eden bir sınır anlaşması imzalamasıyla çözüme ulaşmıştır. Günümüzde iki ülke arasında paylaşılan balık stokları, petrol sızıntısı müdahalesi, arama kurtarma ve gemi trafiği yönetimi ile ilgili potansiyel anlaşmazlık alanlarını yönetmek için işbirliğinin olduğu görülmektedir.⁵¹

Hans Adası; Nares Boğazı’nın Ellesmere Adası arasındaki Kennedy Kanalı bölümünde yer alan 1.3 km² çorak bir adacıktır. Bölgedeki buzdağlarının bir kısmından daha küçük olan

⁵⁰ Byers, “*International Law and Arctic*”, 16-22.

⁵¹ Osthagen, Andreas, “Analysis: How Norway and Russia Avoid Conflict Over Svalbard”, *High North News*, (2018).



Hans Adası, tüm kutupsal Arktik'teki tek tartışmalı toprak olarak bilinmektedir. Ada 1853 yılında Danimarka tarafından keşfedilmiş ve kaşifin adı adaya verilmiştir. O dönemlerde adanın Grönland'ın devamı olduğu kabul edilmiştir. 2. Dünya Savaşı boyunca Ada Kanada yönetiminde olan bilim adamları ve askerler tarafından kullanılmıştır. Daha sonraki süreçte Kanada burayı kalıcı olarak kullanmak istediğini söyleyerek Adanın Kanada'dan ayrıldığını iddia etmeye başlamıştır. 1980'lerin başında, Kanada hükümeti Dome Petroleum Şirketi'ne deniz buzu ve buzdağlarının etkisini incelemek üzere bir bilim kampı kurulması için arazi kullanım izni vermiştir. Bunun üzerine tepki olarak 1983 yılında Danimarka jetleri ada üzerinde uçmaya başlamış ve ilk kez 1984 yılında Danimarka adaya bayrağını dikmiştir. Aynı yıl Kanadalı askerler Danimarka bayrağını kaldırarak Kanada bayrağı dikmiştir.⁵² Bu şekilde başlayan bayrak mücadelesi 2001 Danimarka seçimlerinde iki ülkenin medyası tarafından politik araç olarak kullanılmaya başlanmıştır. 13 Temmuz 2005'te Kanada Savunma Bakanı Bill Graham ve askeri kuvvetleri bayrak dikerek ilişkilerin daha da gerginleşmesine sebep olmuştur. Danimarka Savunma Bakanı, "*Hans Adası'nı Danimarka topraklarının bir parçası olarak görüyoruz ve bu nedenle Kanada bakanının habersiz ziyaretiyle ilgili BM'e itirazda bulunacağız*" diyerek konuyu BM'e taşımıştır.⁵³ Böylece konu iki ülkenin sorunu olmaktan çıkarak uluslararası bir boyuta gelmiştir. Arktik için önemli iki NATO ülkesinin yaşadığı bu anlaşmazlık ABD ve NATO arabuluculuğu ile 2005'de yapılan antlaşma ile sona ermesine bile yumuşamıştır. İki ülke tarafından yapılan ortak bildiriye göre:

"Hans Adası'nın egemenliği konusunda çok farklı görüşlere sahip olduğumuzu kabul ediyoruz. Bu, Kanada ile Grönland arasındaki deniz sınırı üzerinde anlaşmaya varıldığı 1970'lerin başından beri devam eden bölgesel bir anlaşmazlıktır. Bu sorunun sadece ada ile ilgili olduğunu ve iki ülke arasında yapılan diğer anlaşmalar üzerinde hiçbir etkisinin olmadığını vurguluyoruz. Bölgesel anlaşmazlıklar da dâhil olmak üzere anlaşmazlıkların barışçıl çözümünü destekleyerek Birleşmiş Milletlerin kuracağı bilimsel araştırmalar ekibi ile her iki ülkenin ekipleri birlikte bir çözüme ulaşmasını destekliyoruz".⁵⁴

Son olarak British Columbia Üniversitesi Uluslararası Hukuk Profesörü Michael Byers (2018), gelecekte tekrar anlaşmazlıklara neden olacak potansiyele sahip olduğu için adanın Kanada ve Grönland yerlilerine verilmesinin anlaşmazlığı uzun vadeli çözeceğini belirterek BM'in Adayı bölme planlarına alternatif bir çözüm önerisi sunmuştur. Fakat günümüzde artan

⁵² Byers, "International Law and Arctic", 10-16.

