

DA&MS



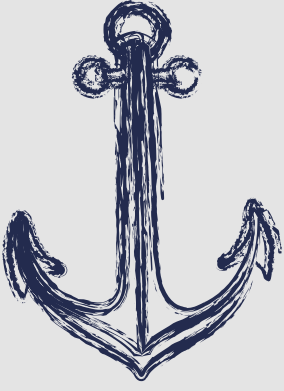
DENİZ ARAŞTIRMALARI ve MAVİ STRATEJİ DERGİSİ

[CİLT: 1 SAYI: 1 HAZİRAN - 2021]



STRAMARINE

www.stramarine.org



DENİZ
ARAŞTIRMALARI VE
MAVİ STRATEJİ
DERGİSİ

E-ISSN:2791-7126

CİLT:1 SAYI:1 HAZİRAN-2021

CAN A GEOGRAPHICAL BASE APPROACH BE THE
SOLUTION FOR DISPUTED MARITIME REGION
PARTITION? A NEW METHOD: TRANS-SEA
CONNECTIONS FOR CONTINENTS

Haçer ÇAKIROĞLU, Fethi BENGİL,
Mehmet Sadık AKYAR

ARKTİK BÖLGESİ: ÜLKELERİN POLİTİK VE STRATEJİK
YAKLAŞIMLARI

Özlem MULUN AKPINAR

HAZAR DENİZİ'NİN HUKUKİ STATÜSÜ

Akerke ZHIYENGAZİYEVA

ŞANGHAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ'NÜN GENİŞLEME
POLİTİKALARINDA 21. YÜZYIL DENİZ İPEK YOLU'NUN
ROLÜ

Alp Yüce KAVAS

DOĞU AKDENİZ DENİZ YETKİ ALANI PAYLAŞIMI
SORUNUNUN ENERJİ JEOPOLİTİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Münevver YÜKSEL

DENİZ JEOPOLİTİĞİNİN KAVRAMSAL VE TEORİK
KÖKENLERİ

Furkan DUMAN

DENİZ ARAŞTIRMALARI ve MAVİ STRATEJİ DERGİSİ

Sayı:1
Haziran 2021

Sahibi

Doç. Dr. Arzu ARIDEMİR

Editör

Dr. Hakan ARIDEMİR – Kütahya Dumlupınar Üniversitesi

Alan Editörleri

Doç. Dr. Arzu AL-Marmara Üniversitesi

Doç. Dr. Meral BALCI-Marmara Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Yavuz CANKARA-Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi

Yayın Kurulu

Prof. Dr. Alaeddin YALÇINKAYA-Marmara Üniversitesi

Prof. Dr. Sait YILMAZ-İstanbul Esenyurt Üniversitesi

Doç. Dr. Mehmet ARSLAN-Farabi Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Omca ALTIN-Kastamonu Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Hakan ARIDEMİR -Kütahya Dumlupınar Üniversitesi

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Doç. Dr. Adil AKINCI – Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi / Türkiye

Dergi Sekreteryası

Arş.Grv. Ramazan GÜREŞÇİ – Kütahya Dumlupınar Üniversitesi / Türkiye

Kapak Tasarımı

Arş.Grv. Kübra ÇİÇEKLİ/ Mardin Artuklu Üniversitesi / Türkiye

Dizgi

Murat BUYRUK

İngilizce Editörü

Burak BİNARCI

Yazışma Adresi

*Deniz Araştırmaları ve Mavi Strateji Dergisi
Büyükdere Mh. Kırklar Sk. Yalçın Apt. No:18 D:5 Sarıyer/İSTANBUL*

stramarine.org

BİLİM DANIŞMA KURULU

<i>Prof. Dr. Alaeddin YALÇINKAYA</i>	<i>Marmara Üniversitesi</i>
<i>Prof. Dr. Celal ATEŞ</i>	<i>Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi</i>
<i>Prof. Dr. Sait YILMAZ</i>	<i>İstanbul Esenyurt Üniversitesi</i>
<i>Prof. Dr. Niyazi KURNAZ</i>	<i>Kütahya Dumlupınar Üniversitesi</i>
<i>Prof. Dr. Ömer Göksel İŞYAR</i>	<i>Uludağ Üniversitesi</i>
<i>Doç Dr. Arzu ARIDEMİR</i>	<i>İstanbul Üniversitesi</i>
<i>Doç. Dr. Asena ÖZER BOZTAŞ</i>	<i>Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi</i>
<i>Doç. Dr. Arzu AL</i>	<i>Marmara Üniversitesi</i>
<i>Doç. Dr. Mehmet ARSLAN</i>	<i>Farabi Üniversitesi</i>
<i>Doç Dr. Adil AKINCI</i>	<i>Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi</i>
<i>Doç. Dr. Meral BALCI</i>	<i>Marmara Üniversitesi</i>
<i>Dr. Öğr. Üyesi Alp Yüce KAVAS</i>	<i>İstanbul Aydın Üniversitesi</i>
<i>Dr. Öğr. Üyesi Barış ADIBELLİ</i>	<i>Kütahya Dumlupınar Üniversitesi</i>
<i>Dr. Öğr. Üyesi Haluk CEZAYİRLİOĞLU</i>	<i>İstanbul Esenyurt Üniversitesi</i>
<i>Dr. Öğr. Üyesi Pınar Özden CANKARA</i>	<i>Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi</i>
<i>Dr. Öğr. Üyesi Sadık AKYAR</i>	<i>Girne Amerikan Üniversitesi</i>
<i>Dr. Öğr. Üyesi İtir Aladağ GÖRENTAŞ</i>	<i>Kocaeli Üniversitesi</i>
<i>Dr. Öğr. Üyesi Omca ALTIN</i>	<i>Kastamonu Üniversitesi</i>
<i>Dr. Öğr. Üyesi Yavuz CANKARA</i>	<i>Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi</i>
<i>Dr. Öğr. Üyesi Yıldırım TURAN</i>	<i>Sakarya Üniversitesi</i>

Her hakkı saklıdır. Deniz Araştırmaları ve Mavi Strateji Dergisi yılda iki kez yayınlanan Ulusal **Bilimsel Hakemli** bir dergidir. Bu dergide yayınlanan makalelerin bilim ve dil bakımından sorumluluğu yazarlara aittir. Dergide yer alan makalelerdeki görüş ve düşünceler yazarların kişisel görüşleri olup, hiçbir şekilde Deniz Araştırmaları ve Mavi Strateji Dergisi'nin görüşlerini yansıtmaz. Dergide yayınlanan makaleler kaynak gösterilmeden kullanılamaz.

STRA  MARINE

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

1. **Can a Geographical Base Approach be the Solution for Disputed Maritime Region Partition? A New Method: Trans-Sea Connections for Continents**
Hançer ÇAKIROĞLU, Fethi BENGİL, Mehmet Sadık AKYAR.....1-27
2. **Arktik Bölgesi: Ülkelerin Politik ve Stratejik Yaklaşımları**
Özlem MULUN AKPINAR.....28-42
3. **Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü**
Akerke ZHIYENGAZIYEVA.....43-54
4. **Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun Rolü**
Alp Yüce KAVAS.....55-65
5. **Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanı Paylaşımı Sorununun Enerji Jeopolitiği Üzerindeki Etkisi**
Münevver YÜKSEL.....66-74
6. **Deniz Jeopolitiğinin Kavramsal ve Teorik Kökenleri**
Furkan DUMAN.....75-85

ÖNSÖZ

Deniz Araştırmaları ve Mavi Strateji Dergisi (DA&MS), 2021 yılı Haziran ayından itibaren elektronik olarak yılda en az 2 kez yayımlanan ulusal, bilimsel hakemli bir dergidir.

Dergimizin amacı, Türk ve Dünya Denizciliği konularında yayımlayacağı akademik çalışmalarla farkındalık oluşturmak ve çeşitli perspektifleri karşılaştırmaya katkı sağlamaktır. Türk Denizciliği konusunda çalışan bilim insanlarının, profesyonellerin, bürokratların, medya kuruluşlarının ve özel sektör temsilcilerinin faaliyetlerini ve çalışmalarını kolaylıkla sunabileceği, alanındaki çalışmalara ulusal ve uluslararası anlamda katkı sağlayabileceği bir zemin oluşturmak, deniz jeopolitiği, deniz tarihi, deniz ekonomisi, denizcilik kültürü, deniz turizmi, deniz endüstrisi, deniz siyaseti ve deniz hukuku gibi farklı alan ve disiplinlerden pek çok araştırmacıyı bir araya getirecek bir akademik yayın olmak, denizcilik alanında akademik düzeyde faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin çalışmalarını, denizcilik konusundaki sorunlarına dair yeni bulgularını ve görüşlerini ve bu konulara yönelik yöntem ve yaklaşımlarını paylaşmaları için ortak bir merkez oluşturmak, akademik ve entellektüel çevrelerde denizcilik üzerine var olan eğilimlerin keşfedilmesine hizmet ederek, hem bilim insanları arası etkileşim ve işbirliğini artırmak, hem de ulusal ve uluslararası düzeyde bu konudaki kültürel, ticari, ekonomik ve askeri işbirliğinin gelişmesine katkı sağlamak, denizcilik alanında dünyadaki gelişimi izlemek, ilgili literatür, bilim, teknoloji ve yöntemler ile ilgili bilgilendirmek, diğer yandan ülkemizde denizciliği geliştirecek çalışmaları desteklemek ve daha fazla çalışma yapılabilmesini sağlayacak strateji ve politikalar üretmek için yayın hayatına başlamıştır.

Dergimizin ilk sayısının hazırlanmasında emeği ve katkıları olan, başta dergimize yazı gönderen değerli yazarlarımız ve desteklerini esirgemeyen hakemlerimiz olmak üzere, büyük bir gayretle çalışan alan editörlerimiz ve yayın kurulumuza teşekkür ediyorum.

Haziran-2021 sayımızı, Türk denizcilik literatürüne ve bu konuda yapılan çalışmalara katkı yapması ümidiyle sizlere sunuyor, bir sonraki sayımızda tekrar buluşmayı diliyoruz.

Dr. Hakan ARIDEMİR

İstanbul-Haziran/2021

COĞRAFİ TEMELLİ YAKLAŞIM TARTIŞMALI DENİZ ALANLARININ PAYLAŞIMINDA ÇÖZÜM OLABİLİR Mİ? YENİ BİR YÖNTEM: ANAKARALARIN TRANS-DENİZ BAĞLANTILARI

CAN A GEOGRAPHICAL BASE APPROACH BE THE SOLUTION FOR DISPUTED MARITIME REGION PARTITION? A NEW METHOD: TRANS-SEA CONNECTIONS FOR CONTINENTS

ÖZ Deniz yetki alanlarının paylaşımı dünya ölçeğinde uluslararası ilişkilerde gerilimi tetikleyen anlaşmazlıklardan biridir. Doğu Akdeniz’de bulunan Levant Denizi bu bağlamda son 30 sene içerisinde göz önünde bulunan alanlardan biri haline gelmiştir. Mevcut durumda deniz yetki alanı paylaşımı üzerine mevcut yaklaşımlar bulunmakla birlikte, bu yaklaşımlar bölge ülkeleri arasındaki tansiyonun artmasına katkıda bulunmaktadır. Bu durum, uzmanları paylaşım tartışmalı olan yarı kapalı ve kapalı deniz alanlarında daha müzakere edilebilir yaklaşımlar, öneriler oluşturmaları konusunda teşvik etmektedir. Bu çalışmada, dünyadaki yarı kapalı ve kapalı deniz alanlarında uygulanmak üzere ilgili ülkelerin denizden olan etkileşim sahaları ve kıyı coğrafyalarını temel alan deniz yetki alanlarının paylaşımına yönelik bir yöntem geliştirilmiştir. Bu yöntemde, taraf ülkelerin her bir ikili eşleştirmeleri ile bağlanabilen deniz aşan bağlanma uzaklıkları, bağlanma ile etkileşime girdikleri alanların büyüklükleri ve bağlanılan kıyı uzunlukları dikkate alınarak yapılan bir dizi hesaplama kullanılmaktadır. Durum çalışması olarak, geliştirilen yöntem Levant Denizi’nde uygulanmış ve elde edilen sonuçlar sınırların belirlenmesinden öte deniz yetki alanlarının paylaşılması üzerine sunulmuştur. Sonuçlar üzerine yapılan değerlendirmede, sınırların belirlenmesi üzerine mevcut olan yaklaşımların bölgedeki bazı ülkeler açısından coğrafi olarak adil olmayan dağılımlara sahip olduğu belirlenmiştir. Sonuç olarak, önerilen yöntem ülkeler arası anlaşmazlıklar süresince ilgili bölgede uluslararası kuruluşlarca belirlenen canlı deniz kaynakları kotaları/istatistikleri için tarafsız referans noktası olabilir. Ayrıca, yöntem sınır belirlemekten öte yetki alanlarının paylaşımına odaklandığı için ileride gerçekleştirilecek müzakere ortamı için başlangıç koşullarını ortaya koymak açısından avantaj sağlayabileceği belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz yetki alanı, coğrafi bilgi sistemleri, paylaşım, deniz kaynakları, uluslararası örgütler, doğu Akdeniz

ABSTRACT Sharing of marine resources and delimitation of maritime jurisdiction zones are the one of the main problems, which presents tense conflicts in an international scale. Past three decades, the Levantine Sea (in the eastern Mediterranean Sea) is the most popular marine region in this manner. Even though there have been available delimitation suggestions in the region, they add tension to conflict among regional countries. This fact tends specialists to find more negotiable methods, suggestions, or proposals to partition disputed marine regions under consensus rather than delimitation approaches. In this study, a method was developed to proportion maritime jurisdiction zones based on coastal geography and marine interactions of the countries that are in semi-enclosed and enclosed marine regions of the world. The method uses a series of calculations taking into account the length of connected coastline, size of interacted sea area and length of trans-sea connections of each coupled country. The method was applied in the Levantine Sea, and results were given for partition of maritime jurisdiction zones rather than delimitation. Results pointed out that current approaches defining boundaries for delimitations are geographically unfair for some countries in the region. It can be concluded that the method provides a new perspective by mean of focusing on proportion process than delimitation. Thus, the method can provide objective reference for international organization to determine objectively quota/statistics for living marine resources during period of confliction. Additionally, since the method aims proportion of maritime jurisdiction zones, it can provide initial conditions of negotiation environment in the future.

Keywords: Maritime jurisdiction, geographical information system, partition, marine resources, international organizations, the eastern Mediterranean Sea

Hançer ÇAKIROĞLU

hancercakiroglu@gau.edu.tr

Fethi BENGİL

fethibengil@gau.edu.tr

Mehmet Sadık AKYAR

sadikakyar@gau.edu.tr

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 17.02.2021

Kabul Tarihi : 29.06.2021

1. INTRODUCTION

The Mediterranean Sea is a semi-enclosed sea connected with the Atlantic Ocean and other regional seas. It is surrounded by three continents along 3800 km from east to west; 900 km from north to south, and its occupation is in a basin around 2.6 million square-kilometer, and a coastline of 46000 km long (UNEP/MAP, 2012). Bathymetry of the Mediterranean Sea shows unique characteristics due to its sub-regions, reaching a maximum depth of 5267 m, with an average depth 1400 m (UNEP/MAP, 2012, Aksoy 2016). Since it has limited connection to other marine regions through narrow straits and Suez Channel, it can be considered as an enclosed sea with its almost isolated marine system (Robinson et. al., 2001). There are 19 continental countries, that have coastline on the Mediterranean Sea as well as islands countries.

The Mediterranean Sea has an important place in the maritime transportation of the world due to its geostrategic location. Though it has relatively small areal portion in the total marine areas of the world's oceans, it is among the world's busiest sea routes with contribution to 15% of the global marine transportation activity (Grida, 2013). The Levantine Basin of the eastern Mediterranean is also known with its rich marine energy resources, now becoming an important gas province (Karbuz, 2012). Additionally, the region has important place for valuable living marine resources, such including spawning and piscary fields of Atlantic bluefin tuna (Martin et al., 2006). These rich marine resources of the Levantine Sea trigger regional countries to take an action for maritime jurisdiction. The crisis is expanding regarding eight different continental countries in addition to states of island in Cyprus, which is another subject of dispute, including Sovereign British Bases with Brexit progress in the Levantine Sea.

Announced delimitation for maritime jurisdiction zones after 2003 became initial point of exacerbation of international crisis among countries in the region. Announcement of the delimitation, bilateral agreements based on maximal approaches of national interest in a country caused objection of third part countries parallel to their national interests (Aridemir and Alli, 2019). Maximal approaches of the relevant countries resulted, even, to take reference different legitimacy and legal principles for each agreement with its neighbor countries¹. Conflicting policies of the countries in order to have maximal share from the Levantine Sea make the issue more complicated to outline under common approaches of maritime law for negotiation on maritime boundary delimitation. There are a lot of examples² all over the world for such disputes of partition of maritime areas/regions. Moreover, as being in various part of the eastern Mediterranean, there are various cases that are suspended by the countries rather than bringing it to the court, since high spectrum of legal decision can be seen in previous cases. Even though they don't have any attribution as binding decision for other countries. It should be also noted that it is possible to propose a thesis based on geographical, strategical and political dynamics of a country under legal interpretation. Therefore, more concrete criteria definition for law enforcement are required for more precise partitioning of maritime areas in

¹ On 9 June 2020, Greece signed a treaty with Italy in the part of the Mediterranean between Italy and Greece, forming the delimitation line of the "exclusive economic zone" (EEZ). It has been announced that this treaty is similar to the treaty of May 24, 1977, which constituted the maritime boundary of the continental shelf of both countries in the same maritime area. It has been known that Greece cannot agree mainly on the impact of the islands in its limitation's disputes with Turkey in the Aegean Sea and the Eastern Mediterranean. Greece generally claims full jurisdiction of the islands over maritime areas, but it has been seen in related treaties that limited jurisdiction has been recognized to some Greek islands. Official Gazette of the Hellenic Republic N° 163 of 28 August 2020: "Agreement between the Hellenic Republic and the Italian Republic on the Delimitation of their Respective Maritime Zones" http://www.et.gr/idos-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wHUdWr4xouZundtvSoClrL8Tq6rbLkT5HR5MXD0LzQTLWPU9yLzB8V68knBzLCmTXKaO6fpVZ6Lx3UnKl3nP8NxdnJ5r9cmWyJWelDvWS_18kAEhATUkJb0x1LlDQ163nV9K--td6SIuRM1GbsBjYQ2EWfbzwOCRdbs8wLOROnUpLKhyqYXEoH

² International Court of Justice, List of all cases for the Jurisdiction <https://www.icj-cij.org/en/list-of-all-cases>
ÇAKIROĞLU H. AND BENGİL F. AND AKYAR M.S. (2021). Can A Geographical Base Approach Be The Solution For Disputed Maritime Region Partition? A New Method: Trans-Sea Connections For Continents, DA&MS 1(1),1-27.

order to reduce disputes in maritime regions that are under specific geographical conditions among countries.

Legal perspective for maritime jurisdiction cases had progress in application from consuetudo to Law of the Sea in last six decades (Açıkgönül, 2012). Legal procedure for delimitation of maritime jurisdiction underlies some basic principles of law as well as it is available for agreement of delimitation of maritime jurisdictions among countries based on their national interests. In the light of available cases in International Court of Justice, main principles can be grouped under equitable, proportionality, geographical consideration (Açıkgönül, 2012; Doğru, 2020). As pointed out, principles, geography is the key criteria for marine delimitation cases. Structure of coastlines belonging to a continent, the factor of islands, geographical properties and position amongst other countries play important role in determination of proportion/delimitation of maritime jurisdiction zones (Demir and Acar, 1992; Tanaka, 2001; Yayıcı, 2012; Doğru 2020). However, variety of legal interpretations of these principles in each case makes it not possible to inference clearly for available disagreements. In line with the principle of proportionality, which constitutes the first of the foundations of this study, calculations have been made in the context of proportionality in the division of sea areas in the Eastern Mediterranean, such as "there should be a ratio of acceptable proximity between the relevant coastal lengths of states and the sea area to be given to these states" It will be understood that the calculations made within the scope of the proportionality principle are quite logical, especially when the principles of the superiority of the mainland and coasts are taken into consideration in the delimitation process.

In this study, it is aimed to develop a method objectively based on geography to proportion maritime jurisdiction rather than delimitation. A series of criteria were defined under basic principles of the law for the semi-enclosed and enclosed seas. The method applied calculation steps, that took into account coastal and interacted sea area and coastal geography (coastline, sea area and distance of connection) by providing trans-sea connection in each couple of coastal countries. A case study was implemented in the Levantine Sea, denominated as "Trans-Mediterranean Connection of Continents". Partitioning of maritime areas were done by using scores acquired by each continental country in addition to using a specific ration for island based on their properties.

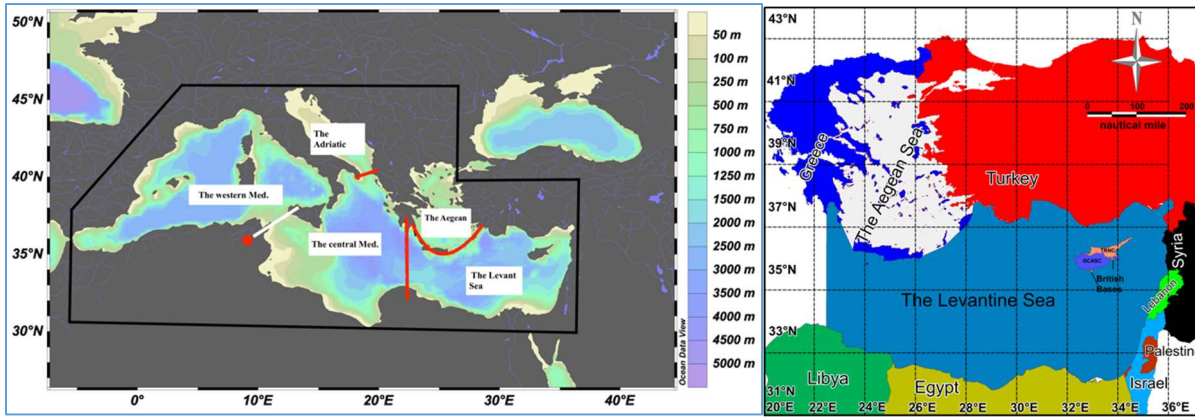
2. MATERIAL and METHODS

A method, called Trans-Sea Connections of Continents, was developed in order to determine a series of criteria for sharing of maritime jurisdiction in semi-enclosed and enclosed seas. All criteria of the method revealed by principles of maritime law, that take into account for delimitation of maritime boundaries in available cases. Relevant main principles of maritime law were explained in the introduction section, however details and examples on these principles were explained in the content of this study. A list of relevant references and list of examples cases in International Court of Justice were provided in Supplemental Table (S.Table 1). This method was not developed for the resolution of the conflicts in the eastern Mediterranean, on the contrary, it was applied after the development with the idea that it could solve the existing conflicts such as in the Eastern Mediterranean area. In this sense, it is true that many legal and political arguments can be claimed regarding the sharing of maritime jurisdictions in the mentioned geographical area specifically, but in this study, it was showed that this method can be a solution within the framework of all legal and political arguments. Therefore, the method was implemented in the Levantine Sea (Figure 1), with case specific adaptation based on international agreements, that are valid. Therefore, a specific name was denoted as "Trans-Mediterranean Connections of Continents". Principles of each criterion were explained below based on implementation in the Levantine Sea. A generalization can be done for other semi-enclosed and enclosed sea by following criteria.

2.1. Determination of The Disputed Marine Region

Boundaries of disputed marine region was defined for subsection of the Aegean-Levantine sub-regions based on Pisano et al. (2020). On the other hand, it is assumed that the Aegean Sea is not part of the study area since it is another disputed marine area between Turkey and Greece. However, since there is no concrete (continental) boundary between both seas (hypothetical arch of the island Kithira, Antikithira, Kriti, Kasos, Karpathos, and Rodhos from the continent of Greece to of Turkey), the Aegean Sea provided no contribution during the calculation step of the method. Coastline and sea area in the Aegean Sea were not included into calculations of portioning of maritime jurisdiction zones in the Levantine Sea. Additionally, land area of the islands in the Levantine Sea were also excluded from sea area (Figure 1) to estimate the net size of the maritime region. Distance and areal units were chosen in nautical mile (nm) and square nautical mile (nm²) for further calculation.

Figure 1. The Mediterranean Sea and its sub-regions (on left), white line separates the western and eastern basins, red lines separate sub-regions defined by Pisano et al. (2020); Study area in Levantine region (on right), blue area indicates marine region used in this study.



TRNC: Turkish Republic of Northern Cyprus; GCASC: Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus³; British Bases: Sovereign Base of United Kingdom in Cyprus.

2.2. Maximal Trans-Mediterranean Connections Between Countries

Each country's shore is connected to other relevant countries based on their maximal benefits. Main limitation factor for this connection is another continent between two trans-connection points. It is assumed that islands are not a limitation factor for connecting continents, as they were accepted as limited elements opposed to continents in previous precedent and legal decisions of maritime law. In conditions of conflict in benefit of coupled countries, connection was done in favor of the county with shorter coastline. An example connection was given in Figure 2.

Since special geographic position of the Aegean Sea, it affected partly each connection. Diagonal connections between countries (here, connections of Turkey and Greece with other countries) were determined by using its shore in the Aegean Sea, since the islands do not have effect on trans-

³ Turkey does not recognize the Republic of Cyprus. Turkey uses the term Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus (GCASC) to designate administration existing the Southern part of Cyprus island. For additional info and example to this use you can access the link Republic of Turkey MFA. https://www.mfa.gov.tr/gkry_ye-seyahat-edecek-vatandaslarimizaya-uyari.tr.mfa

Mediterranean connections. However, the areal size and length of coastline within connection were not counted in for further calculations. This assumption provided advantageous to Greece and Turkey for determining wider areal size in the Levantine Sea with the connections, while areal size and length in coastline of the Aegean Sea had no contribution. Additionally, distances in connections of abovementioned countries increased because of availability of farther locations, thus provided disadvantage for the connections, either.

While these connections do not establish a precedent in law for a maritime boundary, they can be used to define interaction zone of coupled countries with maximal benefit. It is also advantageous approach to apply objectively for all countries. This step provides only numerical data for further calculations. Areal size, length of coastline in the Levantine Sea and length of diagonal connection distances were recorded for further calculations. It should be also noted that if coastal systems such as estuary, lagoon, tombolo and any other unshaped indentations (bay, cove, etc.) have entrance narrower than 2 nm, they have to be discarded from calculation of coastline by assuming straight line to be parallel with equitable principles of law.

2.3. Normalization of Connections Based on Distance

In order to be parallel with the principles of law, a normalization factor based on distance of connection was applied in each data set obtained from coupled countries. Lengths of trans-Mediterranean connections were used by calculating average value of length of the connections in both boundaries. After estimating this average value, value of longest distance was taken for dividing each value in order to derive normalization indices, hereafter called proportional effect. Then, each derived value was used to contribute multiplier effect to the areal size. Therefore, countries that have shorter connection distance ensured advantages.

2.4. Contribution of Islands of Continental Countries

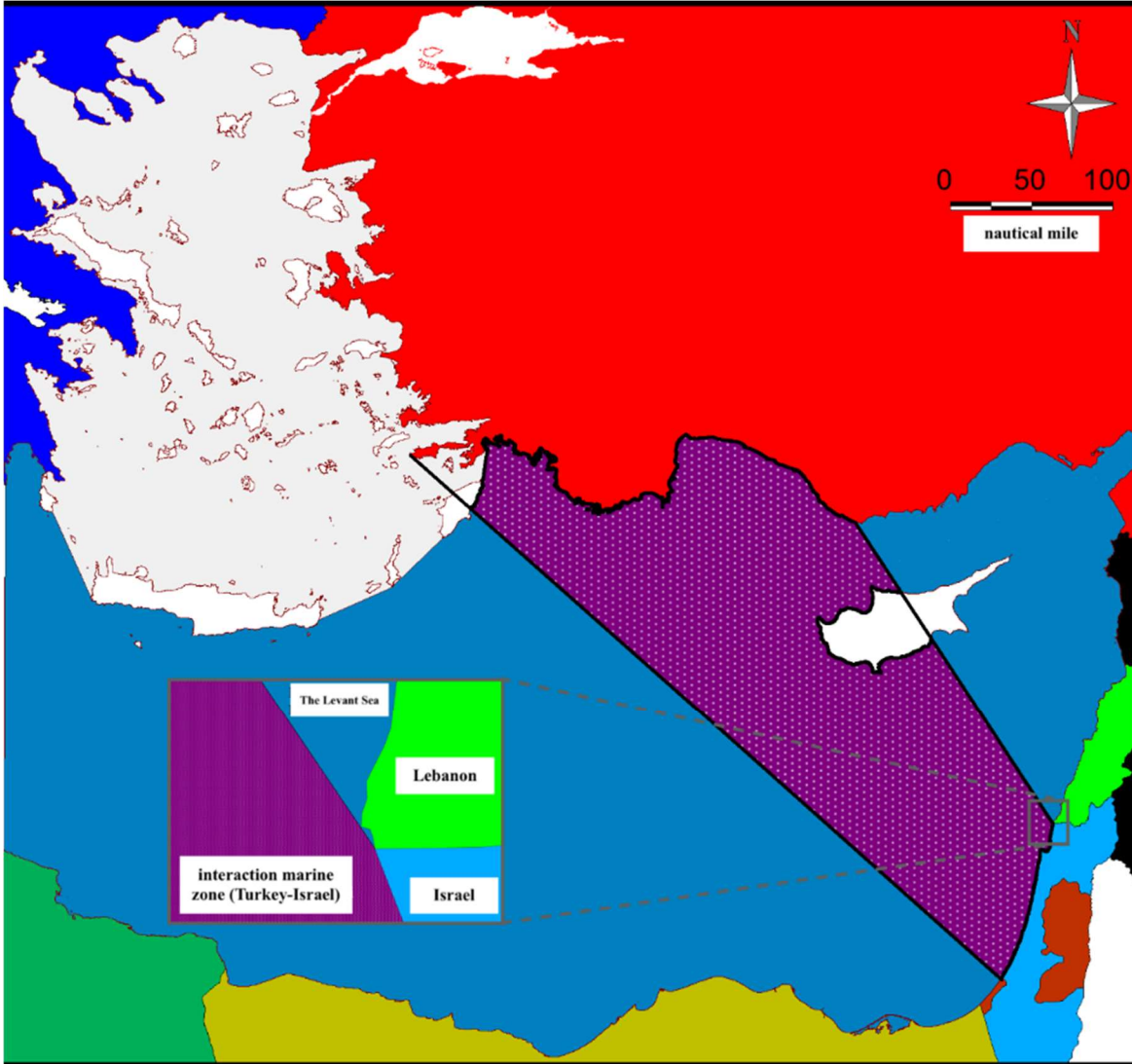
This issue is the one of main challenges for ensuring a criterion in this regard. In case of the study area, there are two different groups of the islands: The first group is the islands on the Aegean arch (Kithira, Antikithira, Kriti, Kasos, Karpathos and Rodhos) and the island belonging to a continental country, the second group is the island States in Cyprus Island. “Depending on the circumstances, the island may be given full or partial effect, in certain cases, it may even be ignored. In others, it may be enclaved.” Due to there are interpretation (wrong side of the median line) that the island has no contribution in maritime jurisdictions zones except territorial waters, enclave definition (OPIL, 2020) was accepted as criteria for Kastellorizo island. In regard to the islands on the Aegean arch, islands have no contribution in maritime jurisdictions zones except their territorial waters. Since, the International Court of Justice and some state practices apply the theory of “special geographical features” to the islands. If the island appears to be an aberrant geographic feature or an insignificant feature in relation to the overall configuration, partial impact is given or ignored. However, while defining the geographical boundaries of the Levantine sea, an arch based on the coasts of the Aegean arch islands was determined as the apparent continuation of the coasts of mainland Greece and contributed as the sea area contribution by including in the length of the coastline (but sea area contribution not connected with the relevant islands' territorial waters) (Nugzar, 2005).

2.5. Share of Island Countries

Previous cases on delimitation of maritime jurisdiction zones (e.g. continental shelf case of Malta and Libya), island countries are considered as special cases, and privileges are provided contrary to the

other islands. Parallel to this, calculation for maritime partition of island countries were designed differently. To correspond to geographical principles, not only coastline was used, but also areal size of island's coverage was considered for further calculation. Since indented configuration of coastlines can be revealed advantageous as infringement to equitable principle of law, average proportion of coastline and areal size on the islands to marine were used to determine proportion of islands.

Figure 2. An example for implementation of Trans-Sea Connections for Continents Method. The figure pointed out connection limitation (Turkey-Israel) by Lebanese continent for maximal connection of Israel as country with shorter coastline.



2.6. Sharing Principles of Maritime Jurisdiction for Countries

Score of each connection of coupled countries were calculated based on proportional areal size by applying rate of coastline and distance normalization. Cumulative scores of a country were found by getting sum of gaining from each connection with relevant countries. Then, cumulative score of each country were divided to sum of scores of cumulative countries. Therefore, proportion of each continental country were calculated. Separately, the size of marine region obtained from calculation for islands (in both statement four and five) were found and subtracted from total size of sea area. The remaining size of sea area allocated to relevant continental countries based on their proportion.

Calculation of approaches in six statement above were conduct by using formulations given below:

$$i_pc_{ij} = \frac{cl_{ji}}{\sum cl_{ij}} \text{ and } j_pc_{ij} = \frac{cl_{ij}}{\sum cl_{ij}}; \quad (1)$$

pc: ratio of coastlines in case of coupled countries i ve j; cl: length of coastline in case of coupled countries i ve j

$$\Delta l_{ij} = \frac{l_{1ij} + l_{2ij}}{2} \quad (2)$$

Δl_{ij} : average length of distance connected coupled countries i and j

$$i_SA_{ij} = \int_{x=1_{ij}}^{x=2_{ij}} (i_{pc_{ij}}(x) - j_{pc_{ij}}(x)) dx * i_pc_{ij} * \frac{Max(\Delta l_{ij})}{\Delta l_{ij}} \quad (3)$$

and

$$j_SA_{ij} = \int_{x=1_{ij}}^{x=2_{ij}} (i_{pc_{ij}}(x) - j_{pc_{ij}}(x)) dx * j_pc_{ij} * \frac{Max(\Delta l_{ij})}{\Delta l_{ij}} \quad (4)$$

SA_{ij}: areal size of interaction zone between two boundaries connected to coupled countries i and j.

$$SC = \sum_{i=1}^n SA_i \quad (5)$$

SC: Cumulative score of country i from each coupled country

$$\%PS_i = \frac{SC_i}{\sum_{i=1}^n SC_i} * 100 \quad (6)$$

PS_i: Score ratio of country i to total score from all countries

$$Ic_i = (L_i/L_a + A_i/A_a) * A_a \quad (7)$$

Ic_i: size of marine region for country island; L_i: i length of coastline (nm); L_a: length of coastline of interested marine region (nm); A_i: i size of land in country island (nm²); A_a: size of interested marine region (nm²);

$$I_i = Li * 12 \quad (8)$$

I_i: size of marine region for island belongs to continental country.

2.7. Implementation

In order to implement the method for the Levantine Sea, each criterion was applied by using geographic information system. Maps of countries used in spatial analysis were obtained from GADM (2020). All layers and objects used in calculation were prepared in latitude-longitude coordinate system with World Geodetic System (WGS 84). Digital layer of marine area of this study were created by using merged layer from vector boundary field of countries and limit coordinates of maritime boundaries of the study region. Each layer for obtaining the required data was derived by using relevant country layers and sea area. After spatial analysis was completed, obtained data set were extracted to common file format (csv) for applying relevant formulas.

3. RESULTS

Sea area of Levantine Sea (study area) was found to be 172900 nm², and a total of 4450.7 nm coastline was calculated for the area. Among the coupled connections of countries, Turkey has 935.0 nm coastline, which is the longest in connection with Libya and Egypt. The shortest coastline was found in Israel in connection with Syria. Additionally, there were no connections between Syria - Greece, and Palestine – Lebanon since limitation of third countries' continent (supplemental figures from S.Figure 1 to S.Figure 8). Lengths of coastline in each connection were presented in Table 1.

Table 1. Lengths of coastline in each coupled country (nm). Values corresponding to starting with countries in row

	Turkey	Greece	Libya	Egypt	Palestine	Israel	Lebanon	Syria
Turkey		190.0	935.0	935.0	919.0	593.0	621.0	745.0
Greece	110.1		110.1	110.5	110.1	110.1	110.1	0.0
Libya	351.3	351.3		351.3	117.5	351.3	351.3	351.3
Egypt	758.5	743.5	758.5		758.5	758.5	748.5	668.5
Palestine	20.5	20.5	20.5	20.5		20.5	0.0	20.5
Israel	148.4	148.4	148.4	148.4	120.6		38.6	10.0
Lebanon	175.8	175.8	175.8	175.8		73.6		175.7
Syria	151.7		151.4	151.4	32.6	22.8	108.0	

Lengths of the connection distance had a range from 34.5 nm (Israel-Lebanon) to 715.2 nm (Palestine-Greece). As the same couples of countries with connection distance, normalization index values were found to be between 0.05 and 1.00 (Table 2). Size of connection area of each coupled countries was in a range between 168.5 nm² (Israel-Lebanon) to 140500.0 nm² (Egypt – Turkey). Cumulative scores of countries dispersed from 25499.4 nm² (Palestine) to 531603.9 nm² (Egypt). Normalized areal score and cumulative score of each country were given in Table 3.

Table 2. Size of interacted marine region in each coupled country (upper triangle matrix, nm²) and their proportional effect (italic triangle matrix).

	Turkey	Greece	Libya	Egypt	Palestine	Israel	Lebanon	Syria
Turkey		2065.0	92000.0	140500.0	53890.0	34210.0	27730.0	19280.0
Greece	2.58		28130.0	93379.0	30610.0	45190.0	35880.0	0.0
Libya	1.30	1.88		24430.0	15650.0	47590.0	55570.0	53510.0
Egypt	1.69	1.22	2.23		11470.0	33600.0	54950.0	66060.0
Palestine	1.98	1.00	1.21	3.00		5471.0	0.0	2688.0
Israel	2.29	1.12	1.28	2.69	14.78		168.5	789.6
Lebanon	2.66	1.11	1.20	2.05		20.71		1911.0
Syria	4.46		1.13	1.65	2.83	4.26	9.37	

In respect of islands in the Levantine Sea, it is found to be that size of sea area gained from Islands belong to Greece is 7824.3 nm², while sea area that calculated for Cyprus Island is 10332.5 nm² (Table 4).

A total of 154725.3 nm² sea area were found after subtraction of shares from the island. This value was apportioned based on proportion of cumulative score in each country. Additionally, share from islands of Greece were added into its continental share. Results showed that percentages of proportion are from 1.3 % (Palestine) to 27.7 % (Egypt) for the continental countries. Percentages of proportion and their corresponding scales in nautical mile were presented in Table 4.

Table 3. Cumulative scores in each coupled country (nm). Values corresponding to starting with countries in row

	Turkey	Greece	Libya	Egypt	Palestine	Israel	Lebanon	Syria	Total
Turkey		3377.8	87001.9	130992.5	104563.9	62548.4	57552.5	71462.8	517499.7
Greece	1956.5		12633.2	14655.5	25813.3	21478.2	15352.8		91889.4
Libya	32688.5	40327.6		17271.6	16163.0	42975.5	44358.4	42324.1	236108.7
Egypt	106265.0	99012.6	37291.5		33469.2	75507.5	91406.5	88651.6	531603.9
Palestine	2326.8	4796.7	2813.1	902.4		11724.5		2936.0	25499.4
Israel	15652.9	28962.9	18154.2	14773.0	69114.1		1200.4	1022.9	148880.4
Lebanon	16292.6	24525.4	22198.1	21468.6		2288.9		11092.9	97866.6
Syria	14551.5		18240.4	20077.6	4681.7	2339.3	6818.6		66709.2

4. DISCUSSION

Partition process of maritime areas including proportion and delimitation of maritime jurisdiction zones highly depends on the frame of maritime law, which has precisely defined sources, principles and rules. However, unique geographical conditions of each cases cause unpredictable legal interpretation. This fact provides uncertainty for estimation of legal decision and concerns many countries in terms of unexpected results against their national interests. Thus, most of the marine regions subjected to disagreement long periods of time. According to Doğru (2020), approximately more than 200 disagreements are currently known on delimitation of maritime jurisdiction. High number of disagreements without applying court, highlights requirement of less uncertain decision mechanism to find solution based on well predictable interpretation and decision. The method developed in this study provides a concrete series of criteria for enclosed and semi-enclosed seas regarding proportion of maritime jurisdiction zones among many countries. The methods compiled principles of maritime law and physical geography elements. This versatile method is also available for further developments to make possible to used various properties such as anthropogeography, maritime and marine usage etc. in his purpose.

Disagreements on maritime jurisdiction zones for long periods also gives a reason other than disagreement on organization or performing of activities on marine resources. It is a known fact that there are problems on research operations and utilization of marine sources in the Mediterranean (e.g. El Darazy, 2014; Sami 2019). On the other hand, international organization must be party of one side rather than being unbiased to determine or serving statistics of the countries. As an example, website of The Food and Agriculture Organization (FAO) of the United Nations (see http://www.fao.org/fishery/facp/GRC/en_for_disputed_EEZ_of_Greece_as_European_Union_country)

serves exclusive economic zone (EEZ) statistics based on delimitation suggestion of Suarez de Vivero et al. (1990), that was suggested informally to European Union, though there is not neither a formal announcement nor international acceptance according to international law about EEZ map of European Union countries in the eastern Mediterranean. On the other hand, delimitation of Suarez de Vivero et al. (1999) was also used for Turkey (see FAO, 2019) by ignoring official maritime boundary of Turkey. Official document of Turkey in UN declared almost three times wider marine area for continental shelf (UN, 2020) than its hypothetical marine delimitation of EEZ by Suarez de Vivero et al. (1999). Such cases are reason for international organizations to questioned, eventually, might be a reason for reliability in terms of objectivity as well as sustainability of international organization. From this point of view, an objective geographical base standard operating approach will also contribute to international organizations for getting objective position against countries under disagreement conditions.

Table 4. Percentages of shares and their corresponding areal scales in nautical mile

Country	Component	Percentage (%)	Areal scale (nm ²)
Turkey		27	46683.0
Greece	Continent	4.8	8299.2
	Islands	4.5	7780.5
	Total	9.3	16079.7
Libya		12.3	21266.7
Egypt		27.7	47893.3
Palestine		1.3	2247.7
Israel		7.8	13486.2
Lebanon		5.1	8817.9
Syria		3.5	6051.5
Cyprus Island	British Bases ⁴	0.3	518.7
	GCASC ⁵	3.1	5359.9
	TRNC ⁶	2.6	4595.4
	Total	6.0	10374.0
	Grand Total	100	172900

It should be also noted that output of the method can be also effective on determination of unbiased quota and utilization of marine resources by international organizations without de jure boundary of maritime jurisdiction. In addition to this, such a standard and objective baseline might be also motivation for the countries to make agreements.

⁴ Sovereign Base of United Kingdom in Cyprus. <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/61>. In Annex A of the Founding Treaty of the Republic of Cyprus signed in 1960, it was accepted that the Akrotiri and Dhekelia bases were determined as the sovereign territory of Britain and the sea area determined in the regions where the two bases were located, not to be claimed as the territorial waters of the Republic of Cyprus.

⁵ Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus.

⁶ Turkish Republic of Northern Cyprus

As another advantage, the method proposes a partition model for maritime jurisdiction zones beyond political problems. Political issues in the Middle East and Cyprus Island are known for last eight decades. The method has capability of produce outputs under properties of physical geography for communities, states or bases before sitting down at the negotiation table. Instead, output of the method can provide preliminary conditions before negotiation as well as baseline for de facto application. For instance, possible partition in case of Cyprus island can be also simulated as presented in Table 4. Results of this study can be also useful in case any requirement on maritime jurisdiction of Sovereign Base of United Kingdom in Cyprus after Brexit period.

Table 5. Areal comparison of available approaches on maritime jurisdiction.

Ülke	Suarez de Vivero (1999) (nm ²)	Trans-Sea Connections for Continents (nm ²)	Notes
Turkey	17472	46683	Announced continental shelf area by Turkey is 47360 nm ² , which is calculated by using UN (2020); areal size of Blue Homeland approach of Yaycı doctrine ⁷ is 51820 nm ² .
Greece	44830	16080	-
Libya	15550	21267	-
Egypt	49960	47893	Continental shelf of Egypt is 53312 nm ² based on Approach of Turkey ⁸
Palestine	357	2248	-
Israel	7143	13486	-
Lebanon	5884	8818	-
Syria	2994	6052	-
Cyprus Island	28710	10374	Please see Table 4 for proportions of Communities and bases in Cyprus Island
Total	172900	172900	

Comparison sizes of areal distribution of scientific studies and available announcement of maritime jurisdiction by countries in the same scale of study area (Table 5) highlighted that Suarez de Vivero (1999) imparted maritime jurisdiction three times more in size for EU's regional countries as parallel to its preparation goal that providing baseline for southern waters of Europe.