⁵³ Dan Levin, Canada and Denmark Fight Over Island With Whisky and Schnapps, *The New York Times*, (2016).

⁵⁴ Martin Breum, Analysis: Hans Island - and the endless dispute over its sovereignty, *High North News*, (2018).



önemi ile Hans Adası'nın egemenliğini yerlilere devretme fikrine iki ülke de sıcak bakmamaktadır.⁵⁵

2.1 milyon km² ile dünyanın en büyük adası olan Grönland, Arktik ve Atlantik Okyanusları arası ile Kanada Arktik Takımadaları'nın doğusunda yer alır. Adanın %80'i buz tabakasıyla kaplıdır. Ada sınırlı bir özerklik ile Danimarka'ya bağlıdır. 2009'da kabul edilen kendi kendini yönetmeyi kapsayan yasa uyarınca, Grönland iç politikalar ve ekonomik kararlar üzerinde yetkiliyken Danimarka adanın güvenlik konularında veto yetkisini sürdürmektedir. Bununla birlikte Danimarka, Grönland'ın bütçe gelirinin üçte ikisine katkıda bulunurken, geri kalanı büyük ölçüde balıkçılıktan gelmektedir. Ada potansiyel petrol ve doğal gaz rezervlerine sahiptir. Ayrıca demir ve uranyum gibi nadir elementlerin dünya rezervlerinin %35'ine sahip olduğu tahmin edilmektedir.⁵⁶ Son olarak 2019 yılında Wall Street Journal tarafından yayınlanan Başkan Donald Trump'ın Grönland'ı satın almakla ilgilendiği haberinin ardından dikkatler tekrar adaya dönmüştür. Aslında ABD Soğuk Savaş'ın başlangıcından itibaren Grönland'ı askeri amaçlar için stratejik bir yer olarak görmektedir. Kuzey kutbuna 1.000 milden daha az bir mesafede bulunan adanın kuzeybatı kıyısındaki ABD'ye ait Thule Hava Üssü'nde bulunan füze uyarı sistemi bölgenin kontrolünü sağlamasına yardımcı olmaktadır.⁵⁷ Öte yandan Çin Grönland'ın stratejik önemini farkındadır. 2016 yılında Çinli bir şirket, Grönland'da eski bir ABD askeri üssü satın almaya çalışmıştır. Fakat Danimarka hükümeti anlaşmayı veto ederek ABD ve AB ülkelerine adaya ekonomik destek olmaları için çağrıda bulunmuştur. 2018'de ise Çin hükümetine ait firma Adaya havaalanı inşa edilmesi için yapılan ihalenin kazananı olarak Grönland hükümeti tarafından onay almasına rağmen konunun ulusal güvenlik kapsamında (çatışma olması durumunda Çin askeri uçakları için havaalanı kullanımının serbest olması sebebiyle) olduğunu belirten Danimarka tarafından veto edilmiştir.⁵⁸ Bununla birlikte Çin yatırımlarından vazgeçmemiş, madencilik şirketleri Grönland'daki Citronen Fiyort çinko araştırması ve Güney Grönland'daki Kvanefjeld bölgesindeki maden araştırmasında NF Company yer almıştır. Şu anda 10'dan fazla Çin şirketi

⁵⁵ Breum, "Analysis: Hans Island - and the endless dispute over its sovereignty".

⁵⁶ Byers, "International Law and Arctic", 22-24.

⁵⁷ Vivian Salama, Rebecca Ballhaus ve Andrew Restuccia, President Trump Eyes a New Real-Estate Purchase: Greenland, *Wall Street Journal*, (2019).

⁵⁸ Aaron Mehta, How a potential Chinese-built airport in Greenland could be risky for a vital US Air Force base, *Defense News*, (2018).