Within this context the practical applications and advantages of this study can be described below:

- While enabling the diagonal connection of two mutual/neighbor countries via the sea, it gives the parties the chance of maximal ratio in the related sea area.
- It brings an alternative dimension to the solution of previous conflicts by placing it on an objective basis.
- Due to the variables of the length of the coastline, the proximity of the countries to the sea area and the configurations of the coastline it can provide normalized calculations and provide a distinct advantage in equity.

⁷ https://harita.mavivatan.net_website include an explanation “ Blue Homeland Map by Assoc. Dr. Cihat Yaycı. Values correspond to section in the study area..”

⁸ <https://www.aa.com.tr/en/politics/turkey-slams-so-called-maritime-deal-by-greece-egypt/1933938>

ÇAKIROĞLU H. AND BENGİL F. AND AKYAR M.S. (2021). Can A Geographical Base Approach Be The Solution For Disputed Maritime Region Partition? A New Method: Trans-Sea Connections For Continents, DA&MS 1(1),1-27.

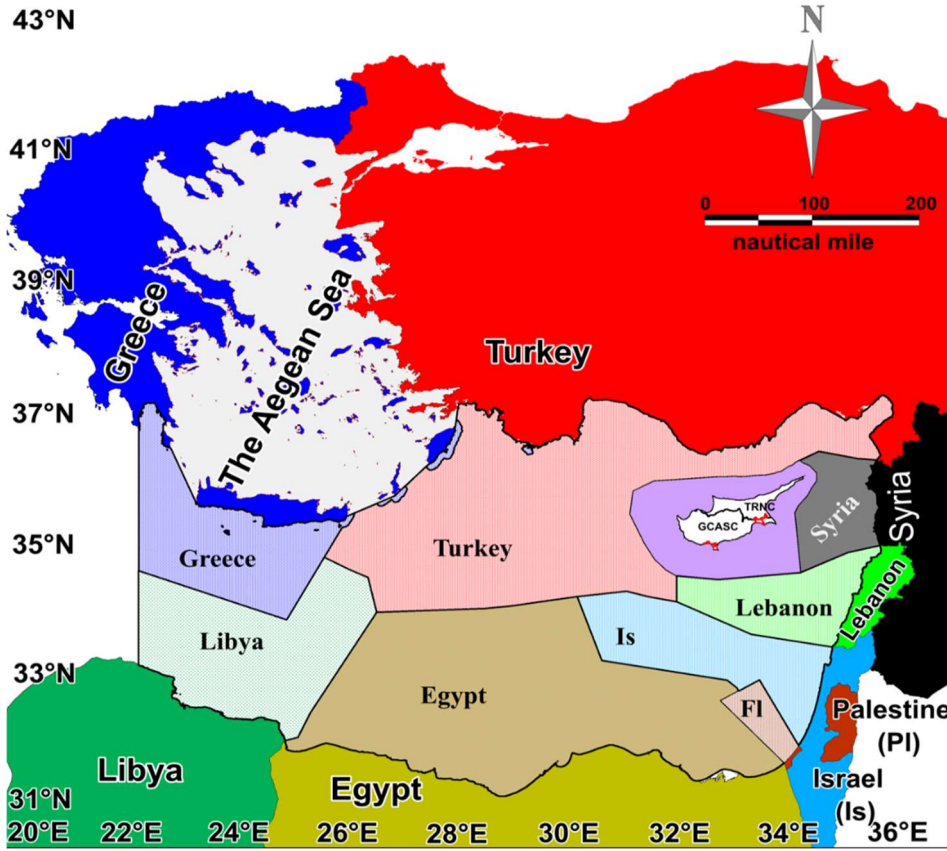
- d. Considering the testable transparency of the method, it will be able to provide a new principle for establishing minimums or initial scenarios for negotiations between states.
- e. Considering the current valid agreements, it can allow sufficient flexibility in existing border agreements between the related countries, since the agreements are made primarily on the ratios of the areas to be divided, not on the delimitation lines.
- f. Sketched map by the maximal approach of the dominant powers contrary to the rights provided by the geography to Israel, Syria, Lebanon, Libya, Palestine and Turkey, can redraw quite fair and equitable by this method.

Despite it is not aimed to provide delimitation in this study, output of the study can be used for this purpose based on proportions of the countries' sea area under various scenarios. It is a known fact that there are bilateral agreements on delimitation of maritime jurisdiction zones between certain countries as well as utilization of marine resources. The study has flexibility in delimitation with compilation of available agreements. Within the scope of this study, one of the maritime boundary delimitation scenarios was generated based on statements above (Figure 3). In this scenario, a temporary boundary was first set on the basis of geographical factors. For this purpose, a median line was drawn in parallel with the coasts, and this temporary boundary determined in the second stage was amended in accordance with the area proportions in a way to allow the delimitation to be just and fair. While performing these procedures, it was checked whether there are islands in the area where the delimitation was made, the coastal lengths / area ratios, and whether there were factors that would require the correction or shifting of this line. In the third stage, the temporary boundary or the corrected boundary has been adapted, if any, in line with the applicable agreements between the coastal countries.

5. CONCLUSION

As conclusion, the study proposes a method based on coastal and marine geography to focus determining proportion of maritime jurisdiction rather than delimitation for a certain marine region in case of disagreement among many countries. Since the study has a series of concrete criteria based on principle of maritime law, it is possible to apply it in any semi-closed and enclosed marine area. This method will prevent disagreements on disputed waters among countries by providing a notional map for maritime jurisdiction instead providing precise delimitation to dictate countries. Additionally, it will also provide an opportunity to remain impartial for international organization without accepting any so-called delimitation for determining quota or utilization of marine resources of seabeds or pelagic zones. As an additional benefit, the method can be also used for determining assessment of marine living resources by extrapolation of statistics in each country owing to provided areal size for them. Since the method underlies objective criteria, which makes it applicable for every country to test/validate, it provides less uncertainty than legal decisions under various geographical interpretation. Therefore, countries might be motivated to solve problems and the method also might trigger countries to sit to the negotiation table in case where it becomes common practice amongst international organizations.

Figure 3. A notional map for distribution scenario representing the size of the area proportions resulting from the study.



TRNC: Turkish Republic of Northern Cyprus; GCASC: Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus; Red lines in Cyprus Island: Sovereign Base of United Kingdom in Cyprus.

REFERENCES

- AÇIKGÖNÜL, Y.E. (2012). Deniz Yetki Alanlarının Hakça İlkeler Çerçevesinde Sınırlandırılması, [in Turkish], Master Thesis, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- AKSOY, M. (2016). “Doğu Akdeniz Enerji Rekabeti” [in Turkish]. İnsani Ve Sosyal Araştırmalar Merkezi, İnsamer, Araştırma 23, S.1.

- ARIDEMİR, H., ALLI Ç. (2019). “Doğu Akdeniz Bölgesindeki Münhasır Ekonomik Bölge Tartışmalarının Analizi” [in Turkish], İktisadi İdari Ve Siyasal Araştırmalar Dergisi, 4(10): 188-202.
- CHARNEY, J.I., ALEXANDER, L.M. (1993). International Maritime Boundaries, Vol. Ii, Martinus Nijhoff Publishers, Doderecht.
- DARAZY, G.A. (2014). The Impact Of Levantine Basin Oil And Natural Gas Discoveries On Lebanese-Israeli Relations. Master Thesis In Military Art And Science, Faculty Of The U.S. Army Command And General Staff College. 93 Pp
- DEMİR, Ö., ACAR, M. (1992). Sosyal Bilimler Sözlüğü [in Turkish]. Ağaç Yayıncılık, İstanbul.
- DOĞRU, S. (2020). Deniz Alanlarının Sınırlandırılması Hukuku Ve Doğu Akdeniz [in Turkish]. Tasam Yeni Deniz Güvenliği Ekosistemi Ve Doğu Akdeniz E-Kitabı. S.261
- NUGZAR, D. (2005). Delimitation of Maritime Boundaries between Adjacent States. The United Nations Nippon Foundation.
- MARTTIN, F., BARONE, M., BIZSEL, C., FAYED, S., HADJISTEPHANOU, N., KROUMA, I., MAJDALANI, S., ÖZDEMİR, A., SALEM, A., VASSILIADES, L. (2006). Brief Introduction To The Eastern Mediterranean Fisheries Sector. Tcp/Int/2904/Td-6. Medfisis Technical Document No. 6.FAO (2007). Fishery And Aquaculture Country Profiles. Greece (2007). Country Profile Fact Sheets. In: Fao Fisheries Division [Online]. Rome. Updated 20 September 2016. Retrieved in 10/09/2020 from <http://www.fao.org/fishery/>
- FAO (2019). Fishery And Aquaculture Country Profiles. Turkey (2019). Country Profile Fact Sheets. In: Fao Fisheries Division [Online]. Rome. Updated 1 March 2008. Retrieved in 10/09/2020 from <http://www.fao.org/fishery/>
- GADM (2020). Global Administrative Areas (GADM), Global Spatial Database Of Administrative Boundaries. University Of California, Berkeley, Museum Of Vertebrate Zoology, And The International Rice Research Institute . Retrieved in 03/07/2020 from <https://www.gadm.org/about.html>
- GRIDA (2013). Maritime Transportation Routes In The Mediterranean. Internet Resource. Retrieved in 10/09/2020 from <https://www.grida.no/resources/5920>
- KARBUZ, S. (2012). Natural Gas Resources In The Eastern Mediterranean: Challenges And Opportunities. IEMED Mediterranean Yearbook 2012. European Institute Of The Mediterranean, Barcelona. Retrieved in 10/09/2020 from

<https://www.google.com/search?client=safari&rls=en&q=natural+gas+resources+in+the+eastern+mediterranean:+challenges+and+opportunities.&ie=utf-8&oe=utf-8>

OPIL, (2020). Oxford Public International Law (OPIL), Definition Of Enclave. Retrieved in 10/09/2020 from <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1037?rskey=hoyabi&result=2&prd=opil>

PISANO, A., MARULLO, S., ARTALE, V., FALCINI, F., YANG, C., LEONELLI, F.E., SANTOLERI, R., BUONGIORNO NARDELLI, B. (2020). “New Evidence Of Mediterranean Climate Change and Variability From Sea Surface Temperature Observations”. *Remote Sensing*, 12(1). <https://doi.org/10.3390/rs12010132>.

ROBINSON, A.R., LESLIE, W.G., THEOCHARIS, A., LASCARATOS, A. (2001). Mediterranean Sea Circulation. In *Encyclopedia Of Ocean Sciences* (Pp. 1689–1705). Elsevier. <https://doi.org/10.1006/Rwos.2001.0376>

SAMI, M. (2019). Cyprus Gas Dispute: Turkish Obstinace And European Passivity. Middle East Report Of Brussels International Center For Research And Human Rights. Brussels. 7 Pp. Retrieved in 10/09/2020 from <https://www.bic-rhr.com/sites/default/files/inline-files/cyprus%20gas%20dispute.official.pdf>

SUÁREZ DE VIVERO, J.L., RODRÍGUEZ MATEOS, J.C. (2002). “The Mediterranean And Black Sea: Regional Integration And Maritime Nationalism”. *Marine Policy*, 26(5), 383–401.

SUAREZ DE VIVERO, J.L., ROMERO, G.G., RODRIGUEZ, J.C., FRIEYRO, M. (1999), *The Mediterranean: Regional Politics And Fishing Policies*, Pp. 113-128, In D. Symes (Ed), *Europe’s Southern Waters: Management Issues And Practice*, Oxford, Fishing News Books.

TANAKA, Y. (2001). “Reflections On The Concept Of Proportionality In The Law Of Maritime Delimitation”, *The International Journal Of Marine And Coastal Law*, Vol. 16, No. 3, 2001.

UN (2019). United Nations 19-19844 (E), Letter Dated 13 November 2019 From The Permanent Representative Of Turkey To The United Nations Addressed To The Secretary-General. Retrieved in 10/09/2020 from <https://undocs.org/en/a/74/550>.

UN (2020). United Nations 20-04258 (E), Letter Dated 18 March 2020 From The Permanent Representative Of Turkey To The United Nations Addressed To The Secretary-General. Retrieved in 10/09/2020 from <https://undocs.org/en/a/74/757>

UNEP/MAP (2012). Unep/Map: State Of The Mediterranean Marine And Coastal Environment, Unep/Map – Barcelona Convention, Athens.

YAYCI, C. (2012). “Doğu Akdeniz'de Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu Ve Türkiye” [in Turkish]. Bilge Strateji, Cilt 4, Sayı 6, Ss. 1-70, S. 2.

YAYCI, C. (2011). “Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Libya'nın Rolü Ve Etkisi” [in Turkish]. Güvenlik Stratejileri Dergisi, 7 (14). Retrieved in 10/07/2020 from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/guvenlikstrjtj/issue/7529/99176>

SCHLITZER, R. (2020) Ocean Data View, download from <https://odv.awi.de>.

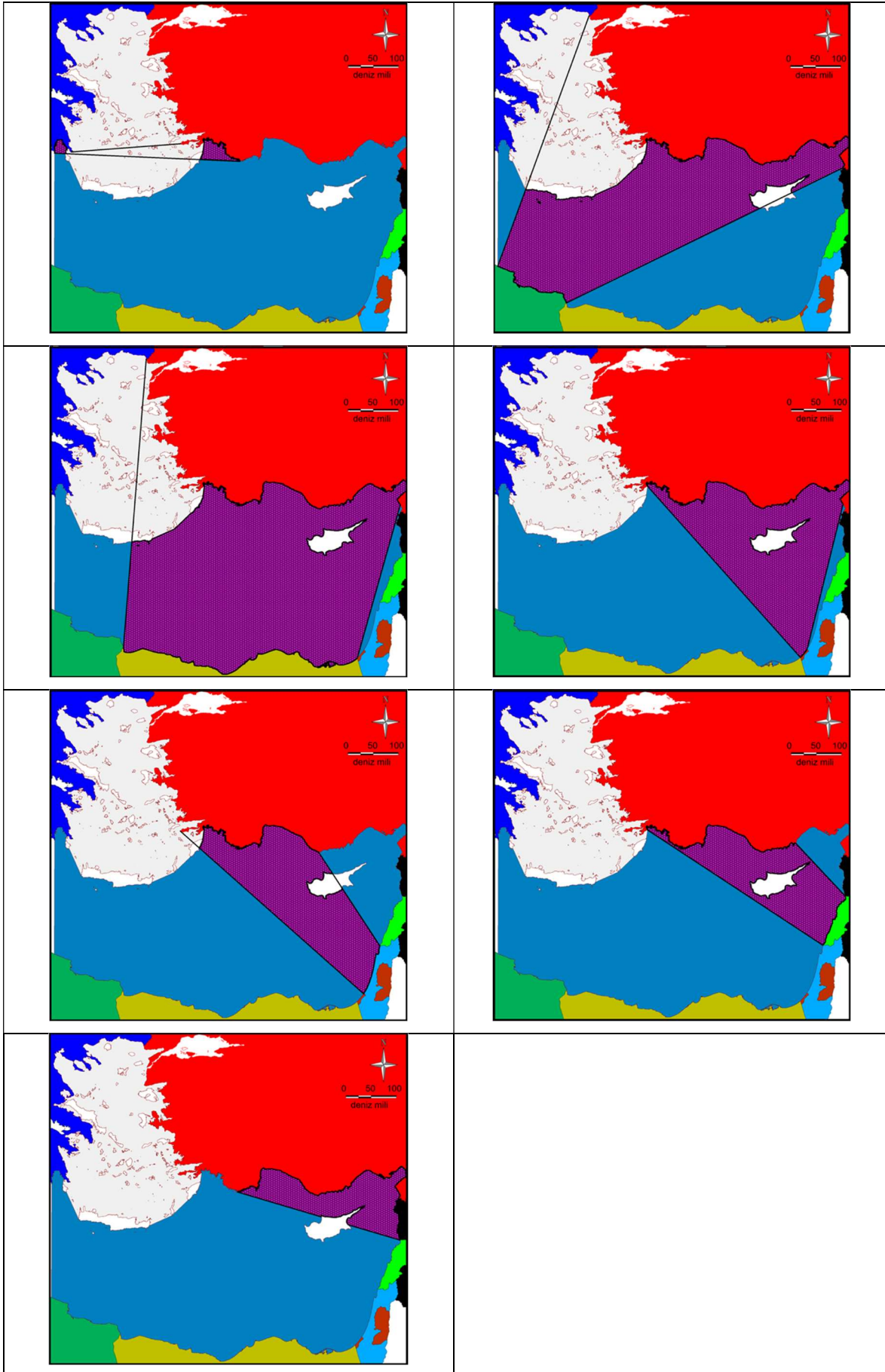
APPENDIX A. Supplementary File:

Supplementary File to this article was added below.

S.Table 1. List of example cases International Court of Justice

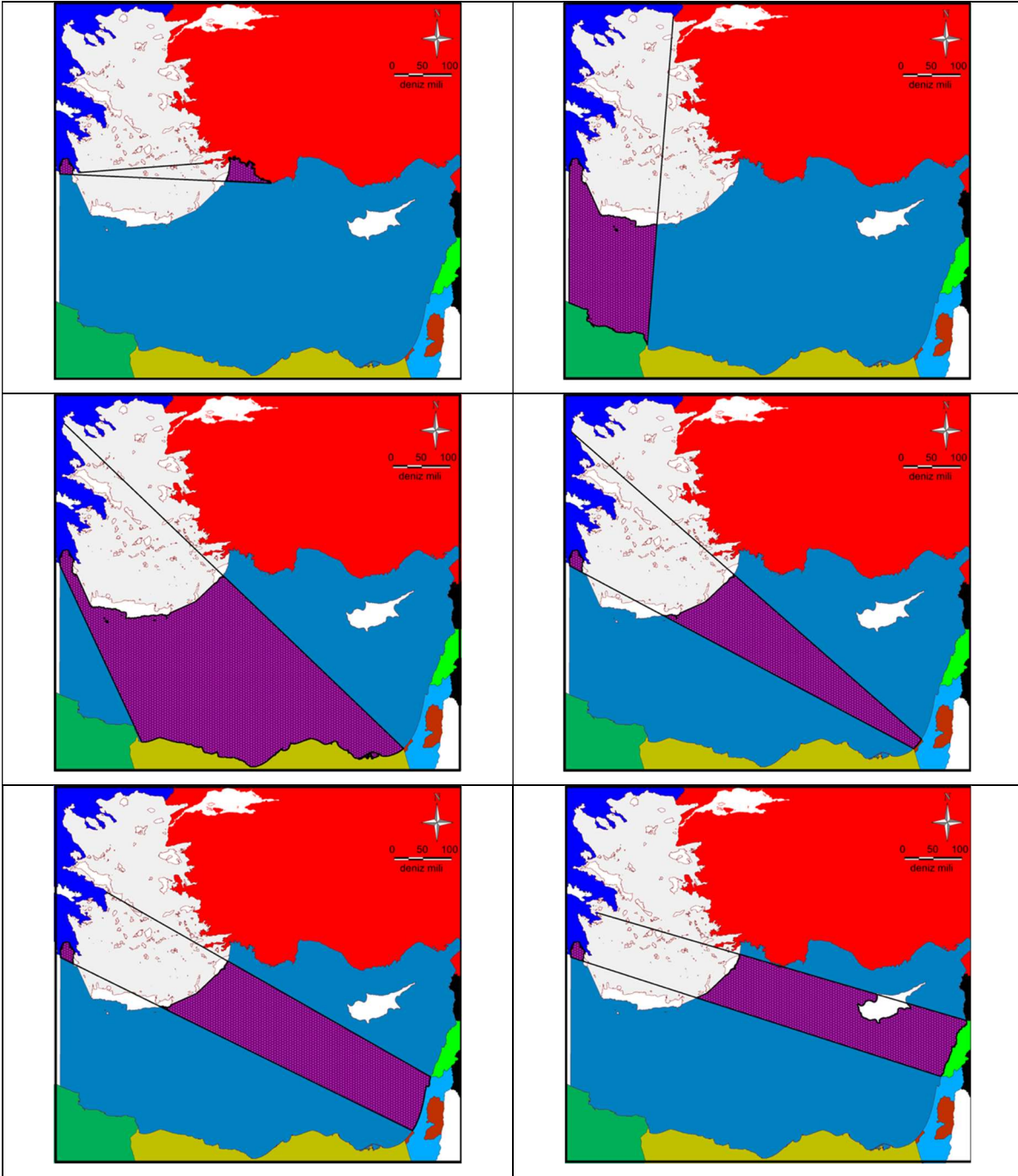
1) 2014 Maritime Delimitation in the Caribbean Sea and the Pacific Ocean (Costa Rica v. Nicaragua).
2) 2008 Maritime Dispute (Peru v. Chile).
3) 2001 Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia).
4) 2004 Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine).
5) 1994 Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea intervening).
6) 1991 Maritime Delimitation and Territorial Questions between Qatar and Bahrain (Qatar v. Bahrain).
7) 1991 Maritime Delimitation between Guinea-Bissau and Senegal (Guinea-Bissau v. Senegal).
8) 1998 Maritime Delimitation in the Area between Greenland and Jan Mayen (Denmark v. Norway).
9) 1986 Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening).
10) 1982 Continental Shelf (Libyan Arab Jamahiriya/Malta).
11) 1981 Delimitation of the Maritime Boundary in the Gulf of Maine Area (Canada/United States of America).
12) 1978 Continental Shelf (Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya).

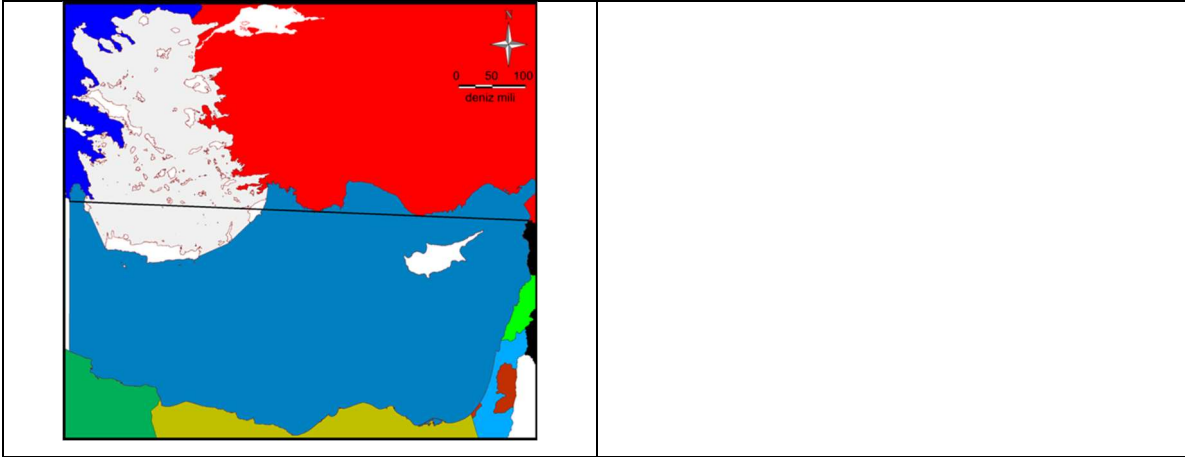
Source: <https://www.icj-cij.org/en/list-of-all-cases>



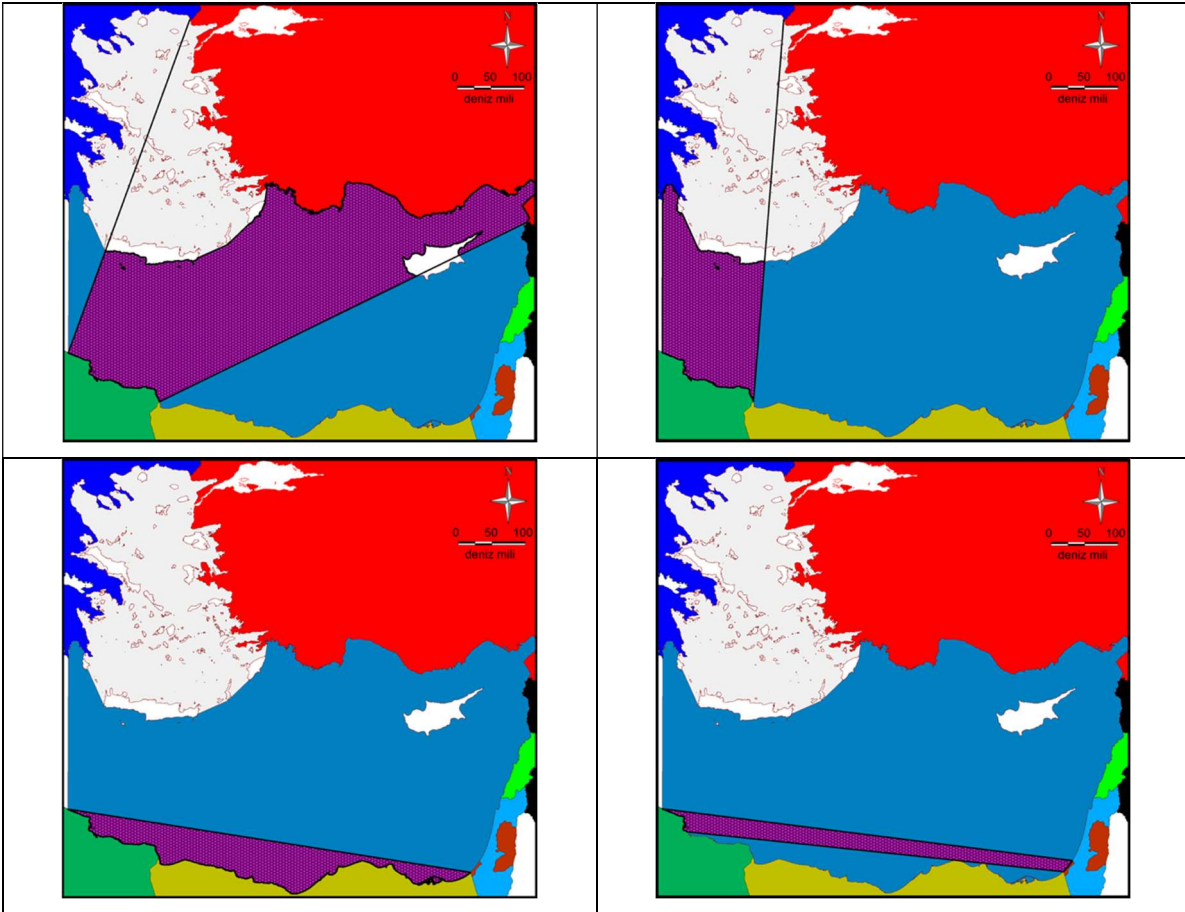
ÇAKIROĞLU H. AND BENGİL F. AND AKYAR M.S. (2021). Can A Geographical Base Approach Be The Solution For Disputed Maritime Region Partition? A New Method: Trans-Sea Connections For Continents, DA&MS 1(1),1-27.

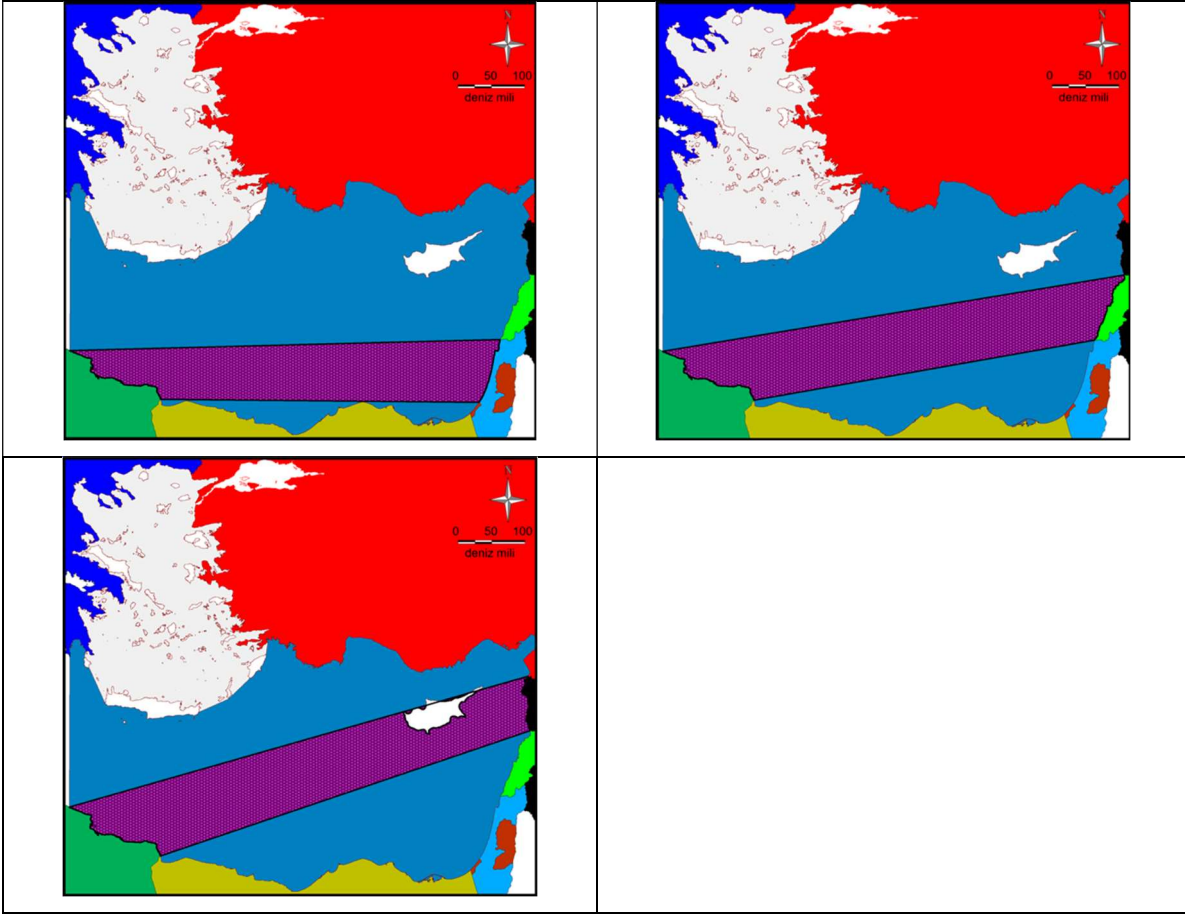
S.Figure 1. Connections for Turkey



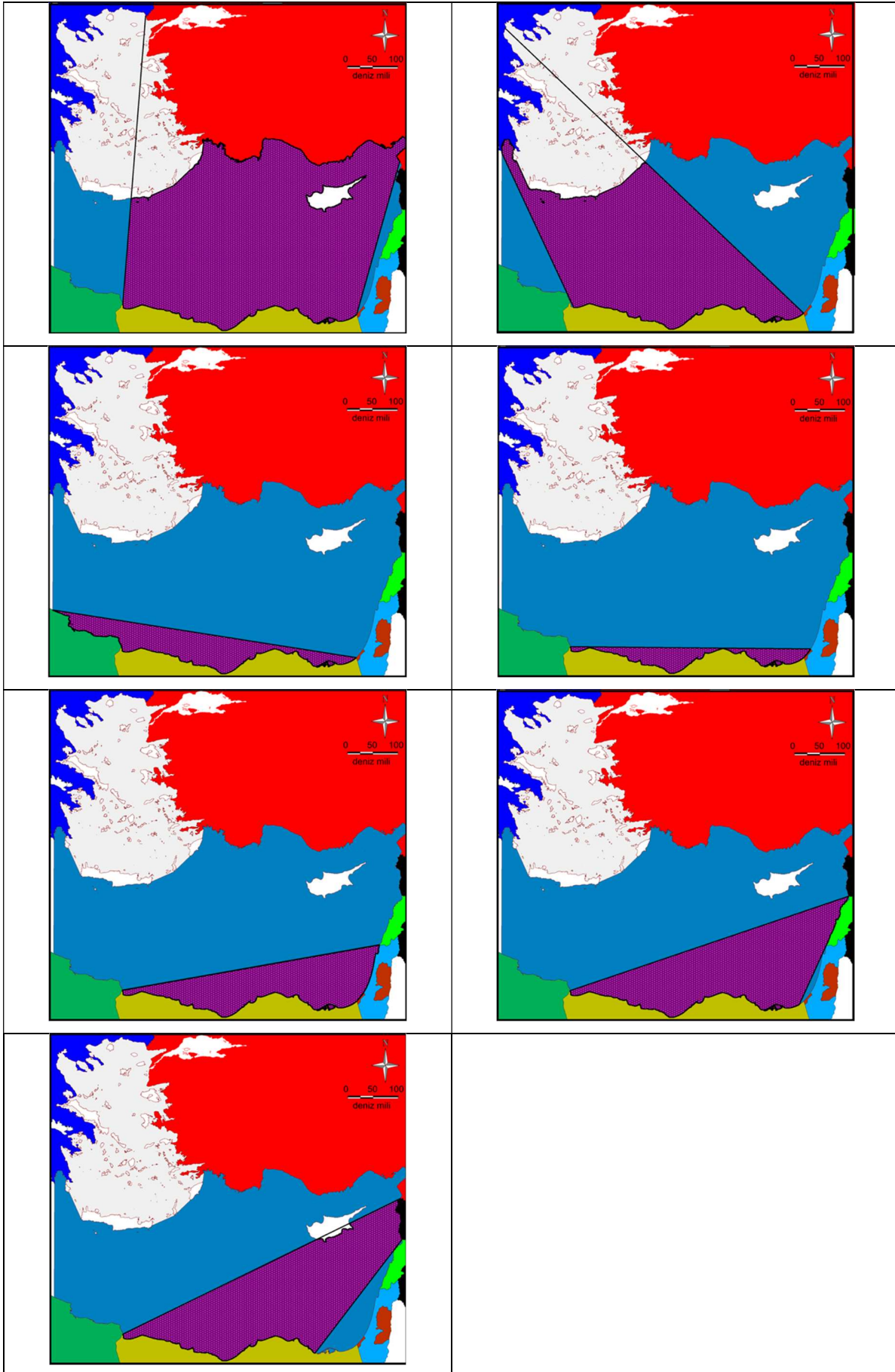


S. Figure 2. Connections for Greece



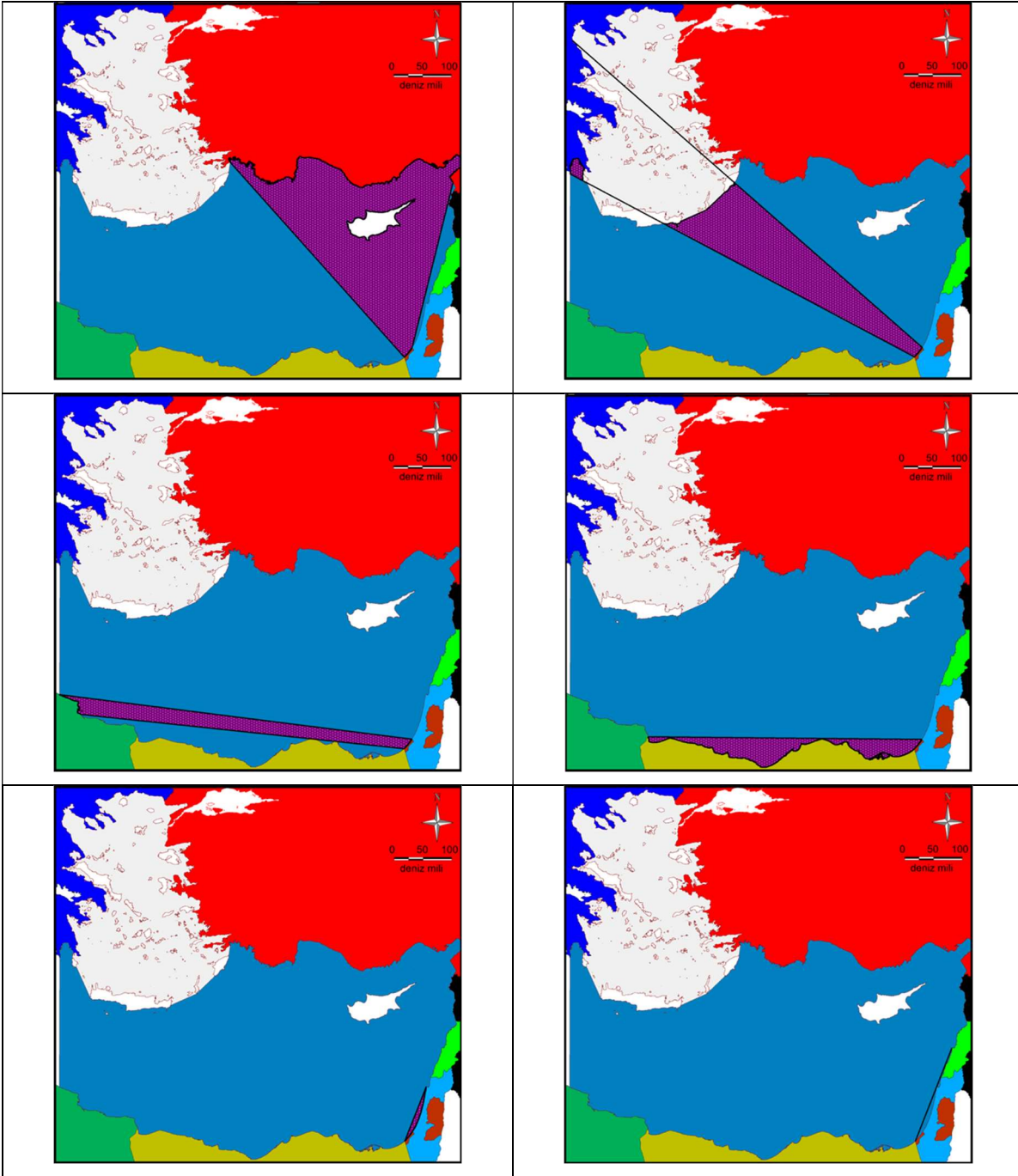


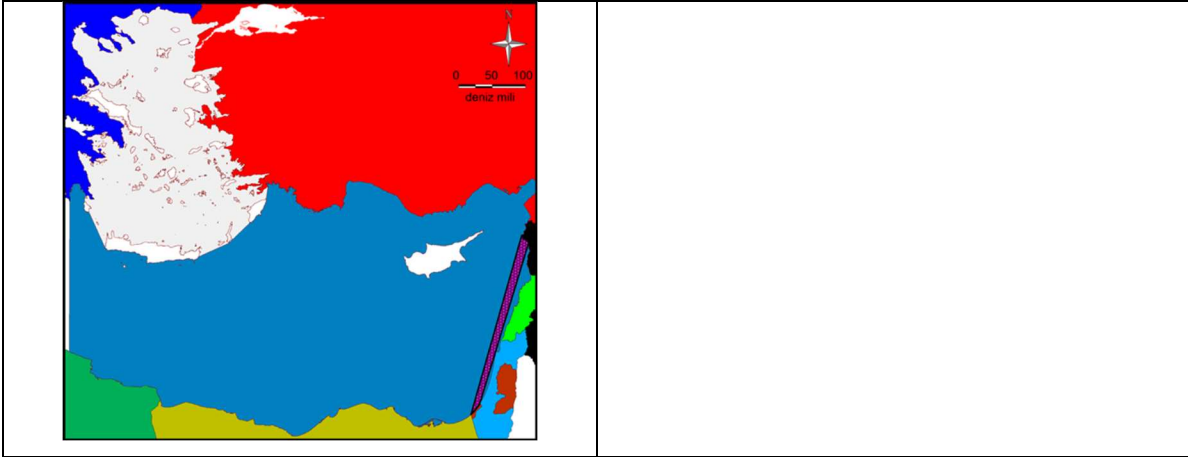
S. Figure 3. Connections for Libya



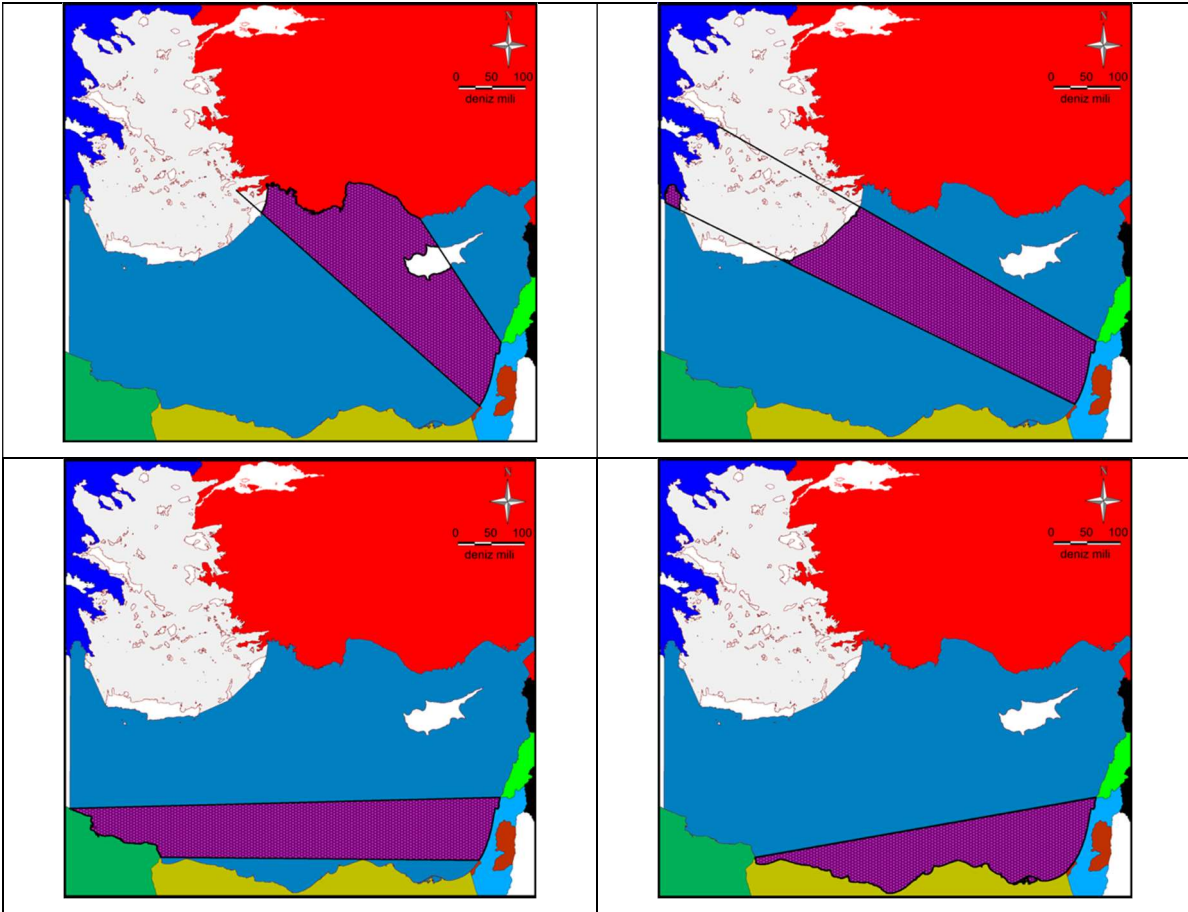
ÇAKIROĞLU H. AND BENGİL F. AND AKYAR M.S. (2021). Can A Geographical Base Approach Be The Solution For Disputed Maritime Region Partition? A New Method: Trans-Sea Connections For Continents, DA&MS 1(1),1-27.