Grönland'da maden araştırması yapmaktadır.⁵⁹ Çin'in izlemiş olduğu politikalara karşı Nisan 2020'de Amerika Birleşik Devletleri Grönland'da konsolosluk açmaya ve 12 milyon dolarlık kalkınma yardımı vermeye karar vermiştir. Sonuçta ABD, bölge üzerinde Rusya ve Çin'in bulunmalarına karşı olduğunu göstermektedir.⁶⁰

Çin'in bölge ile olan ilişkisinin Bir Kuşak-Bir Yol projesi kapsamında ekonomik temelli olduğu yaygın bir görüştür. Ocak 2018'de ise Çin bölgedeki deniz yollarında etkinliğini arttırmak için "Kutup İpek Yolu" stratejisini açıklayarak kendisini "yakın Arktik ülkesi" olarak tanımlamıştır. Çin aynı zamanda Rusya ile özellikle Arktik Bölgesi'ndeki enerji sektöründe geliştirdiği işbirliği ve ortaklıklarla etkinliğini arttırmaya ve bir Arktik aktörü olmaya çalışmaktadır. Çin'in genel olarak Arktik, özeld de Grönland dâhilinde geliştirdiği ilişkiler ile bölgede hem Rusya'ya alternatif aramakta hem de etki alanını genişletmeye çalışmaktadır.⁶¹ Buna en sert tepki ABD'den gelmektedir. 2019 yılında ABD Dışişleri Bakanı Pompeo "Çin'in başka yerdeki saldırgan davranış modeli, Kuzey Kutbu'na nasıl davrandığını bildirecek. Kuzey Buz Denizi'nin askerileştirilmesi ve rakip bölgesel iddialarla dolu yeni bir Güney Çin Denizi'ne dönüşmesini istiyor muyuz?" diye belirtmiştir. Çin'in en kuzey ucunun Kuzey Kutbu'ndan 900 mil (1.450 km) olduğuna dikkat çeken Pompeo, konuşmasının devamında Pekin'in kendisini "yakın Kuzey Kutbu devleti" olarak şekillendirme girişimlerine karşı olarak "Sadece Arktik devletleri ve Arktik olmayan devletler var. Hiçbir üçüncü kategori mevcut değildir ve başka türüsünü iddia etmek mümkün değildir" diyerek Çin'in bölgeye 90 milyar dolardan fazla yatırım yapmasına rağmen bölge üzerinde herhangi bir hakkının olamayacağını belirtmiştir.⁶²

7. Türkiye'nin Arktik Politikası

Türkiye, Arktik Bölgesi ile ilgili aktif bir politikaya sahip değildir. Bunun en muhtemel nedeni bölgenin Türkiye'ye olan uzaklığı ve Antartika'dan farklı olarak 8 egemen devletin bulunmasıdır. Bu sebeple Arktik Konseyinde ad hoc statüsüne sahiptir. Ayrıca 40 ülkenin onayladığı Svalbard Anlaşmasına da henüz taraf değildir. Fakat diğer yandan bilimsel gelişmeleri yakından takip etmek için 2019 yılında İTÜ öncülüğünde ilk Türk Arktik Bilimsel

⁵⁹Kenty Dubois, The Security Implications of China- Greenland Relations, *Polar Research & Policy Initiative*, (2018).

⁶⁰ Carol Morello, U.S. to give aid to Greenland, open consulate in bid to counter Russia and China, *The Washington Post*, (2020).

⁶¹ The State Council Information Office of the People's Republic of China, China's Arctic Policy, (China, 2018).

⁶² Rovaniemi, US warns Beijing's Arctic activity risks creating new South China Sea, *The Guardian*, (2019).



Seferi yapılmıştır.⁶³ Ayrıca maden bilimleri, denizcilik, fizik mühendisliği, hukuk ve uluslararası ilişkiler alanında 2010 yılından sonra yüksek lisans ve doktora çalışmalarının (yayınlanan 15 tez) yapılarak Arktik Bölgesi uzmanlığı için akademisyenlerin teşvik edildiği bilinmektedir. 2019 yılında Piri Reis Üniversitesi tarafından düzenlenen “Arktik Bölgesi’nin Siyasi ve Hukuki Önemi ile Türkiye Açısından Değerlendirilmesi” panelinde konuşma yapan Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Arktik Bölgesi’nin, hem deniz ticaret yollarıyla, hem balıkçılık potansiyeliyle, hem de maden ve hidrokarbon enerji kaynaklarıyla yeni bir rekabet alanına dönüştüğüne dikkat çekerek bölgeye Türkiye tarafından gerekli önemin verilmediğini belirtmiştir.⁶⁴

8. Sonuç

Arktik Bölgesi özellikle 2005 yılından itibaren sahip olduğu yer altı kaynakları ve yakın gelecekte ticarete yön verecek olan deniz ticaret yollarının sağlayacağı ekonomik potansiyeli ile gündeme gelmektedir. Özellikle Doğu Akdeniz ve Ortadoğu ile sıklıkla karşılaştırılan bölgeye sadece beş ülkenin kıyısı olsa da sahip olduğu jeo-stratejik önemiyle Çin’in ilk sırada yer aldığı çoğu ülkenin de yakın takibindedir. Bölge; üzerinde kabul edilmiş herhangi bir uluslararası anlaşma olmaması sebebiyle sahip olduğu potansiyelin yanında birçok sorunu da içinde barındırmaktadır. Bunlardan en önemlisi kıyıdaş olan devletlerin hem kara hem de denizler için egemenlik sorunlarıdır. Bölgede yaşanan egemenlik sorunları hukuki ve güvenlik boyutlarıyla devletler arasında geçmişten günümüze kendini göstermektedir. Özellikle adalar ve ticaret yolları üzerinde yaşanan ikili anlaşmazlıkların ana temelini de bu sorunlar oluşturmaktadır.

Bölgeye kıyısı olan Rusya, Amerika, Kanada, Norveç ve Grönland arasında yaşanan rekabet çoğu araştırmacıya göre Soğuk Savaş dönemi var olan iki kutupluluk temelinde sürmektedir. Bunun en iyi örneğini ise NATO tarafından iki yılda bir düzenlenen askeri tatbikatlara karşı Rusya liderliğinde Çin ve Bağımsız Türk Devletleri katılımlı tatbikatların yıllık olarak gerçekleşmesinde görmekteyiz. Fakat bu yorumlar günümüz Arktik politikasını anlamada yüzeysel kalmaktadır. Bölgeyi daha detaylı incelediğimiz zaman aslında her devletin egemenlik alanını arttırabilmek için tek başına hareket etmeyi tercih ettiği görülmektedir.

⁶³ Elif Ferhan Yeşilyurt, İlk Türk Arktik Bilimsel Seferi” gerçekleştirildi, *Anadolu Ajansı*, (2019).

⁶⁴ Deniz Ticaret Odası, Arktik Bölgesinin Türkiye Açısından Önemi, (2019), <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/slider/arktik-bolgesinin-turkiye-acisindan-onemi--99>.



Amerika- Kanada Kuzeybatı Geçidi anlaşmazlığı ve Danimarka-Kanada Hans Adası egemenlik sorunu NATO üyesi ülkeleri karşı karşıya getirirken Norveç- Rusya işbirliğinin özellikle yeraltı kaynakları çıkarma ve sevkiyatı alanında önemli oranlarda arttığı görülmektedir. Aynı zamanda Çin'in özellikle Grönland'a yaptığı yatırımlarla başlayan bölgeye açılım politikası günümüzde Amerika dışında kalan diğer ülkeler tarafından daha olumlu karşılanmaktadır.

Diğer taraftan Türkiye'nin Arktik Bölgesi'ne Antartika'ya verdiği önemi göstermediği görülmektedir. Bunun muhtemel en önemli nedeni Antartika'da egemenlik konusunda her devlet eşit hakka sahipken, Arktik'e kıyısı olan 5 önemli devletin egemenlik mücadele alanı olmasıdır. Fakat diğer taraftan Rusya ve Amerika'nın ardından Çin'in Arktik politikasını açıklaması ile bölgenin önemi tekrar artmıştır. Çalışmada da sıklıkla tekrar edildiği gibi yakın gelecekte Arktik bölgesinde yaşanan gelişmeler küresel ölçekte öneme sahip olacaktır. Bu sebeple Türkiye ilk olarak katılımı her devlete açık olan Svalbard Antlaşması'na geç kalınmış olsa da taraf olmalı ve somut olarak varlığını göstermelidir. Ayrıca akademik alanlarda da bölge ülkeleri ile ikili anlaşmalar yapılarak öğrenci değişim programları ve lisansüstü çalışmalara teşvikler arttırılmalıdır.