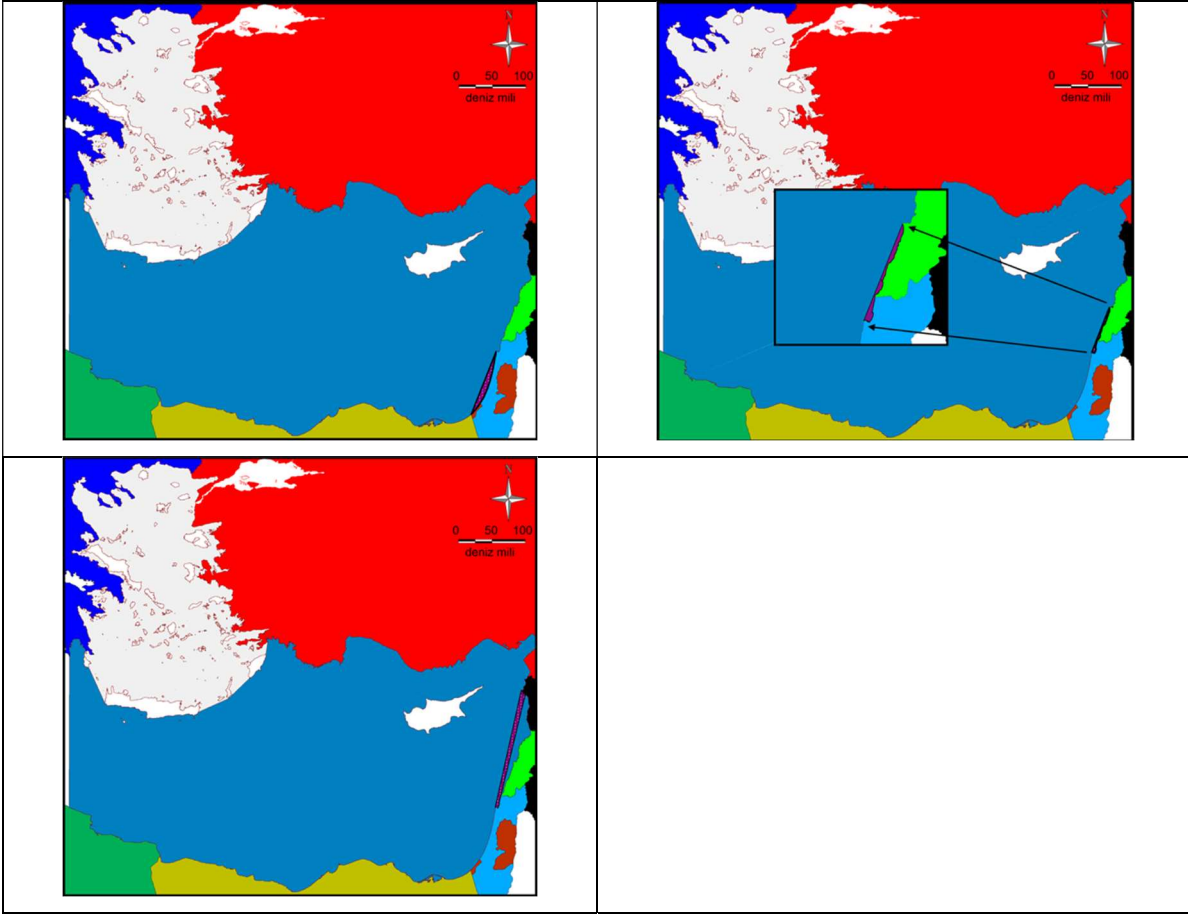
S.Figure 4. Connections for Egypt



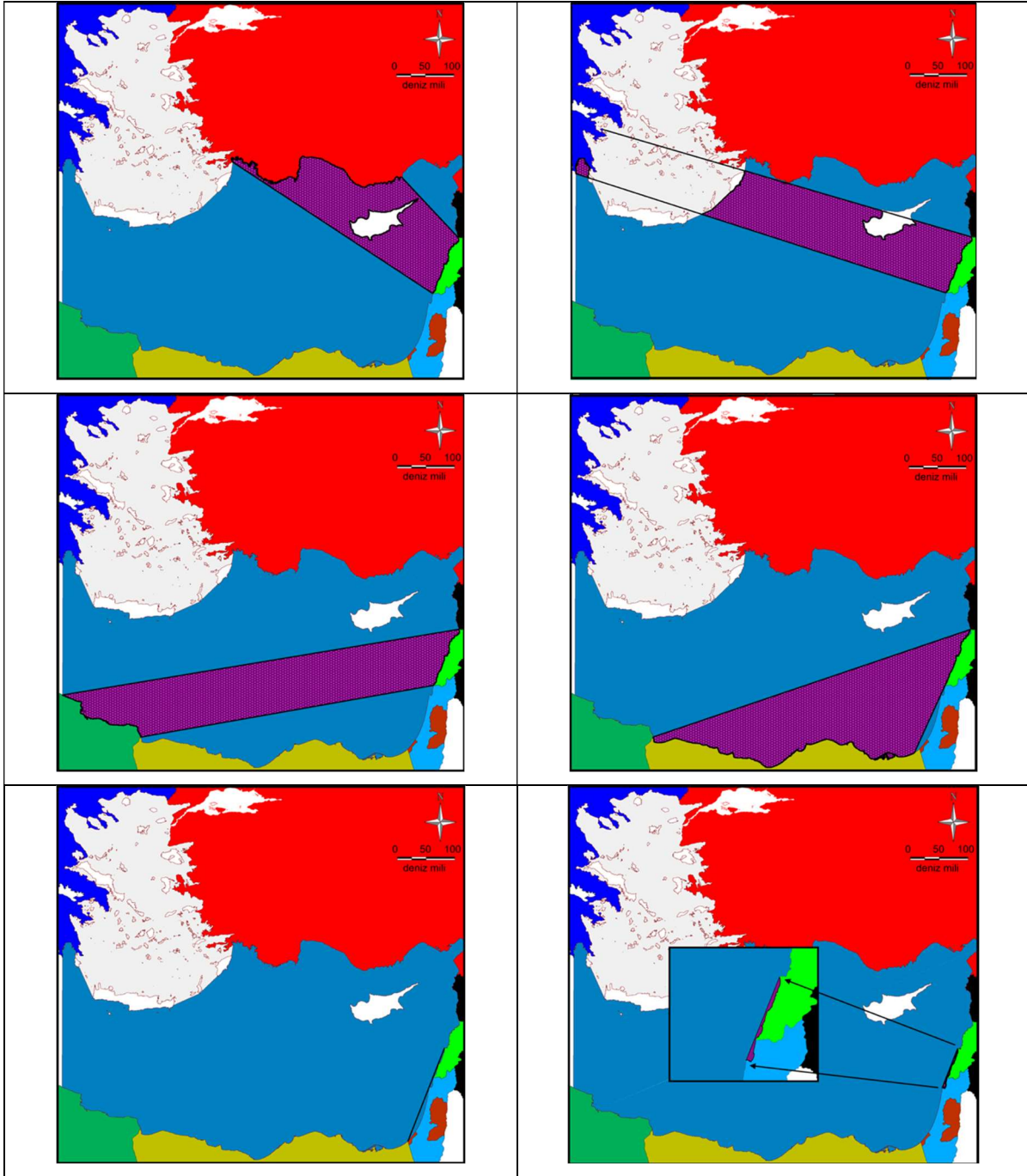


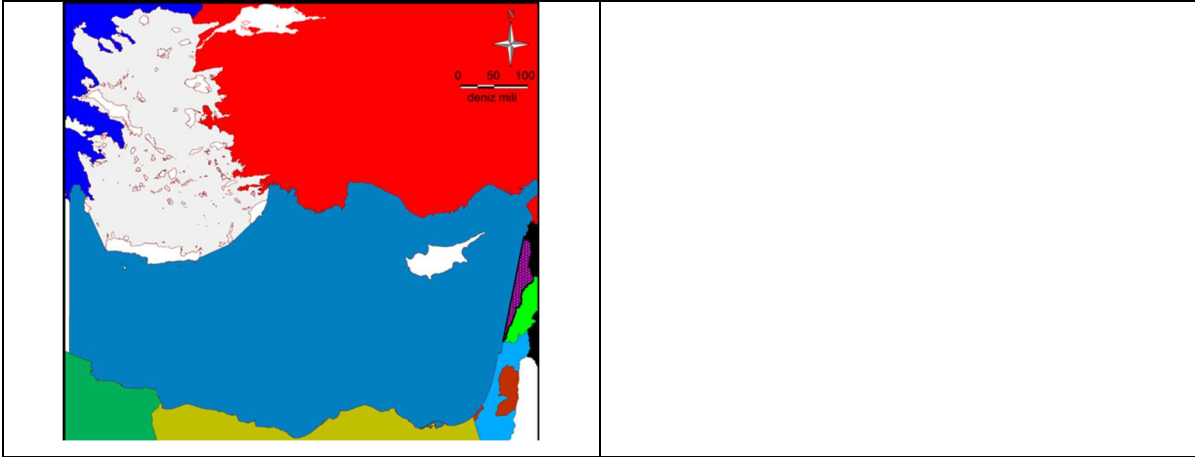
S.Figure 5. Connections for Palestine



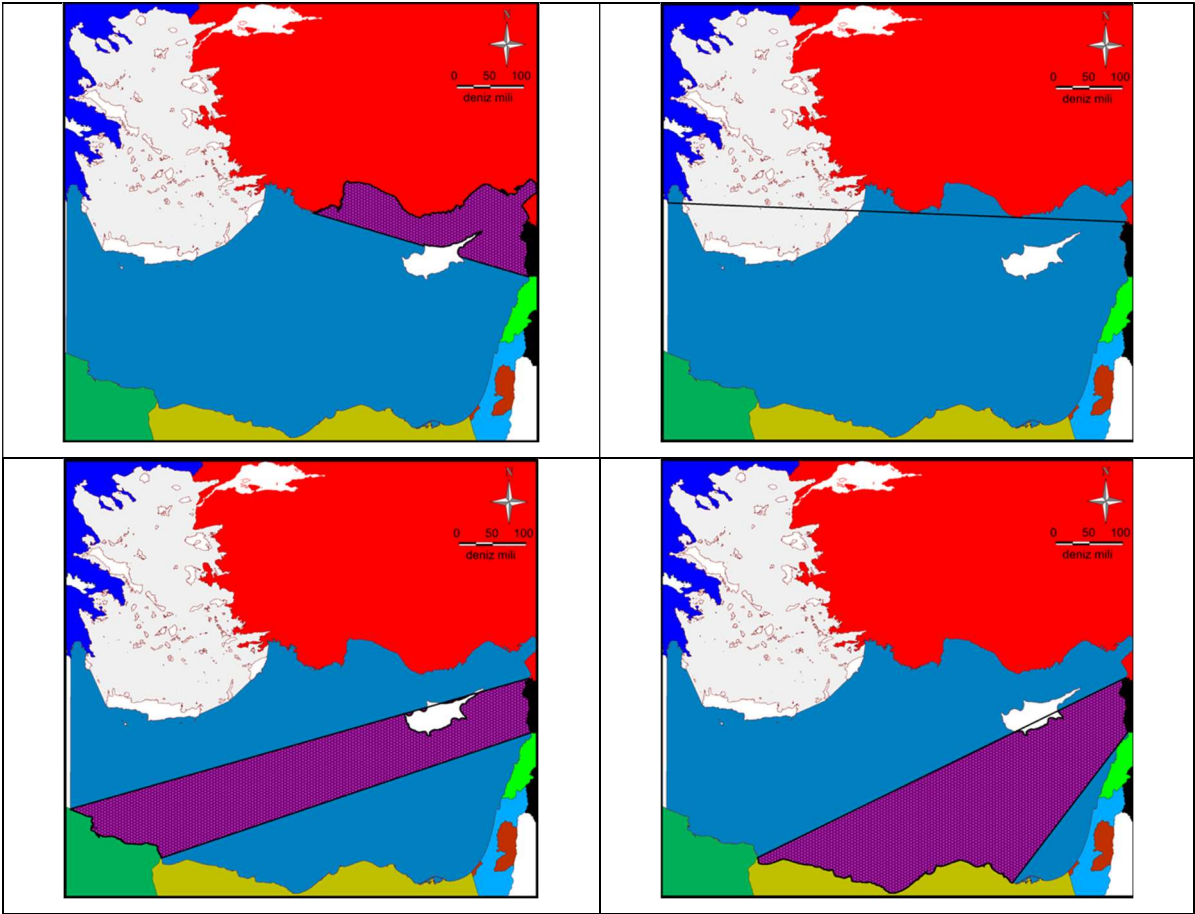


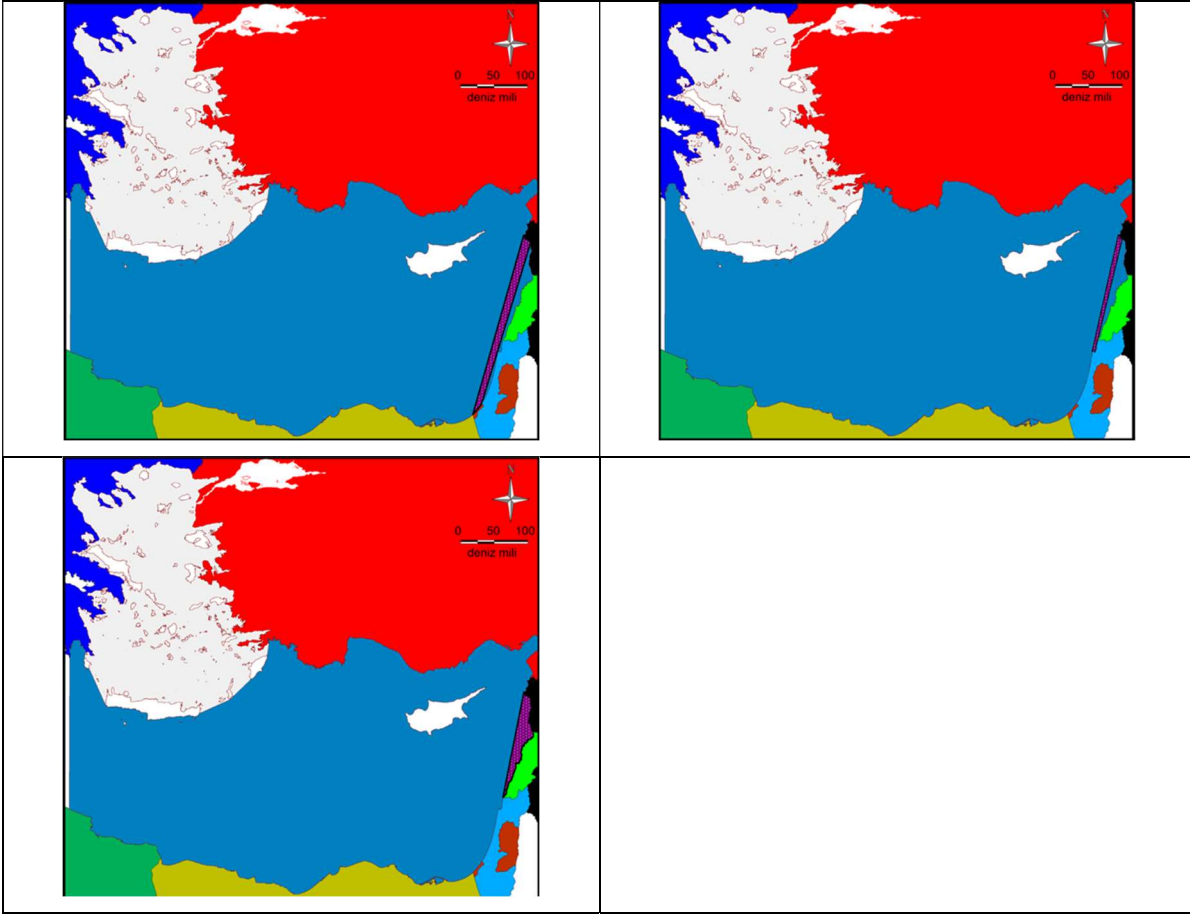
S.Figure 6. Connections for Israel





S.Figure 7. Connections for Lebanon





S.Figure 8. Connections for Syria

ARKTİK BÖLGESİ: ÜLKELERİN POLİTİK VE STRATEJİK YAKLAŞIMLARI

ARCTIC REGION: POLITICAL AND STRATEGIC APPROACHES OF COUNTRIES

ÖZ Küresel ısınmanın etkisiyle Arktik'teki buzun gittikçe azalması, bir yandan iklim değişikliğinin yaygın etkileri ile mücadele edilmesini gerektirirken diğer yandan yeni deniz ticaret rotaları, madencilik, petrol ve gaz arama, turizm ve balıkçılık gibi kaynak geliştirme konularına olan ilgi ve potansiyeli hızla artırmaktadır. Dünya ticaretinin yüzde 90'ının deniz yoluyla yapılması, Arktik rotasının önemini gözler önüne sermektedir. Avrupa ile Asya arasında artan ticaret, iki kıta arasındaki deniz trafiğinin artmasını da beraberinde getirmiştir. Artan deniz ticareti, mevcut deniz yolları ve bu yolları birbirine kısa yolla bağlayan Süveyş Kanalı ve Malakka Boğazı gibi dar su kanallarının daha fazla tıkanmasına ve bu güzergahı kullanan gemilerin daha fazla korsan saldırılarına maruz kalmalarına sebep olmaktadır. Bu hususta, yeni Arktik rotalarının, halihazırda kullanılan mevcut rotaların yerine geçmesi beklenmemekte ancak alternatif olarak tamamlayıcı olması ve artan deniz ticaret hacmi için ek kapasite sağlaması beklenmektedir. Arktik bölgesinde ilerleyen zamanlarda meydana gelecek iklim değişiklikleri, şu anda mevcut olmayan rotaların açılması ve gelişmesine yol açabilir. Ancak, bu rotaların gelişimi ekonomik ve politik alanlardaki kararlardan da etkilenecektir. Bölgenin mineraller ve hidrokarbonlar da dahil olmak üzere doğal kaynaklar ve bilimsel araştırmalar açısından sunduğu pastadan payını güvence altına almak niyetinde olan Arktik sahilدارı olmayan ülkeler de Arktik bölgesinde sahneye çıkarak uluslararası sistemde etkili birer aktör olma isteklerini vurgulamıştır. Arktik Konseyine gözlemci üye olarak kabul edilen bu ülkeler Arktik politikalarını oluşturarak şimdiden Arktik'teki yerlerini almaya başlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Arktik bölgesi, Arktik politikası, Arktik deniz rotaları, küresel ısınma, deniz taşımacılığı

ABSTRACT With the effect of global warming, the gradual reduction of the ice in the Arctic requires not only combating the widespread effects of climate change but also rapidly increasing the interest and potential in resource development issues such as new maritime trade routes, mining, oil and gas exploration, tourism and fishing. The fact that 90 percent of the World trade is done by sea reveals the importance of the Arctic route. Increasing trade between Europe and Asia has brought about an increase in the maritime traffic between the two continents. Increased maritime trade leads to further clogging of existing sea routes and narrow waterways such as Suez Canal and the Malacca Strait that connect these roads by shortcuts. Also, ships using these routes are exposed more piracy attacks. With this regard, the new Arctic routes are not expected to replace the existing routes currently in use. However, it is expected to alternatively be complementary and provide additional capacity for increased maritime trade volume. The opening and future development of the Arctic routes depends on favorable climatic conditions in the Arctic Ocean. However, the development of these routes will also be affected by decisions in the economic and political fields. Non-Arctic states, which intend to secure their share of the region's natural resources including minerals and hydrocarbons and scientific research, have also emphasized that they want to be an influential actor in the international system by taking the stage in the Arctic region. These countries, which are accepted as observer members of the Arctic Council, have already started to take their places in the Arctic by developing their Arctic policies.

Keywords: Arctic region, Arctic policy, Arctic shipping routes, global warming, maritime shipping

Özlem MULUN
AKPINAR

ozlem.mulun@gmail.com

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 14.04.2021

Kabul Tarihi : 29.06.2021

1.GİRİŞ

Kuzey Kutbu; Arktik Okyanusu ve Arktik Bölgesi olmak üzere iki bölgeden meydana gelmektedir.(Quillérou, Jacquot, Cudennec, & Bailly, 2017) Kuzey Kutbu ile 66. Kuzey paraleli arasında yer alan Arktik Bölgesi, 9 milyon metrekaresi karasal alandan ibaret, 27 milyon kilometrekareden oluşan geniş bir coğrafi alandır. Kara bölgesinin toprakları; ABD, Kanada, Norveç, İsveç, Danimarka (Grönland sebebiyle), Finlandiya, İzlanda ve Rusya Federasyonu olmak üzere sekiz kıyıdaş ülkeye aittir. (Kavas, 2014) Arktik ülkeleri olarak bu sekiz ülke, Arktik Konseyi'ne üyedir. Sekiz Arktik ülkesinin bir alt kümesi olan ve Arktik Okyanusuna kıyısı bulunan ABD, Kanada, Rusya, Norveç ve Danimarka, Arktik kıyı ülkeleri olarak kabul edilen beş ülkedir. (Quillérou, Jacquot, Cudennec, & Bailly, 2017) Adı geçen beş Arktik kıyı devleti Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin Arktik Okyanusunu düzenleyen asıl hukuki rejim olduğunu Ilulissat Deklarasyonu ile ilan etmiştir.(Wegge, 2011, s. 168)

Arktik Konseyi, 1996 yılında yukarıda adı geçen sekiz ülke tarafından kabul edilen Ottawa Bildirgesiyle kurulmuştur. Bu ülkelerin yanı sıra, bölgede yaşayan yerli halkları temsil eden altı adet örgüt bulunmaktadır. Bu örgütler, Daimî Katılımcılar statüsündedir. Üye devletlerin dışında Arktik Konseyi'nde gözlemci statüsünde olan on üç ülke vardır. Bu ülkelerin Arktik Okyanusuna kıyıları yoktur. Gözlemci ülkeler Konsey toplantılarına izne tabi olarak katılım sağlayabilmektedir. Dolayısıyla toplantılara katılımları sembolik olmaktan öteye geçememektedir. Oy kullanma hakları yoktur. Bu ülkeler sadece bu toplantılar vasıtasıyla bölgeye ilişkin gelişmeleri takip edebilmekte ve gerektiğinde görüş verebilmektedirler. (Kavas, 2014)

Arktik Konseyi, çok taraflı üst düzey bir kuruluş olup Arktik bölgesini yönetmek, bölge ülkeleri arasındaki uyuşmazlıkları çözmek, bölgedeki kaynaklardan barışçıl ve sürdürülebilir bir şekilde yararlanılmasını sağlamak ve çevresel ve yerel halkların sorunlarına çözüm üretmek amacıyla kurulmuştur. (Doel, Wråkberg, & Zeller, 2014, s. 3) Konseye üye ülkeler ve gözlemci ülkeler arasında işbirliğini tesis etme konusunda Arktik Konseyi önemli bir platform olarak işleyişini sürdürmektedir. Her ne kadar, çevresel konular, bilimsel çalışmalar, sağlık ve yerli halklara ilişkin konular iş birliğine hizmet eden temel hususlar gibi görünse de Arktik Konseyi gitgide daha politik bir organ haline gelmiş ve üye devletlerin talepleri doğrultusunda daha geniş bir yelpazede hizmet verebilen bir platforma dönüşmüştür. (Wegge, 2011, s. 168)

Arktik Bölgesi, önemli doğal kaynakları bol miktarda bünyesinde barındırmasına ve önemli bir askeri alan olarak değerini muhafaza etmesine rağmen genellikle askeri çatışmaların yaşanmadığı bir bölge olmuştur. Burada Arktik ülkeleri güç siyasetini kullanmak yerine uluslararası hukuka bağlı kalmayı tercih etmişlerdir. Uluslararası hukukun gücüyle Danimarka/Grönland ve Norveç gibi daha küçük Arktik sahilدار ülkeleri hem bölgede söz sahibi ve karar verici konuma gelmiş hem de bölgedeki doğal kaynaklardan azami bir biçimde faydalanmıştır. (Wegge, 2011, s. 168)