Sonuç olarak, çalışmada incelenen devletlerin bölgede var olan ikili anlaşmazlıkları buzulların erimesiyle birlikte özellikle deniz yollarının kullanımının artması ve yer altı kaynaklarının daha ulaşılır hale gelmesiyle daha da gerginleşeceği görülmektedir. Fakat kıyısı olan her devletin egemenlik alanını arttırmak için buzullar erimeden önceki on yılı oldukça önemlidir. Bu sebeple devletler kendi çıkarlarını korumak için zorunlu olmadığı takdirde ikili işbirliklerine gitmeden veya bölge ile ilgili herhangi bir uluslararası anlaşmaya dahil olmadan buzulların erimesiyle birlikte şekillenecek olan yenedünyaya hazırlanmaktadır.

Kaynaklar

Agence France-Presse in Moscow. *Melting glaciers reveal five new islands in the Arctic*. The Guardian, 22.09.2019. <https://www.theguardian.com/environment/2019/oct/22/melting-glaciers-reveal-five-new-islands-in-the-arctic>.

Ali, P. R. An Erosion of Confidence? The Antarctic Treaty System in the Twenty-first Century. D. Liggett içinde, *Diplomacy on Ice*. United States of America: Yale University Press, 2015.

Arctic Council. 2020. <https://arctic-council.org/en/>.

Arctic Ocean Conference. *2008 Ilulissat Declaration*. Grönland, 2018. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2017/07/2008-Ilulissat-Declaration.pdf>.

Bailes, Alyson. *The Arctic's Nearest Neighbour? An Evaluation of the UK's 2013 Arctic Policy Document*. UK, 2013.



- Balmasov, S. *Ship Traffic Analysis on the Northern Sea Route*. CHNL Information Office, 2019. arctic-liaison.com/wp-content/uploads/2019/06/Sergey-Balmasov-11-05-2019-Arctic-Circle-China-Forum-2019.pdf.
- Balmforth, T. *Russian warships hold drills in Bering Sea in huge military exercise*. Reuters, 14.09.2018. <https://www.reuters.com/article/us-russia-wargames/russian-warships-hold-drills-in-bering-sea-in-huge-military-exercise-idUSKCN1LU1K6>.
- Barents Euro-Arctic Cooperation. 2020. <https://www.barentscooperation.org/en>.
- Bennett, M. *The Arctic Shipping Route No One's Talking About*. The Maritime Executive, 05.08.2019. <https://www.maritime-executive.com/editorials/the-arctic-shipping-route-no-one-s-talking-about>.
- Breum, M. *Analysis: Hans Island - and the endless dispute over its sovereignty*. High North News, 28.05.2018. <https://www.highnorthnews.com/en/analysis-hans-island-and-endless-dispute-over-its-sovereignty>.
- Buchanan, E. ve M. Boulegue. *Russia's Military Exercises in the Arctic Have More Bark Than Bite*. Foreign Policy, 20.05.2019. <https://foreignpolicy.com/2019/05/20/russias-military-exercises-in-the-arctic-have-more-bark-than-bite/>.
- Byers, M. *International Law and Arctic*. Cambridge: Cambridge University, 2013.
- Byers, M. ve S. Lalonde. Who Controls the Northwest Passage? *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 42, (2009): 1133-1210.
- Cacho, J. *Arctic obsession drove explorers to seek the North Pole*. National Geographic, 24.01.2020. <https://www.nationalgeographic.com/history/magazine/2020/01-02/expedition-to-the-north-pole/>.
- Chivers, C. *Russians Plant Flag on the Arctic Seabed*. The New York Times, 03.08.2007. <https://www.nytimes.com/2007/08/03/world/europe/03arctic.html>.
- Deniz Ticaret Odası. *Arktik Bölgesinin Türkiye Açısından Önemi*, Deniz Ticaret Odası, 04.12.2019. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/slider/arktik-bolgesinin-turkiye-acisindan-onemi--99>.
- Dobretsov, N. ve N. Pokhilenko. "Mineral resources and development in the Russian Arctic". *Russian Geology and Geophysics*, 98-111, 2010. doi:10.1016/j.rgg.2009.12.009.
- Dubois, K. *The Security Implications of China- Greenland Relations*. Polar Research & Policy Initiative, 10.07.2018. <http://polarconnection.org/security-china-greenland-relations/>.
- Erokhin, V., Gao, T., ve Zhang, X. *Handbook of Research on International Collaboration, Economic Development, and Sustainability in the Arctic*. the United States of America: IGI Global, 2019.
- Etzold, T. *The Case of the Nordic Councils*. New York: International Peace Institute, 2013. https://www.ipinst.org/wp-content/uploads/publications/ipi_e_pub_nordic_council.pdf.
- European Commission. *Mining in the European Arctic*. Strategic Environmental Impact Assessment of Development of the Arctic, 2014. https://www.eu-polar.net.eu/fileadmin/user_upload/www.eu-polar.net.eu/Members_documents/EU_polar_plans/EU_Arctic_Information_Centre/mining_factsheets_final.pdf.
- Exner-Pirot, H. "The Arctic in International Affairs". *The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics* içinde, ed. K. Coates ve C. Holroyd. İsviçre: Palgrave Macmillan, 2020.
- Fondahl, G. ve A. Espiritu. "Russia's Arctic Regions and Policies". *The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics* içinde, ed. K. Coates ve C. Holroyd. İsviçre: Palgrave Macmillan, 2020.



- Hansler, J. Pompeo. *Melting sea ice presents 'new opportunities for trade'*. CNN, 07.05.2019. <https://edition.cnn.com/2019/05/06/politics/pompeo-sea-ice-arctic-council/index.html>.
- Henderson, J. ve J. Loe. Oxford Institute for Energy Studies, 2014. <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2014/11/WPM-56.pdf>.
- Holland, A. *Why is the Arctic important?* Amerikan Security Project, 2018. <https://www.americansecurityproject.org/issues/arctic/>.
- Humpert, M. ve A. Raspotnik. *The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea Route*. Arctic Year Book, 2012. https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2012/Scholarly_Papers/14.Humpert_and_Raspotnik.pdf.
- Hund, A. J. *Antartica and the Arctic Circle: A Geographic Encyclopedia of the Earth's Polar Regions*. California, Santa Barbara, the United States of America: ABC-CLIO, 2014.
- Kaczynski, V. M. *US-Russian Bering Sea Marine Border Dispute: Conflict over Strategic Assets, Fisheries and Energy Resources*. Russian Analytical Digest, 20.07.2013. <https://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/RAD-20-2-5.pdf>.
- King, H. M. *What is the Northwest Passage? Climate change has opened a shipping route through the Canadian Arctic*. Geology, 2019. <https://geology.com/articles/northwest-passage.shtml>.
- Lantaigne, Marc. The Role of China in Emerging Arctic Security Discourses. *Sicherheit Und Frieden (S F) / Security and Peace 33*, sy. 3 (2018):150-155.
- Lantaigne, Marc. *The changing shape of Arctic security*. NATO Review, 28.05.2019. <https://www.nato.int/docu/review/articles/2019/06/28/the-changing-shape-of-arctic-security/index.html>.
- Levin, Dan. *Canada and Denmark Fight Over Island With Whisky and Schnapps*. The New York Times, 07.11.2016. <https://www.nytimes.com/2016/11/08/world/what-in-the-world/canada-denmark-hans-island-whisky-schnapps.html>.
- Lovecraft, A. L. ve D. Cost. "Policy Paradoxes: Challenges Confronting the Contemporary Arctic". *Leadership for the North : The Influence and Impact of Arctic Council Chairs* içinde, ed. D. C. Nord. Switzerland: Springer, 2019.
- Mehta, Aaron. *How a potential Chinese-built airport in Greenland could be risky for a vital US Air Force base*. Defense News, 07.09.2018. <https://www.defensenews.com/global/europe/2018/09/07/how-a-potential-chinese-built-airport-in-greenland-could-be-risky-for-a-vital-us-air-force-base/>.
- Melia, N., K. Haines ve E. Hawkins, *Future of the Sea: Implications from Opening Arctic Sea Routes*. UK Government Office for Science, 2017.
- Melino, M. ve H. Conley, *The Ice Curtain: Russia's Arctic Military Presence*. Centre For Strategic & International studies (CSIS), 2019. [csis.org/features/ice-curtain-russias-arctic-military-presence](https://www.csis.org/features/ice-curtain-russias-arctic-military-presence).
- Melting glaciers reveal five new islands in the Arctic. The Guardian, 22.09.2020. <https://www.theguardian.com/environment/2019/oct/22/melting-glaciers-reveal-five-new-islands-in-the-arctic>.
- Morello, C. *U.S. to give aid to Greenland, open consulate in bid to counter Russia and China*. The Washington Post, 23.04.2020. <https://www.washingtonpost.com/national-security/us-to-give->