Küresel ısınmanın etkisiyle Arktik'teki buzun gittikçe azalması iklim değişikliğinin yaygın etkileri ile mücadele edilmesini gerektirmektedir. Aynı zamanda bu durum, önceden var olmayan yeni deniz yollarının oluşmasına ve bununla ilişkili potansiyel ekonomik yatırımlara olan ilgiyi de artırmaktadır. (Doel, Wråkberg, & Zeller, 2014, s. 3) Dünya ticaretinin yüzde 90'ının deniz yoluyla yapılması, Arktik rotasının önemini gözler önüne sermektedir. Avrupa ile Asya arasında artan ticaret, iki kıta arasındaki deniz trafiğinin artmasını da beraberinde getirmiştir. Artan deniz ticareti, mevcut deniz yolları ve bu yolları birbirine kısa yolla bağlayan Süveyş Kanalı ve Malakka Boğazı gibi dar su kanallarının daha fazla tıkanmasına ve bu güzergahı kullanan gemilerin daha fazla korsan saldırılarına maruz kalmalarına sebep olmaktadır. Bu hususta, Arktik deniz rotalarının, halihazırda kullanılan mevcut rotaların yerine geçmesi beklenmemekle beraber bu rotaların mevcut deniz ticaret ağına yardımcı rotalar olacağı tahmin edilmektedir. (Humpert & Raspotnik, 2012)

Arktik Okyanusunda ticari maksatlı aktif olarak kullanılan deniz yolları Kuzey Amerika üzerinden geçen Kuzeybatı Geçidi (Northwest Passage-NWP) ve Rusya üzerinden geçen Kuzey Deniz Rotası (Northern Sea Route-NSR)'dir. Şu anda aktif olmayan ancak planlanan diğer bir rota ise Transpolar Deniz Rotası (TSR)'dir. Ayrıca, gelecekte Avrupa ve Asya arasında ticari deniz yoluna dönüşmesi muhtemel olan Arktik Köprüsü Rotası (ABR) ise Murmansk (Rusya) ve Churchill (Kanada)'i birbirine bağlamaktadır. NWP'nin aktif olarak tam kullanılması Seattle ile Rotterdam arasındaki mesafeyi Panama Kanalı'ndan geçen ve şu anda aktif olan rotayla kıyaslandığında yüzde 25 oranında kısaltması beklenmektedir. Rotterdam ile Yokohama arasındaki mesafe, Kuzey Deniz Rotasını Kuzeydoğu Geçidi üzerinden dolaşıldığında, Süveyş Kanalı üzerindeki rotaya kıyasla yüzde 40 oranında azalacaktır. (Blunden, 2009:121-142) Yukarıda adı geçen rotaların açılması, siyasi istikrarın olmadığı ve korsan saldırıların yoğun olarak yaşandığı Güney Çin Denizi ve Aden Körfezi gibi bölgelerin daha az kullanılmasına yol açacaktır. (Robbin, 2010)

Gelecekte Arktik Bölgesinin kalkınması, Arktik ülkelerinin bölgeye yönelik politikalarıyla ilişkilidir. Özellikle en uzun Arktik kıyı şeridinde sahip olan Rusya, Arktik bölgesinin kalkınmasını ve NSR'nin yeniden canlandırılmasını amaçlayan bir dizi politika hazırlamış ve rehberler yayınlamıştır. Arktik bölgesi; Rusya, Arktik sahil ülkeleri ve Arktik dışında olan ve Arktik'te var olabilmek için mücadele eden en önemli iki aktör olan Avrupa Birliği ve Çin dışında Japonya, Hindistan, Singapur ve Güney Kore gibi ülkeler için de çok ciddi stratejik çıkarları bünyesinde bulundurmaktadır. Bahsedilen bu çıkarlar ülkelerin ekonomik, ulaşım ve güvenlik politikaları ile yakından ilişkilidir. (Borgerson, 2008:63-77)

Arktik rotalarının açılması ve işlevsel hale gelmesinin ilk koşulu bölgedeki iklim koşullarının elverişli hale gelmesidir. Aynı zamanda bölgede söz sahibi olan ülkelerin politikaları ve bölgeye olan yaklaşımları da açılması planlanan rotaların diğer bir belirleyici faktörüdür. (Blunden, Geopolitics and the Northern Sea Route, 2012) Asya ülkeleri, Arktik Konseyinde gözlemci üye sıfatıyla yer almış olup kutup bölgelerinde sahneye çıkarak uluslararası sistemde etkili birer aktör olmak istediklerini vurgulamışlardır. Çin'in ve diğer Asya ülkelerinin Arktik bölgesine olan yoğun ilgisinin sebebi; Asya'nın bölgedeki hammadde ve hidrokarbon kaynaklarına erişim isteği ve Çin'in dış ticaret hacmi açısından dünyanın en büyük ülkesi olmasıdır. (Campbell, 2012). Çin, yeni Arktik deniz rotalarının oluşması ve işlevsel hale gelmesine neredeyse kesin gözüyle bakmaktadır. (Blunden, Geopolitics and the Northern Sea Route, 2012) Arktik bölgesinde planlanan rotaların aktif hale gelmesi gelecekte Çin'in ticaret ve deniz taşımacılığı alışkanlıklarını topyekûn değiştirebilir. (Campbell, 2012)

2. BAZI ARKTİK DEVLETLERİN POLİTİKALARI

2.1. Rusya

Rusya'nın Arktik politikası çok yönlüdür. Politika ve eylemleri; sadece askeri veya ekonomik kalkınmaya yönelik olmayıp, güvenlik, enerji ve denizcilik alanlarını da kapsamaktadır. Rusya'nın kuzey kıyılarına bakıldığında, coğrafi olarak, Arktik kıyı şeridinin yarısını kapladığı görülmektedir. Ekonomik yatırımlar açısından Rusya, Gayri Safi Milli Hasılası (GSMH)'nin yüzde 20'sinin Kuzey Kutbu'ndaki Rus topraklarında üretilmesinden dolayı, tartışmalı da olsa bölgenin lideridir. Rusya'nın Arktik bölgesi; yaklaşık iki milyon insanı barındırmaktadır. Aynı zamanda çok çeşitli ekonomik faaliyetlere ev sahipliği yapmaktadır. Bu faaliyetlere örnek olarak; enerji kaynakları arama ve çıkarma çalışmaları ve deniz taşımacılığı sektörü verilebilir. Rusya'nın Arktik politikasının en tartışmalı yönü ise; askeri birliklerin ve altyapının bölgede yaygın bir şekilde oluşturulmasıdır. (Devyatkin, Russia's Arctic Strategy: Aimed at Conflict or Cooperation?, 2018)

Daha çok askeri konularla ilgili olan “Rusya Federasyonu’nun Arktik Bölgesindeki Devlet Politikası” 2000 senesinde Vladimir Putin tarafından onaylanmıştır. Daha sonra 2008 yılının Eylül ayında, Rusya Devletinin bu konu ile ilgili iç politika belgesi dönemin Başkan Dimitri Medvedev tarafından imzalanmıştır. Bu dönemki devlet politikası, Arktik bölgesinin güvenliğini sağlama ve bölgede barışı tesis etme konusunda iş birliğine daha açık olarak tanımlanabilmektedir. Sonrasında Başkan Vladimir Putin Rusya’nın resmi “Arktik Stratejisi” 2013 yılı şubat ayında onaylamıştır. Yeni belge ile 2008 stratejisi biraz daha genişletilmiştir. Rusya’nın hedefleri, öncelikleri ve uygulama araçları daha kapsamlı ve detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Söz konusu strateji belgesinde, Rus Arktik politikasında askeri ve güvenlik ile ilgili öncelikler, ulusal çıkarlarının savunulması adına önemini korumaktadır.

Rusya’nın kuzey kıyılarındaki Münhasır Ekonomik Bölgesi (MEB)’nde petrol ve doğalgaz rezervlerinin üçte ikisinin olduğu düşünülmektedir. Rusya, 2013 yılında yayınladığı “Rus Arktik Stratejisi”nde Arktik’in ekonomik kalkınmasına yönelik resmi taahhütlerde bulunmuştur. Rusya’nın enerji politikalarından biri Arktik bölgesinde yer alan ve başını hidrokarbonun oluşturduğu yer altı kaynaklarından daha fazla yararlanabilmektir. Rusya bu konuda da uluslararası iş birliğine açıktır. (Devyatkin, Russia’s Arctic Strategy: Energy Extraction, 2018)

Eriyen Arktik buzu, bölgede deniz taşımacılığını mümkün hale getirmekte ve yeni bir rota olan NSR’nin kullanılabilme olasılığını gün yüzüne çıkarmaktadır. NSR, Rus Arktik kıyı şeridinde bulunmakta olup Arktik Okyanusu’nun Rusya kıyısında bulunan Kara Denizi (Kara Sea)’nden Bering Boğazı’na kadar uzanan deniz taşımacılığı rotasıdır. NSR’nin Asya ile Avrupa limanları arasındaki mesafeyi kısaltması ve Süveyş Kanalına bir alternatif olması muhtemeldir. NSR’yi ticari olarak daha avantajlı hale getiren husus, ilerleyen zamanlarda Çin limanları ve Avrupa limanlarını arasındaki uzaklığı Süveyş Kanalı Rotasına kıyasla yaklaşık yüzde 40 oranında azaltacak olmasıdır. Ancak, NSR 2018 yılından itibaren sadece boğazların nispeten daha buzsuz olduğu yaz aylarında seyir açısından emniyetli hale gelmiştir. Yaz aylarında dahi, bu rotada seyir yapmak için eskort buzkıran gemilerine ihtiyaç duyulmaktadır. Bazı araştırmacılara göre, zaman içinde küresel deniz taşımacılığı şirketlerinin, Süveyş Kanalı korsanlığın sorun olmaya devam etmesi nedeniyle, NSR’ye olan ilgileri artacaktır. (Devyatkin, Russia’s Arctic Strategy: Maritime Shipping, 2018)

Rusya için NSR, ulusal ve bölgesel kalkınma açısından hayati öneme sahiptir. Bu nedenle, NSR Rus Devleti tarafından Rusya Federasyonu’nun deniz yetki alanı içerisinde uluslararası bir deniz seyir geçidi olarak tanımlanmıştır. Rusya Federasyonu’nun 2030’a kadar geçerli olması planlanan stratejisinde, NSR’yi geliştirmek için Rus nükleer buzkıranlarının devreye alınması, rota boyunca limanların iyileştirilmesi, bir gemi takip sisteminin oluşturulması, haberleşme hattının kurulması ve arama-kurtarma (SAR) istasyonlarının yapılması hedeflenmektedir. Bu hedeflerin hayata geçirilmesi, NSR’nin bölgesel ve küresel bir rota olarak yönetilebilmesi hususunda Rusya açısından önemlidir. (Devyatkin, Russia’s Arctic Strategy: Maritime Shipping, 2018)

Rus Devleti’nin diğer bir hedefi ise; Rus ve yabancı çıkar grupları için karşılıklı faydayı maksimize etmek adına NSR’yi uluslararası bir konuma getirmektir. Azalan ulaşım mesafesi Asya ve Avrupa’nın deniz ticareti yapan ülkelerinin ilgisini çekmektedir. Rusya’nın amacı ise; rota üzerinde yer alan potansiyel haklarının kullanarak bu rota boyunca sefer yapan gemilerden vergi almaktır. (Devyatkin, Russia’s Arctic Strategy: Maritime Shipping, 2018)

2011-2018 yılları arasında NSR’yi kullanan ve içlerinde yük, yolcu ve balıkçı gemilerinden oluşan toplam sayı 271 olup bu gemiler Avrupa, Orta Amerika ve Asya arasında seyretmiştir. 2017 yılında, Çin Okyanus Taşımacılığı Şirketi (COSCO)’ne ait beş gemi, 2018 yılında ise sekiz gemi NSR’yi kullanmıştır. 2017 yılında NSR’de faaliyet göstermeye istekli olduklarını belirten Danimarka denizcilik şirketi Maersk, 2018 yılında bir konteyner gemisinin Güney Kore’den Almanya’ya NSR’yi kullanarak varmasını sağlamıştır. (Northern Sea Route Information Office, 2019) Ancak yine de

Arktik deniz rotalarına olan ilgi küresel düzeyde hala çok yeterli değildir. Bunun sebebi; kış aylarında rotanın buzla kaplı olması, deniz ve kara altyapısının güzergâh boyunca henüz gelişmemiş olması ve denizcilik şirketlerinin ödemekle yükümlü oldukları maliyet yüksek olan sigortalardır. Bu dezavantajlara rağmen Rusya NSR'nin cazibesini artırmak için rota üzerinde potansiyel tehlike oluşturan buzulları ortadan kaldırmaya yönelik olarak teknolojik ve altyapı hazırlıkları yapmaktadır. (Devyatkin, Russia's Arctic Strategy: Maritime Shipping, 2018)

26 Ekim 2020 tarihinde Vladimir Putin, yeni "Rusya Arktik Bölgesini Geliştirme ve 2035'e kadar Ulusal Güvenliği Sağlama Stratejisi"ni resmen kabul etmiştir. Bu yeni strateji de 2013 yılından 2020 yılına kadar uzanan Arktik stratejisinden yer alan Arktik Politikası için "Temel İlkeler"e dayanmaktadır. Yeni Arktik Stratejisi, yabancı yatırımın merkezi bir rol oynadığı uluslararası işbirliği hakkında ayrı bir bölüm içermektedir. Burada Rusya, esas olarak Batı yaptırımlarına maruz kalan enerji sektörüne yönelik teknolojiler ve yatırımlarla ilgilenmektedir. Bu hususta, Batılı firmalar altyapı projelerinde ve çevre sorunlarıyla mücadelede işbirliği yapabilirler. Doğa bilimleri konusunda Almanya ve Rusya'nın yaptığı işbirliği başarılı bir şekilde devam etmektedir. Yeni Arktik Stratejisi, ekosistemler ve iklim değişikliğinin etkileri üzerine ortak uluslararası araştırmalar için kapsamlı bir plan geliştirmeyi önermektedir. (Kluge & Paul, 2020)

2.2. Amerika Birleşik Devletleri (ABD)

Küresel ısınma ile Arktik'teki buzulların hızla erimesi, bu bölgede yer altında olan doğalgaz gibi kaynakların daha ulaşılabilir olacağına yönelik inancı artırmaktadır. Dünya üzerinde keşfedilmeyi bekleyen petrolün yüzde 13'lük kısmı ve doğalgazın da yüzde 30'lük kısmının Arktik bölgesinde olduğu 2008 yılında ABD Jeolojik Araştırma Merkezi tarafından ifade edilmiştir.

ABD'nin Arktik Bölgesindeki enerji kaynağı potansiyelinin yüksek olduğu düşünülmektedir. Alaska kıyılarındaki federal sularda tahmin edilen petrol ve doğal gaz miktarı sırasıyla yaklaşık 27 milyar varil ve 132 trilyon metreküptür. (US Congress House, 2012) ABD, Arktikle ilgili ilk politika belgesini 1951 yılında yayınlamıştır. Bunun akabinde, 1971 yılında eski Ulusal Güvenlik Danışmanı Henry Kissinger ve 1983 yılında eski ABD Başkanı Ronald Reagan tarafından da Arktik bölgesi ile ilgili planlamalar yapılmıştır. George W. Bush, 2009 yılında ilk defa ABD'nin yeni Arktik Politikasını oluşturan NSPD 66/HSPD 25 sayılı Başkanlık Direktifini yayınlamıştır. Bu Direktif, 1994 tarihli Arktik ve Antarktika politikası hakkındaki Başkanlık Direktifinin yerine geçmiştir. 2013 yılında ise ABD Arktik Bölgesi için Ulusal Strateji Belgesini yayınlamıştır. Bu strateji belgesi, önceki Başkanlık Direktifini tamamlar niteliktedir. Bu strateji belgesinin amacı; Amerikan çıkarlarını ticari, bilimsel ve askeri başlıklarda geliştirmek, bölgenin ekolojik dengesinden ve korunmasından sorumlu bir Arktik idaresi kurmak ve Arktik'te uluslararası iş birliğini güçlendirmektir. Bu stratejiyi uygulamak için bir Uygulama Planı hazırlanmıştır. Bu dönemdeki Arktik politikasının uygulama alanı; bilimsel alanda iş birliği ve iklim değişikliğine uyum konularında olmuştur. Arktik Konseyi'nin başkanlığı 2015-2017 tarihleri arasında ABD'ye geçmiştir. Bu tarihten önce, 2015 yılında ABD başkanı Obama, Arktik'te Ulusal Çabaların Koordinasyonunun Artırılması konusunda bir Başkanlık Emri yayımlamıştır. ABD, 2016 yılı Eylül ayında, "Birinci Arktik Bilim Bakanları" toplantısına ev sahipliği yapmıştır. (Schönfeldt, 2017) Ancak, ABD'nin çevrenin korunmasını hedefleyen Arktik Politikası, 2017 yılında Donald Trump'ın başkanlık makamına gelmesiyle, enerji güvenliğine öncelik vermeye başlamıştır. (Greaves, 2017)

ABD'nin NSR rotası ile ilgili kendine göre haklı bazı endişeleri vardır. Bu endişelerden en önemlisi, Rusya'nın bu rota üzerinde yer alan bazı kesimlerin iç suları olduğunu iddia etmesi ve bununla ilgili olarak da buradan geçen deniz trafiğini düzenleme konusunda hak iddia etmesidir. ABD ise mevzu bahis olan bu suların uluslararası sular olduğu konusunda ısrarcıdır. (Zelentsov, 2012)

MULUN AKPINAR Ö. (2021). Arktik Bölgesi: Ülkelerin Politik ve Stratejik Yaklaşımları. DA&MS. 1(1), 28-42.

2.3. Kanada

Kanada Dışişleri Bakanı Lawrence Cannon, 2010 yılı ağustos ayında “Kanada’nın yeni Arktik Politikası Beyanı”nı açıklamıştır. Açılan bu beyanda Kanadın Arktik bölgesinde egemenlik, ekonomik ve stratejik haklarına atıf yapılmış, beraberinde çevre ve bölgeye komşu topluluklar konusunda da vurgular yapılmıştır. Beyanda ayrıca, Kanada’nın ABD ve Danimarka ile arasında anlaşmazlıkların olduğu bölgelerde yeni görüşmelerin olabileceği de vurgulanmıştır. (Byers & Baker, 2013)

2016 yılı aralık ayında Kanada Başbakanı Justin Trudeau, kuzeyliler, yerliler, bölgesel ve eyalet ortaklarıyla birlikte yeni bir Arktik Politika Çerçevesi oluşturmayı taahhüt etmiştir. 2017 yılı mart ayından ekim ayına kadar olan süreçte, tüm çıkar gruplarıyla toplantılar düzenlenmiştir. 2017 yılı Kasım ayında halkın katılımını kolaylaştırmak için bir tartışma rehberi yayınlamıştır. 2019 yılında çerçeveyi desteklemek amacıyla 700 milyon dolar fon ayrılmıştır. 2019 yılı Eylül ayında Kanada’nın Arktik ve Kuzey Politika Çerçevesi hayata geçirilmiştir.

Arktik deniz taşımacılığı önem verilen diğer konulardan biridir. Bu hususta, 2009 yılında “Arktik Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi” yapılmıştır. Bu değerlendirme; Arktik çevresi denizcilik faaliyetlerinin ilk kapsamlı incelemesidir. Gelecekteki olası denizcilik faaliyetleri ve bunların potansiyel etkileri hakkında önemli bilgiler vermektedir. Değerlendirmede yer alan bir bulguya göre; Arktik deniz taşımacılığı Arktik ve Arktik destinasyonları arasında artan seferlerle önemli ölçüde artmıştır. (Columbia Law School, 2010) Bununla birlikte, Kanada takımadalarından geçen Kuzey Batı Geçidi (Northwest Passage-NWP) ilerleyen dönemlerde kullanılma ihtimali yüksek olan başka bir rotadır. Kanada, NWP’nin yerleşim yeri itibarıyla kendi içsularında yer aldığını ifade etmektedir. Ancak, ABD ve diğer ülkeler bu iddiaya karşı çıkmaktadır. (Lu, Park, Choi, & Oh, 2014) Her ne kadar bu yönde fikir ayrılığı olsa da NWP’nin kısa vadede kullanılabilir, büyük ölçekli bir transit rotası olacağı düşünülmemektedir. Bunun nedeni, Geçit’teki hareketli ve öngörülemez buzulların önemli seyir zorlukları oluşturması ve diğer rotaların ticari olarak daha uygun olarak görülmesidir. (Columbia Law School, 2010)

“Arktik Deniz Taşımacılığı Değerlendirmesi” ayrıca Arktik deniz emniyetinin artırılması, Arktik halklarının ve çevresinin korunması ve Arktik deniz altyapısının oluşturulması konusunda rehberlik sağlamaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü üye devletlerinden biri olan Kanada Arktik sularında, deniz trafik yönetimini kolaylaştırma ve meteoroloji hizmetleri sunmaktadır. (Columbia Law School, 2010)

2.4. Danimarka

Danimarka’nın, Grönland ve Faroe Adalarına sahip olmasından dolayı Arktik’te çıkarları bulunmaktadır. Bu çıkarlar doğrultusunda, Danimarka Krallığının Arktik’teki küresel oyuncu statüsünü sağlamlaştırmak amacıyla, 2011-2020 yıllarını kapsayan bir Arktik Strateji Belgesi yayınlanmıştır. Yayınlanan bu strateji belgesinde bölgede yürütülen ve yürütülmesi planlanan denizcilik faaliyetlerinin barışçıl bir biçimde sürdürülmesi ve uygun bir hukuksal çerçeve ihtiyacından bahsedilmiştir. (Arctic Portal Library, 2020)

Grönland ve Faroe Adaları çevresindeki sularda da seyir olanakları artmaktadır. Birkaç yıl öncesine kadar Grönland’de gemilerin seyir yapması pek mümkün değildi. Ancak, özellikle yaz aylarında buz örtüsünün azalması deniz trafiğinde önemli bir artışa yol açmıştır. Grönland limanlarına uğrayan

kurvaziyer gemi sayısı 2009 yılında 32 iken, 2010 yılında bu sayı 43'e çıkmıştır. 2008-2010 yılları arasında Faroe sularında deniz taşımacılığı 5-6 kat artmıştır. Faroe limanlarına her yıl 40-50 adet büyük ebatlı kurvaziyer gemi uğramaktadır. Önümüzdeki yıllarda Avrupa ve Asya arasındakine benzer bir deniz trafiği artışının Grönland ve Faroe Adalarında da olacağı tahmin edilmektedir. (Arctic Portal Library, 2020)

3. BAZI ARKTİK SAHİLDARI OLMAYAN AKTÖRLERİN ARKTİK POLİTİKALARI

3.1. Avrupa Birliği (AB)

AB önemli Arktik-dışı aktörlerden biri olmakla beraber sürece girme konusunda ve Arktik politikasını oluşturma konusunda ısrarcı bir yaklaşım sergilemektedir. Ancak AB'nin Arktik'te yapıcı bir ilişki kurma çabaları tartışmalı ve karmaşık bulunmaktadır. AB için Arktik bölgesi politikalarında bazı zorluklar vardır. Birliğin kendi içinde karşılaşılan uyum zorlukları ve bölgeye komşu ülkelerle olan ilişkilerdeki anlaşmazlıklar bu zorluklar arasında sayılabilir. AB'nin halihazırda Arktik Konseyi'nde üye olan üç ülkesi vardır. Buna karşın AB'nin gözlemci statüsü kazanması zorlu bir süreçten sonra onaylanmıştır. Birliğin ilk başvurusu 2009 yılında reddedilmiştir. Özellikle Kanada ile balıkçılık konusunda yaşanan anlaşmazlıklar bunda etkili olmuştur. Avrupa Birliği bu zorlukları aşarak 2013 yılının Mayıs ayında gözlemci statüsü elde etmiştir. (Østhagen, 2013)

Avrupa Birliği'nin yapısında bölge ile ilgili birtakım hazırlıklar ve bunların sonucunda da çeşitli strateji belgeleri hazırlanmıştır. Avrupa Komisyonu, Konseyi ve Parlamentosu tarafından 2019 yılı itibarıyla Arktik'e ilişkin toplam 10 adet belge yayınlanmıştır. Bu belgelerde yer alan ifadelerle göre AB, Arktik'in bir parçasıdır ve Arktik ile bağlantılıdır. Ayrıca, Arktik'te sürdürülebilir kalkınma, iklim değişikliği ve çevrenin korunması ve diğer ülkelerle iletişim ve uzlaşma, bu belgelerde yer alan üç ana konudur. (Stępień & Raspotnik, 2019)

AB'nin Arktik'te var olmak için en güçlü argümanı hem İsveç hem de Finlandiya'nın coğrafi olarak kısmen Kutup Çemberinin içinde yer almasıdır. Grönland için farklı bir durum söz konusu olup bu bölge AB'den 1985 yılında kendi isteği ile ayrılmış olmakla beraber halen daha Danimarka'ya bağlıdır. Buna ilaveten Norveç ve İzlanda, AB üyesi olmamalarına rağmen Avrupa Ekonomik Alanı'nın (EEA) birer üyesidir. Bu nedenle, Arktik bölgesi üzerinde AB'nin hedefinde olması coğrafi açıdan değerlendirildiğinde hiç de şaşırtıcı değildir. Coğrafya bağlantısı dışında, AB ve bazı üye devletlerin Arktik'in kalkınmasına ilişkin çıkarları ve politik bağlantıları bulunmaktadır. Tüm bu nedenler, AB'nin Arktik politikasını oluşturma zeminini hazırlamakta ve bölgede yerini almak için ilave bir meşruiyet sağlamaktadır.