- aid-to-greenland-open-consulate-in-bid-to-counter-russia-and-china/2020/04/23/369bf2d4-8568-11ea-9728-c74380d9d410_story.html.
- Nilsen, Thomas. *Norway cancels a major Arctic military exercise due to coronavirus outbreak*. Arctic Today, 11.03.2020. <https://www.arctictoday.com/norway-cancels-a-major-arctic-military-exercise-due-to-coronavirus-outbreak/>.
- Ostenso, N. A. *Arctic Ocean*. Encyclopaedia Britannica, 11.05.2020. <https://www.britannica.com/place/Arctic-Ocean/Sea-ice>.
- Osthagen, Andreas, *Analysis: How Norway and Russia Avoid Conflict Over Svalbard*. High North News, 22.06.2018. <https://www.highnorthnews.com/en/analysis-how-norway-and-russia-avoid-conflict-over-svalbard>.
- Østreng, W., K. Magnus, B. Fløistad, A. Jørgensen-Dahl, L. Lothe, M. Mejlænder-Larsen ve T. Wergeland. *Shipping in Arctic Waters A Comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages*. New York: Springer-Praxis, 2013.
- Pazarıcı, Hüseyin. *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2020.
- Pettersen, T. *Russia, Canada to resume Arctic Bridge*. Barents Observer, 23.10.2011. <https://barentsobserver.com/en/topics/russia-canada-resume-arctic-bridge>.
- Rovaniemi, A. *US warns Beijing's Arctic activity risks creating 'new South China Sea'*. The Guardian, 06.05.2019. <https://www.theguardian.com/world/2019/may/06/pompeo-arctic-activity-new-south-china-sea>.
- Russia Monitor. *LNG and Northern Sea Route: Putin Sets Goals for the Arctic*. Warsaw Institute, 11.04.2019. <https://warsawinstitute.org/lng-northern-sea-route-putin-sets-goals-arctic/>.
- Russian Federal Authorities. *Partial Revised Submission of the Russian Federation to the Commission on the Limits of the Continental Shelf in Respect of the Continental Shelf of the Russian Federation in the Arctic Ocean*. New York: United Nations, 2015. https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev15/2015_08_03_Exec_Summary_English.pdf.
- Salama, V., R. Ballhaus ve A. Restuccia. *President Trump Eyes a New Real-Estate Purchase: Greenland*. Wall Street Journal, 16.08.2019. <https://www.wsj.com/articles/trump-eyes-a-new-real-estate-purchase-greenland-11565904223>.
- Staalesen, A. *Russia is winning support for its claims on Arctic shelf, says chief negotiator*. Eye on the Arctic, 2019. <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2019/11/29/russia-is-winning-support-for-its-claims-on-arctic-shelf-says-chief-negotiator/>.
- The Arctic Institute. *The Arctic Institute's Reaction to Secretary of State Mike Pompeo's speech in Rovaniemi ahead of the AC Ministerial Meeting*. The Arctic Institute, 06.05.2019. <https://www.thearcticinstitute.org/reaction-secretary-state-mike-pompeos-speech-rovaniemi-finland-arctic-council-ministerial-meeting/>.
- The State Council Information Office of the People's Republic of China. *China's Arctic Policy*. Beijing, 2018. http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.html.
- The United States Geological Survey. *Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle*, 2008. <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>.
- United Nations. *Agreement between the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics on the maritime boundary*. New York: United Nations, 1990.



Yakovleva, N., T. Alabaster ve P. Petrova. Natural resource use in the Russian North: a case study of diamond mining in the Republic of Sakha(Yakutia). *Environmental Management and Health*, 2000. doi:10.1108/09566160010372743.

YAMAL LNG. *YAMAL LNG Reaches Thirty Million Tons Milestone*. YAMAL LNG, 26.02.2020. <http://yamalng.ru/en/press/news/38151/>.

Yeşilyurt, E. F. “İlk Türk Arktik Bilimsel Seferi” gerçekleştirildi. Anadolu Ajansı, 01.08.2019. <https://www.aa.com.tr/tr/sirkethaberleri/finans/-ilk-turk-arktik-bilimsel-seferi-gerceklestirildi/652489>.