AB, dış ticaretinin yüzde 90'ının deniz yoluyla yapıldığı ekonomik bir alandır. İlave olarak dünya üzerinde var olan toplam gemi filosunun yüzde 40 kadarı da AB üye devletlerinden birinin bayrağını taşımaktadır. Avrupa Birliği içinde, özellikle Danimarkalı ve Alman denizcilik şirketleri, Kuzey Doğu Geçidi'nin ilerleyen zamanlardaki potansiyelinin farkındadır. (Østhagen, 2013)

İkincisi; Arktikteki balık stoklarına ve Arktik balıkçılığına erişim AB balıkçılık filosu için stratejik bir plandır. Avrupa iç piyasasında tüketilen balıkların önemli bir miktarı Arktik orijinlidir. AB'nin Arktik bölgesiyle olan güçlü bağlantısı; AB'nin ortak balıkçılık politikası, piyasa düzenlemeleri ve Arktik ülkeleriyle yapılan ikili balıkçılık anlaşmalarına ilişkin Brüksel'de alınan kararlardan kaynaklanmaktadır. (Østhagen, 2013)

Üçüncüsü, AB ülkelerinin enerji ithalatçıları olması nedeniyle AB enerji talebinin karşılanması gerekmektedir. 2017 itibarıyla AB'nin enerji talebinin yüzde 55'i birlik dışı ülkelere karşılanmıştır. Yine 2017 yılında ham petrol yüzde 30'luk kısmı Rusya'dan karşılanmıştır. Ham petrolün ithal

edildiği diğer ülkeler ise sıklık sırasına göre Norveç (%11), Irak (%8), Kazakistan (%7) ve Suudi Arabistan (%7)'dir. Doğalgaz ise çoğunlukla yine Rusya'dan (%40), daha az sıklıkla da Norveç (%26) ve Cezayir (%11) 'den karşılanmaktadır. (Eurostat, 2019) Rusya'dan ithal edilen petrol ve doğalgazın çoğu, Arktik Çemberinin içinde yer alan bölgelerden den çıkarılmaktadır. Norveç petrol üretiminin çoğu Arktik bölgesinde gerçekleşmektedir. Norveç Denizi ve Barents Denizi'nde yeni alanlar keşfedilmiştir. Bu yeni alanlarla yakın gelecekte artması beklenen AB enerji talebinin karşılanması beklenmektedir.(Østhagen, 2013)

Dördüncüsü; AB, Arktik bölgesinde oluşan değişiklikleri yakından takip etmektedir. Özellikle, iklim değişikliği ile beraber kutup kısmında yapılan farklı bilimsel araştırmalara katılmakta ve finansman desteği sağlamaktadır. Bir örnek vermek gerekirse AB 2007-2013 yıllarını kapsayan 7. AB Finansman Programı çerçevesinde yürütülen Arktik araştırma projelerine 200 milyon Avro finansal destek sağlamıştır. Horizon 2020 kapsamında, mevcut AB finansman programı, Mavi Büyüme Odak Alanı (Blue Growth Focus Area) altında sürdürülmektedir. Bu hususta, AB-PolarNet bir Horizon 2020 konsorsiyumu olarak ortaya çıkmış olup, 2015 Mart ayından bu yana önemli bir katkı sağlamaktadır. İlk kez tüm çıkar grupları ve uluslararası ortakların katılımı ve katkılarıyla AB kutup araştırma programı geliştirilmesi planlanmaktadır. (European Commission, 2019)

3.2. Çin

Çin, bölgede kıyısı olmayan diğer önemli bir aktördür. İlk defa 26 Ocak 2018 tarihinde resmi Arktik Politika Belgesini yayımlamıştır. Bu belge, Çin için küresel ısınmanın buzulları hızla erittiği Arktik bölgesine olan ilgisi hususunda bir kilometre taşı olarak görülmektedir. Söz konusu politika belgesinde, Çin Devleti'nin bölgeye ilişkin planlar yer almaktadır. Çin Hükümeti, bu belgede Çin'i Arktik Bölgesi için önemli bir paydaş olarak ifade etmiştir ve Çin'in coğrafi olarak "yakın-Arktik-devleti" olduğunu vurgulamıştır. 2013 yılında 70 ülkeyi içine alan Kuşak ve Yol Projesini (Belt and Road Initiative) başlatan Çin, karayolu ile Çin hinterlandını Orta Asya üzerinden Avrupa'ya, deniz yolu ile ise Çin limanlarını Güneydoğu Asya ve Afrika limanları üzerinden yine Avrupa'ya bağlamayı amaçlamaktadır. İlaveten, Arktik'in işbirliği öncelik bölgelerinden biri olduğu vurgulanan bu proje kapsamında, 2017 yılında Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu ve Devlet Okyanus İdaresi tarafından, "Denizcilik İş birliği Vizyonu" yayımlanmıştır. Çin, Arktik politikası kapsamında, diğer Arktik kıyı devletleri ve özellikle Rusya ile bir "Kutup İpek Yolu" rotası oluşturmayı hedeflemektedir. İlerleyen zamanlarda da Kutup İpek Yolu'nun daha sonra Avrasya Ekonomik Birliği ile bir bütün olabileceği düşünülmektedir. Çin Arktik bölgesinde kıyısı ve egemenliği olmayan bir ülke olsa da Arktik bölgesine komşu devletlerle ortak çıkar ve kazanımlar doğrultusunda iş birliği yapmayı hedeflemektedir. (Lim, China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, 2018)

Çin Devleti, hazırladığı "Beyaz Kitap" (White Paper) ile Arktik'e ilişkin politikasını ve pozisyonunu açıklamış ve bunu 26 Ocak 2018 tarihinde kamuoyuna duyurmuştur. Çin'in yukarıda bahsedilen Kutup İpek Yolu projesi Beyaz Kitap'ta detaylarıyla açıklanmaktadır. Beyaz Kitap'ta ele alınan beş temel politika alanından birincisi; Arktik'te bilimsel keşif ve araştırma yapmaktır. İkincisi; Arktik'in çevresini ve ekosistemini korumak ve iklim değişikliğiyle mücadele etmektir. Üçüncüsü; Arktik'in deniz ticareti rotalarını ve yer altı doğal kaynaklarından ulusal çıkarlar doğrultusundan faydalanılabilmesi için diğer ülkelerle işbirliği yapmaktır. Dördüncüsü; Çin Devleti'nin Arktik bölgesi yönetiminde söz sahibi olmasını sağlamak ve mevcut Arktik rejimini iyileştirmektir. Son olarak Çin, uluslararası platformlarda Arktik'teki barış ve istikrarın önemi ve devamlılığını vurgulamaktadır. Bunun bölge ile ilişkili tüm ülkelerin temel menfaatlerine uygun olduğunu savunmaktadır.(Lim, China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, 2018)

Çin, 2013 yılından itibaren Arktik Konseyi'ne gözlemci üye olarak katılmaktadır. Çin; Hindistan, İtalya, Japonya, Singapur ve Güney Kore ile beraber, gözlemci üyelik statüsüne Arktik Konseyi'nin Kiruna Bakanlar Toplantısı'nda kabul edilmiştir.(Lim, China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, 2018) Çin'in Arktik bölgesinde karar alma sürecine resmi olarak katılması konseye gözlemci statüsü ile girmesi ile mümkün olmuştur. (Gracyzk & Koivurova, 2014) Bir ülkenin gözlemci statüsüne kabulü için bazı kriterleri sağlaması ve tüm Arktik ülkelerinin oybirliği ile kabul etmesi gerekmektedir.(Lim, China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision, 2018)

Çin, Arktik deniz ticaret yolları (özellikle Kuzey Deniz Rotası) ile potansiyel olarak zamandan ve maliyetten tasarruf ederek Rus Arktik'ine ve Mavi Ekonomi Koridoru olarak bilinen Batı Avrupa pazarına ulaşabilecektir. Ancak, bu deniz rotasında hâlihazırda deniz taşımacılığına uygun altyapı eksikliği mevcuttur. Altyapı eksikliğini giderme ve sahip olduğu teknoloji konusunda Çin, Rusya için potansiyel bir yatırımcıdır.(Liu, 2018)

Sonuç olarak, Çin'in Arktik 'teki çıkarları diğer gözlemci devletlerinki gibi iki amaç etrafında şekillenmektedir. Birincisi, küresel çevre sorunlarının çözümüne katkı sağlamaktır. İkincisi ise; Arktik Bölgesinin sahip olduğu iktisadi varlıktan yararlanmaktır.(Chater, 2016) Ayrıca Çin, Arktik bölgesini deniz taşımacılığının "altın güzergahı" olarak görmektedir. Bu hususta da ekonomik beklentilere sahiptir.(Brady, 2017). NSR, Çin'e hammadde ithalatı ve ürünlerinin ihracatı için daha emniyetli ve güvenli bir denizcilik güzergahı imkânı tanıyacaktı. NSR'nin; Süveyş veya Panama Kanalı geçilerek yapılan seyirlere nispeten, Kuzeydeki Çin limanları, Avrupa'nın kuzeyi ve Amerika'nın doğu kıyıları arasındaki seyir süresini yüzde 40 oranında kısaltması beklenmektedir.(Chen G. , 2012) Çin için Arktik deniz yollarını kullanma ihtimali uzaklığı azaltması nedeniyle hem önemli ticari imkanlar sunmakta ve hem de tedarik ve ticaret yollarının artmasına olanak sağlamaktadır. Ayrıca, "Malakka Boğazı" sorununa da alternatif bir seçenek olarak ortaya çıkmaktadır. (Chen S. , 2010)

Bu hususta Çin, NSR boyunca bir dizi deneme seferi gerçekleştirmiştir. Çin, 2012 yılında ilk buzkıran gemisini Arktik'e yollayarak NSR'yi geçmesini sağlamıştır. "Snow Dragon" adlı buzkıran gemisi emniyetli bir şekilde Barents denizine varmış, Kuzey Kutbu'ndan Bering Boğazı'na geri gelmiştir. İlk defa Çinli gemi şirketi COSCO, 2013 yılında, sahibi olduğu ve işlettiği 19 bin ton ağırlığındaki Çin bayraklı yük gemisi "Eternal Life", Dalian'dan kalkarak Rotterdam'a varmıştır. 15 bin km uzunluğunda olan bu rota ve Süveyş Kanalı'ndan bir buçuk misli daha süratlidir. Söz konusu sefer 33 günde tamamlanmıştır. Eternal Life 2015 yılında da bir deneme seferi gerçekleştirmiştir. (Sorensen & Klimentenko, 2017, s. 45-46). 2016 yılında COSCO'ya ait iki gemi, 2017 yılında beş gemi, 2018 yılında ise sekiz gemi NSR'yi kullanarak seferini tamamlamıştır.(Northern Sea Route Information Office, 2019)

3.3. Güney Kore

Güney Kore, Arktik sahilı olmayan diğer bir aktörlerden biridir.21. Yüzyılın başlarında Arktik ülkeleriyle ekonomik iş birliğini devlet düzeyinde başlatmıştır. Güney Kore'nin Arktikle olan ilgisi 1900'lü yıllardan beri vardır. Güney Kore'nin Arktik bölgesi ile alakalı araştırmaları "Arktik Araştırma ve Geliştirme" konusundaki bir proje ile başlamıştır. Bu proje, Kore Okyanus Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü'nün Kutup Araştırma Departmanı tarafından yürütülen bir projedir. 1999 senesinde Güney Koreli araştırmacılar Çin'in buzkıran gemisinin bölgeye olan ilk seferine katılmıştır. Sefer sırasında Arktik Okyanusunda ilk defa bir saha etüdü ve araştırması yapılmıştır.(Jin, Seo, & Lee, 2017)

Uluslararası Arktik Bilim Komitesi'ne (International Arctic Science Committee-IASC) katılabilmek için ülkelerin bilimsel komitelerinin ve ulusal akademilerinin bulunması gerekmektedir. Bu nedenle, Güney Kore, 2001 yılında Kore Arktik Bilim Komitesi'ni kurmuştur. Bu süreçte Arktik araştırmalarının ilerletilmesi teşvik edilmiş ve bir Arktik bilim istasyonu kurulmuştur. Akabinde, Güney Kore bölgede birçok bilim istasyonu kurmuş ve Dasan İstasyonu kurulan 12. araştırma istasyonu olmuştur. Söz konusu istasyon Nisan 2002'de Svalbard Adası'ndaki Ny-Ålesund araştırma kasabasında kurulmuştur.(Jin, Seo, & Lee, 2017)

Güney Kore, 2012 yılında Svalbard Antlaşması'nı imzalamıştır. 2009 yılında Kore Hükümetinin finansörlüğünde ARAON isimli bir Buzkıran Araştırma Gemisi inşa edilmiştir. Bu gemi, Arktik bölgesi araştırmaları için bir mihenk taşı olarak kabul edilebilir. ARAON, 2010 yılı itibariyle araştırma amaçlı olarak kullanılmaya başlanmıştır. Böylelikle, Güney Koreli araştırmacılar kutup bölgelerinde hem karada ve hem de deniz yolu ile gözlemler ve araştırmalar yapabilmeye başlamışlardır. Güney Kore, öncelikle Arktik Konseyi'nde geçici gözlemci konumunu kazanmışken sonrasında kalıcı gözlemci pozisyonuna geçebilmek için çalışmalarına başlamıştır. Güney Kore'nin Kutup Bölgesi politikasının geliştirilmesine Yönelik aldığı önlemler şu şekilde özetlenebilir:

- Arktik Politikasının temelinde iyi bir hukuki alt yapı oluşturmak vardır. Bu hukuki alt yapı ile deniz ulaşımı ve deniz altı doğal kaynaklarından en iyi şekilde yararlanabilmek amacı yatar.
- Arktik hakkında bilimsel araştırmaları genişletmek.
- Uluslararası araştırmalarda diğer ülkelerle ortak çalışmalar yapmak.
- Buzkıran gemilerini araştırma amaçlı kullanmak ve bu gemilerin yapım-üretim ve geliştirme sürecinde aktif rol almak
- Kutup Bölge Politikası oluşturmaya verilen desteği artırmak

Güney Kore Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığı, 2013 yılında Arktik Konseyi'ne gözlemci statüsünde kabul edildikten sonra daha kapsamlı olan 'Arktik Politika Planlarını' yayınlamıştır. Bu politika belgesinde yer alan amaçlar; Arktik bölgesinde diğer paydaşlarla ortaklık kurmak, Arktik'te yeni endüstri alanları kurmak ve bilimsel araştırmaları artırmaktır. Ayrıca, aşağıda sıralanan "Dört Temel Strateji"yi uygulayarak Arktik bölgesinin öncü ülkelerinden biri haline gelmektir. (Jin, Seo, & Lee, 2017)

- Arktik iletişim ağı (network) adı altında Arktik bölgesi ile ilgili ülkelerle olan iletişimi ve iş birliğini artırmak ve geliştirmek. Bu amaç doğrultusunda Güney Kore gerek uluslararası toplantılarda ve gerekse de birebir olan görüşmelerle ilgili ülkelerle olan iş birliğini tesis etmeye çalışmaktadır. Ayrıca, aktif olarak Arktik Konseyine ve çalışma gruplarına katılan Güney Kore Hükümeti, yeni gözlemci devletlerden Japonya ve Çin ile işbirliği altyapısını oluşturmaya başlamıştır.
- Arktik bilimsel araştırma faaliyetlerini artırmak. Buna örnek olarak; Svalbard Entegre Yeryüzü Gözlem Sistemi (Svalbard Integrated Earth Observing System (SIOS)'ne katılmak ve kutuplarda mevcut olan laboratuvarları kullanarak araştırma potansiyelini artırmak sayılabilir. Bu başlık altında ayrıca gözlem sistemleri ile kutuplarda olan iklim değişikliklerini yakından takip etmek, buzkıran gemi filosunu artırmak ve Dasan İstasyonunu büyütmek sayılabilir.
- "Bir Arktik İş Modeli Geliştirmek". Güney Kore menşeli denizcilik şirketlerinin Arktik Okyanusunda kullanacağı yeni deniz yollarının açılmasını destekleme, o bölgeye sefer

yapacak gemi kapatanlarını eğitmek, geçiş işlemlerinin kolaylaştırılmasını sağlamak, bölgede yer alan liman kullanım ücretlerinin düşürülmesini sağlamak ve pazar araştırması yapmak.

- Arktik politikasına ilişkin mevzuat ve kurumsal yapıyı geliştirmek, kutup bölgelerinden sorumlu bir departman kurmak.

Güney Kore Hükümeti, bahse konu stratejileri hayata geçirebilmek için 2013-2017 arasındaki bir “Arktik Master Planı (2013-2017)” hazırlamıştır. Arktik Master Planı, Arktik bölgesi ile ilgili temel politika ve stratejileri içine alan ilk hükümet planıdır. (Jin, Seo, & Lee, 2017)

Güney Kore Hükümeti, Arktik bölgesini araştırmak ve incelemek için “Kore Kutup Araştırma Enstitüsü (Korea Polar Research Institute-KOPRI)’nü kurmuştur. Halihazırdaki Arktik araştırmalarını daha iyi ve sistematik bir hale getirmek için ise “Kore Arktik Araştırma Konsorsiyumu (Korea Arctic Research Consortium-KoARC)” kurulmuştur. İlave olarak Güney Kore, Grönland ile bir iş birliği mutabakat zaptı imzalamıştır. Söz konusu anlaşmada coğrafi araştırma, iş birliği ve mineral kaynakların geliştirilmesi konularına yer verilmiştir. Ayrıca iki ülke arasında bu mutabakat zaptı çerçevesinde ortak projeler geliştirilmektedir. Buna ilaveten, Güney Kore ile Kuzey Pasifik Balıkçılık Komisyonu (North Pacific Fisheries Commission (NPFC) arasında deniz kaynaklarına ilişkin bir iş birliği anlaşması imzalanmıştır. Ayrıca, gemi inşa sektörü, kutup bölgesine giden gemilerin emniyeti ve kutup bölgesinde derin deniz madenciliği için açık deniz tesisleri için ileri teknolojiler geliştirme çabasıdır. (Jin, Seo, & Lee, 2017)

2008 yılından bu yana Arktik devletleriyle yapılan zirvelere katılan Güney Kore Arktik Konseyi’ne kabul edilebilmek için çok çaba sarf etmiştir. 2012 yılında Güney Kore Cumhurbaşkanı Myung-Bak Lee’nin NSR, gemi inşa ve enerji kaynakları konularında iş birliğini geliştirmek amacıyla Rusya, Grönland ve Norveç’i ziyaret etmesi bu çabalara bir örnek olarak gösterilebilir. (Jin, Seo, & Lee, 2017)

3.4. Hindistan

Hindistan’ın Antarktika’nın bilim ve jeopolitiğiyle ilişkisi 25 yıldan fazla zamandır sürmektedir. Hindistan’ın Arktik bölgesine olan ilgisi ve bilimsel hedefleri ise son yıllarda giderek artmaktadır. Bu hususta Hindistan bilim insanları keşif ve inceleme ziyaretleri yapmıştır. 2007 senesinde gerçekleşen bu ziyaret akabinde çeşitli bilim alanları ile ilişkili araştırma projelerini başlatmışlardır. Bu adımı takiben, Hindistan “Himadri” bilimsel araştırma istasyonunu Ny-Alesund’da kurmuştur. Hindistan Arktik bölgesine günümüze kadar yedi bilimsel gezi düzenlemiştir.

Hintli bilim insanlarının Arktik bölgesi ile ilgili yaptığı gözlemler, Arktik bölgesinde gerçekleşmekte olan fiziksel ve ekolojik dönüşümün gerek bölgesel ve gerekse de küresel olarak deniz ticareti ve ekonomi başta olmak üzere birçok alanda ciddi etkilerinin olacağını ortaya koymaktadır. Deniz ticari yollarında olması muhtemel değişimler, yeni limanların oluşmasına da yol açacaktır. Böylece Hindistan’ın sahip olduğu limanların gelecekteki önemlerinin azalması beklenebilir. (Chaturvedi, 2014)

Hindistan da diğer Asya ülkeleri gibi 2013 yılında Arktik Konseyi’ne gözlemci statüsünde üye olarak kabul olunmuştur. Hindistan ve Çin, Arktik idaresinin mevcut çerçevesine hâle getirmeden, kıyı devletleriyle iyi ilişkiler ve ortaklıklar kurmayı önemsemektedir. Bu hususta, bilimsel araştırmalar, ortak projeler ve yatırımlar konusunda somut çalışmalar yapılmıştır. (MEA Official Website, 2013) Hindistan’ın Arktik bölgesindeki pozisyonunu güçlendirmek için bu bölge ile ilgili araştırmalara öncelik vermiştir. (Lunev, 2012) Enerji başlığı altında Hindistan, Rusya’nın en büyük petrol ve doğalgaz şirketleri ile anlaşmalar imzalamıştır. Ayrıca iki ülke ortak üretim projeleri ve açık deniz

araştırmaları konusunda iş birliği yapmaktadır. (Lunev, 2012) Hindistan Rusya'daki petrol ve doğalgaz projelerine 15 milyar dolar yatırım yapmıştır.(Science The Wire, 2021)

Hindistan, Arktik Konseyinde gözlemci statüsünde yer alarak bölgede ve küresel yönetimde güçlü bir pozisyonda bulunmayı ümit etmektedir. (Nanda, 2019) Arktik Bölgesine yıllardır yatırım yapan ve bölgenin mineraller ve hidrokarbonlar da dahil olmak üzere bilimsel araştırma ve doğal kaynaklar açısından sunduğu pastadan payını güvence altına almak niyetinde olan Hindistan, 2021 yılı ocak ayında taslak Arktik politikasını açıklamıştır. Söz konusu politika, çevre konuları özellikle iklim değişikliği üzerine araştırmalar, çevresel izleme, ekoloji, denizcilik alanında işbirliği ve enerji güvenliği konularına yoğunlaştırmaktadır. Arktik Politika Yol Haritası taslağında özellikle bilim ve araştırma faaliyetleri, ekonomik ve insani gelişme konusunda işbirliği, ulaşım ve erişebilirlik, yönetim ve uluslararası işbirliği ve de ulusal kapasite inşası gibi beş temel konuya da yer verilmiştir. Ayrıca, taslak politika Arktik'teki doğal kaynakların ve minerallerin sorumlu bir şekilde araştırılması ve açık deniz keşif/madencilik, limanlar, demiryolları ve havaalanları gibi alanlarda Arktik altyapısına yatırım fırsatlarının belirlenmesi için araştırma yapılması çağrısında bulunmaktadır. Arktik'teki buzsuz koşulların yeni denizcilik rotalarının açılmasına ve dolayısıyla maliyetlerin düşmesine ve küresel ticaretin yeniden canlanmasına neden olacağı da vurgulanmıştır. Bu hususta Hindistan gelecekte bu rotayı geçmesi muhtemel gemilerin tahmin edilen emisyonlarını değerlendirmek için çevresel izleme çalışmasına katılma konusunda isteklidir. (Science The Wire, 2021)

4. Sonuç

Dünya genelinde, özellikle de kutup bölgelerinde artan sıcaklıklar beraberinde iklim değişikliklerini de getirmektedir. Arktik bölgesi için bu durum kendini buzullarda aşırı erime ile göstermektedir. Halihazırda ülkelerin küresel ısınma ile ilgili birtakım hazırlıkları ve aldıkları önlemler olsa da bu durumun kısa sürede devam edeceği ve 2040 yılına kadar, özellikle yaz mevsiminde bölgedeki buzulların tamamen erimesi beklenmektedir. Böylelikle, Arktik'te yeni deniz ticaret yolları açılacak ve bölgedeki deniz altı enerji kaynaklarına ve balık stoğuna ulaşım daha kolay hale gelecektir. Belirtilen bu potansiyel zenginlikler ülkelerin bölgeye olan ilgilerini artırmaktadır. Metinde belirtildiği gibi özellikle Asya ülkeleri Arktik'teki gelişmeleri takip edebilmek ve bölgede söz sahibi olabilmek için Arktik Konseyi'nde daimî gözlemcilik statüsünü elde etmek için çok çaba sarf etmiştir. Bu çabalarının sonucu olarak da bu ülkeler 2013'de daimî gözlemci üyelik statüsünü kazanmışlardır. Bu ülkelerin Arktik'te yer alma amaç ve istekleri arasında sayılabilecek en önemli neden bölgenin geleceğinde ve potansiyel zenginliklerinde söz sahibi olabilmektir. Bahse konu ülkeler şimdiden Arktik bölgesi ile ilgili kısa ve orta vadeli planlamalarını yapmıştır ve yapmaktadır. Her ülkenin Arktik politika öncelikleri birbirinden farklı olsa da egemenlik, savunma, kaynak geliştirme, deniz ticaret rotaları ve çevrenin korunması en fazla ilgilenilen alanlardır. Her ne kadar Arktik'teki bazı kaynakların paylaşımı ve sınırlar konusundaki anlaşmazlıklar hali hazırda karara bağlanmasa da Arktik konseyine üye ülkeler arasında bir uyum ve bölgede barış ve işbirliğine yönelik ortak bir bakış açısı vardır. Yakın gelecekte daha fazla ülkenin Arktik'ten pay almak için yarışması ve bu yönde politikalar oluşturmaları beklenmektedir.

KAYNAKÇA

Arctic Portal Library (2020). "Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011-2020", <http://library.arcticportal.org/1890/1/DENMARK.pdf>, (29.03.2020).

- ÅTLAND, K. (2009). Russia's Northern Fleet and the Oil Industry-Rivals or Partners?: Petroleum, Security, and Civil-Military Relations in the Post-Cold War European Arctic. *Armed Forces & Society*, 35(2), 362. doi:10.1177/0095327X08316151
- BLUNDEN, M. (2009). The New Problem of Arctic Stability. *Survival: Global Politics and Strategy*, 51(5), 121-142. doi:10.1080/00396330903309899
- BLUNDEN, M. (2012). Geopolitics and the Northern Sea Route. *International Affairs*, 88(1), 115-129. doi:10.1111/j.1468-2346.2012.01060.x
- BORGERSON, S. G., 2008. Arctic Meltdown: The Economic and Security Implications of Global Warming. *Foreign Affairs*. pp 63-77. <http://library.arcticportal.org/1570/1/BorgersonForeignAffairsarticle.pdf>, (12.04.2019).
- BRADY, A.-M. (2017). *China as a Polar Great Power*. Cambridge: Cambridge University Press.
- BYERS, M., & BAKER, J. (2013). *International Law and the Arctic*. Cambridge: Cambridge University Press.
- CAMPBELL, C. (2012). China and the Arctic: Objectives and Obstacles. U.S.-China Economic and Security Review Commission. http://library.arcticportal.org/1677/1/China-and-the-Arctic_Apr2012.pdf (23.03.2020).
- CHATER, A. (2016). Explaining Non-Arctic States in the Arctic Council. *Strategic Analysis*, 40(3), 173-174. doi:<https://doi.org/10.1080/09700161.2016.1165467>
- CHATURVEDİ, S. (2014). India's Arctic Engagement: Challenges and Opportunities. *Asia Policy*, 18, 73-80. https://www.jstor.org/stable/24905279?read-now=1&seq=3#page_scan_tab_contents (12.04.2019).
- CHEN, G. (2012). China's emerging Arctic strategy. *The Polar Journal*, 2(2), 361. doi:<https://doi.org/10.1080/2154896X.2012.735039>
- CHEN, S. (2010). China's Self-Extrication from the “Malacca Dilemma” and Implications. *International Journal of China Studies*, 1(1), 1-24. https://www.researchgate.net/profile/Emile_Yeoh/publication/277241794_Emile_Kok-Kheng_Yeoh_inaugural_issue_editor_2010_Changing_China_International_Journal_of_China_Studies_Vol_1_No_1_January_2010_Inaugural_Issue_1-235_Scopus_httpswwwdropboxcoms6w7x7cju8y, (20.04.2021).
- Columbia Law School (2010). Statement on Canada's Arctic Foreign Policy. https://web.law.columbia.edu/sites/default/files/microsites/climate-change/files/Arctic-Resources/Arctic-Council/01_02_Canadas%20statement%20on%20arctic%20foreign%20policy%20%28booklet%29.pdf, (21.04.2021).
- DEVYATKİN, P. (2018). Russia's Arctic Strategy: Aimed at Conflict or Cooperation? The Arctic Institute: <https://www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-strategy-aimed-conflict-cooperation-part-one/>, (13.11.2019).
- DEVYATKİN, P. (2018). Russia's Arctic Strategy: Energy Extraction. The Arctic Council: <https://www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-strategy-energy-extraction-part-three/>, (13.11.2019).
- MULUN AKPINAR Ö. (2021). Arktik Bölgesi: Ülkelerin Politik ve Stratejik Yaklaşımları. *DA&MS*. 1(1), 28-42.

- DEVYATKİN, P. (2018). Russia's Arctic Strategy: Maritime Shipping. The Arctic Institute: <https://www.thearcticinstitute.org/russias-arctic-strategy-maritime-shipping-part-iv/>, (13.11.2019).
- DOEL, R. E., WRÅKBERG, U., & ZELLER, S. (2014). Science, Environment, and the New Arctic. *Journal of Historical Geography*, 44, 2-14. doi:10.1016/j.jhg.2013.12.003
- European Commission (2019). The Arctic and Climate Change. European Commission: <https://ec.europa.eu/research/environment/index.cfm?pg=arctic>, (26.11.2019).
- Eurostat (2019). From where do we import energy and how dependent are we? Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/infographs/energy/bloc-2c.html>, (26.11.2019).
- GRACYZK, P., & Koivurova, T. (2014). A new era in the Arctic Council's external relations? Broader consequences of the Nuuk observer rules for Arctic governance. *Polar Record*, 50(3), 225-236. doi:<https://doi.org/10.1017/S0032247412000824>
- GREAVES, W. (2017). Environmental Security, Energy Security, and the Arctic in the Obama Presidency. P. W. Lackenbauer, H. Nicol, & W. Greaves içinde, *One Arctic* (s. 115-116). Canadian Arctic Resources Committee. <http://www.carc.org/wp-content/uploads/2017/11/One-Arctic-2017.pdf#page=122>, (02.12.2019).
- HUMPERT, M., & Raspotnik, A. (2012). The Future of Arctic Shipping Along the Transpolar Sea. *The Arctic Yearbook*, 281-307. www.arcticyearbook.com, (16.01.2020).
- JİN, D., SEO, W.-S., & LEE, S. (2017). Arctic Policy of the Republic of Korea. *Ocean and Coastal Law Journal*, 22(1), 85-96. <https://digitalcommons.maine.gov/cgi/viewcontent.cgi?article=1342&context=oclj>, (02.12.2019).
- KAVAS, A. Y. (2014). Rusya'nın Arktik Politikası ve Türkiye. BİLGESAM: <http://www.bilgesam.org/incele/78/-rusya'nin-arktik-politikasi-ve-turkiye/#.XcvUf9IzYaJ>, (13.11.2019).
- KLUGE, J., & PAUL, M. (2020). Russia's Arctic Strategy through 2035. *SWP Comment*(57), 1-4, (21.04.2021).
- LİM, K. S. (2018). China's Arctic Policy & the Polar Silk Road Vision. *Arctic Yearbook*, 1-17. https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2018/Scholarly_Papers/24_AY2018_Kong.pdf, (29.11.2019).
- LİU, N. (2018). China's Arctic Policy and Belt and Road Initiative: Synergy or Conflict? *The Yearbook of Polar Law*, 10(1), 431-434. doi:https://doi.org/10.1163/22116427_010010020
- LU, D., PARK, G.-K., CHOİ, K., & OH, S. (2014). An Economic Analysis of Container Shipping through Canadian Northwest Passage. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*, 1, 60-72. doi:10.1016/j.enavi.2014.12.001
- LUNEV, S. (2012). India Goes to the Arctic. *Russia Beyond*: https://www.rbth.com/articles/2012/04/06/india_goes_to_the_arctic_15389, (07.12.2019).
- MEA Official Website (2013). India and the Arctic. Ministry of External Affairs of India: <https://mea.gov.in/in-focus-article.htm?21812/India+and+the+Arctic>, (07.12.2019).
- MULUN AKPINAR Ö. (2021). Arktik Bölgesi: Ülkelerin Politik ve Stratejik Yaklaşımları. *DA&MS*. 1(1), 28-42.

- NANDA, D. (2019). India's Arctic Potential. ORF Occasional Paper, 186, Observer Research Foundation: https://www.orfonline.org/wp-content/uploads/2019/02/ORF_Occasional_Paper_186_Arctic.pdf, (08.12.2019).
- Northern Sea Route Information Office (2019). Statistics. <https://arctic-lho.com/category/statistics/>,(20.02.2019)
- ØSTHAGEN, A. (2013). The European Union –An Arctic Actor? Journal of Military and Strategic Studies, 15(2). <https://jmss.org/article/view/58096/43719>, (26.11.2019).
- QUILLÉROU, E., JACQUOT, M., CUDENNEC, A., & BAÏLLY, D. (2017). The Arctic: Opportunities, Concerns and Challenges. ocean-climate.org: http://www.ocean-climate.org/wp-content/uploads/2017/03/the-arctic_07-9.pdf, (26.11.2019).
- ROBBİN, D., (2010). Arctic Defense Concerns: The Need to Reorganize United States Defense Structure to Meet Threats in a Changing Arctic Region, <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA525177.pdf>, (20.04.2021).
- SCHÖNFELDT, K. (2017). The Arctic in International Law and Policy. Londra: Bloomsbury Publishing.
- Science The Wire (2021). India's Draft Arctic Policy Explores What the Two Regions Can Do for Each Other. Science The Wire: <https://science.thewire.in/environment/india-draft-arctic-policy/>, (23.01.2021).
- SORENSEN, C., & KLİMENKO, E. (2017). Emerging Chinese-Russian Cooperation in the Arctic-Possibilities and Constraints. SIPRI Policy Paper, 46, 45-46. <https://www.sipri.org/sites/default/files/2017-06/emerging-chinese-russian-cooperation-arctic.pdf>,(30.11.2019).
- STĒPIĒŅ, A.& RASPOTNİK, A. (2019). The EU's Arctic Policy: Between Vision and Reality. College of Europe Policy Brief, 5(19), 1-5. http://aei.pitt.edu/100446/1/stepien_raspotnik_cepob_5-19_0.pdf, (23.12.2019).
- US Congress House (2012). Domestic Oil and Natural Gas: Alaskan Resources, Access, and Infrastructure. Washington: US Government Printing Office. https://play.google.com/store/books/details?id=rMK_i4TdPmkC&rdid=book-rMK_i4TdPmkC&rdot=1, (30.11.2019).
- WEGGE, N. (2011). The political order in the Arctic: power structures, regimes and influence. Polar Record, 47(241), 168. doi:10.1017/S0032247410000331
- ZELENTSOV, V. V. (2012). Development of Arctic Transportation in Russia. Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education, 2(2), 9-16. <http://msun.ru/dir/marinejournal/issues/2012v02no02/01-zelentsov-encr.pdf>, (30.11.2019).

HAZAR DENİZİNİN HUKUKİ STATÜSÜ

LEGAL STATUS OF THE CASPIAN SEA

ÖZ Günümüz dünyasında Hazar bölgesi, çeşitli güçlerin ilgi odağıdır. Dünyaya açılan yeni Hazar bölgesinin hidrokarbon kaynakları öncelikle bölge dışı devletlerin ve şirketlerin ilgisini çekmektedir. Hazar ülkelerinin halkları ve hükümetleri istikrarlı ve müreffeh bir gelecek için ana umutlarını petrol ve doğalgaza bağlamaktadır. Gerçekten de, sağlam bir yasal temel olmadan, kıyı devletlerinin düzenli ve medeni şekilde bir arada yaşamaları, birbirleriyle ve bölgesel olmayan ortaklarla işbirlik yapmaları, Hazar doğasının korunması güvenilir bir şekilde sağlanamazdı. Hazar bölgesinin jeopolitik özelliklerinin incelenmesi, devam eden siyasi çekişmelerin mevcut aşamasında küresel oyuncuların çıkarlarının olası kesişme noktalarını belirlemeyi mümkün kılmaktadır. Bu makale, Hazar Denizi'nin uluslararası hukuk çerçevesinde göl mü yoksa deniz mi olduğu konusunu ve 2018'de imzalanan Hukuki Statü Sözleşmesini ele alacaktır.

Anahtar Kelimeler: Hazar Denizi, jeopolitik, Hazar bölgesi, uluslararası yasal statü, kaynaklar, petrol.

ABSTRACT In today's world, the Caspian region is the center of attention of various powers. The hydrocarbon resources of the new Caspian region, which opened up to the world, primarily attract the attention of non-regional states and companies. The peoples and governments of the Caspian countries attribute their main hopes for a stable and prosperous future to oil and gas. Indeed, without a solid legal basis, the orderly and civilized coexistence of the coastal states, their cooperation with each other, and with non-regional partners, the protection of the Caspian nature could not be reliably assured. Studying the geopolitical characteristics of the Caspian region makes it possible to identify possible intersections of interests of global players at the present stage of ongoing political conflicts. This article will discuss whether the Caspian Sea is a lake or a sea under international law and the Legal Status Agreement signed in 2018.

Keywords: Caspian Sea, geopolitics, Caspian region, international legal status, resources, oil.

Akerke ZHIYENGAZIYEVA

aqerke_zh@mail.ru

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 04.04.2021

Kabul Tarihi : 29.06.2021

1.GİRİŞ

Hazar Denizi, 370.000 kilometrekareyi kaplayan dünyanın en büyük iç rezervuarıdır. Sovyet döneminde Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB) ve İran bu denizi çevrelerken, Sovyet sonrası Hazar Denizi beş ülke ile çevrilidir - Rusya, İran ve yeni bağımsız cumhuriyetler: Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan. Bağımsızlık sonrası önemli sorunlar ile karşı karşıya kalan bu cumhuriyetler, önce ekonomik meseleleri ve dış politikalarını formüle etmeye ve aynı zamanda iç istikrarı sürdürmeye zorlandı.

Hazar Havzası'nın petrol zenginliği ve Avrupa, Asya ve Ortadoğu'nun kesişme noktasındaki stratejik konumu, bölgenin Rusya, İran ve Türkiye'den de büyük ilgi görmesine neden oldu. Sovyetler Birliği'nin çöküşünün ardından, Hazar Denizi'nin tükenmez enerji rezervleri önemli ölçüde yabancı yatırıma açıldı.

Yirmi yıllık diplomatik çabaların ardından, beş Hazar ülkesi, rezervuarın yasal statüsüne ilişkin 1996'dan beri yürürlükte olan bir sözleşme imzaladı. Ayrıca, işbirliğinin çeşitli yönlerine ilişkin altı belge daha imzalandı.

Bu makale, Rusya, İran, Azerbaycan, Kazakistan ve Türkmenistan arasında imzalanan Hazar Denizinin Hukuki Statüsüne İlişkin Sözleşmenin kilit noktalarını ele almaktadır. Sözleşme, tarafların suları, deniz tabanı, toprak altı, doğal kaynakları ve hava sahası dahil olmak üzere denizle ilgili hak ve yükümlülüklerini belirler.

Sözleşme'nin kabul edilmesiyle, su kütlelerini uluslararası deniz hukukunun bir nesnesi haline getirecek ve dış ülkeler tarafından erişilebilir hale getirecek bir deniz olarak kabul edip etmeme veya beş kıyı devleti arasında eşit bölünmesini gerektiren bir göl olarak kabul edip etmeme konusunda uzun bir anlaşmazlık çözülmüştür.

2. HAZAR DENİZİ'NİN JEOPOLİTİK ÖZELLİKLERİ

Hazar Denizi, Avrupa ile "Avrasya İncisi" olarak bilinen Asya kıtaları arasında bir iletişim bağlantısıdır. Hazar, dünyanın iç sularının % 44'üne sahip olan dünyanın en büyük iç su külesidir. Denizde, çoğunlukla kuzey ve batı kıyılarından akan 130 irili ufaklı göl bulunmaktadır. Bu nehirler çoğunlukla kuzey ve batı kıyılarından akmaktadır. Denize temin edilen suyun % 90'ından fazlası bölgedeki beş büyük nehirden, yani Volga, Kura, Terek, Ural ve Sulak'tan sağlanmaktadır (Darabadi, 2003: 275).

Hazar bölgesinin ekonomik potansiyelinin durumunu ve gelişimini büyük ölçüde belirleyen anahtar faktör, bir yandan bölge ülkeleri için kalkınma şansı, diğer yandan da zorlukların kaynağı olan hidrokarbon kaynaklarıdır. Hazar Denizi'nin enerji potansiyeli yüksek oranda tahmin edilmektedir.

Hazar bölgesinin en temel jeopolitik özelliklerinden biri, Avrupa pazarlarına gaz ve petrol sağlayan Kuzey - Güney yönünde (Rusya - Basra Körfezi) bir bağlantı halkası olmasıdır. Batılı ülkelerin ekonomilerine enerji kaynakları sağlamada büyük öneme sahip olan Hazar Denizi'nde birkaç enerji nakil arteri birleşmektedir. Bu nedenle, boru hatları üzerindeki kontrol ABD ve AB için bir önceliktir (Chernitsyna, 2017: 421).

Bugün Hazar, bölgenin zengin petrol rezervleri ve önemli jeopolitik konumu nedeniyle hem bölgesel hem de bölgesel olmayan devletlerin çoğundan büyük ilgi görmektedir. Bölgeye olan bu ilgi öncelikle ekonomik sebeplerden kaynaklanmaktadır. Hazar Denizi'ndeki doğal kaynakların gerçek büyüklüğü ve bunların üretim ve altyapı inşası için yeni yatırımların fizibilitesi hala bilinmese de, kıyı ülkeleri yatırım pazarlarında birbirleriyle rekabet etmektedir. Bugün dünya petrol rezervlerinin yaklaşık %

4'ünün Hazar'da yoğunlaştığı ve potansiyelin 40 milyar ton olduğu tahmin edilmektedir (Gegelashvili, 2009: 6).

Hazar denizinin petrol ve doğal gaz kaynaklarının bölge ülkeleri için rolü aynı değildir. Türkmenistan ve Azerbaycan için, Hazar havzasının hidrokarbon kaynakları devlet ekonomilerinin gelişmesinde önemli bir faktör ve bütçe ikmalinin ana kaynağıdır. Kazakistan ise Hazar Denizi'nin sahanlığında ve denize komşu bölgelerde petrol ve doğal gaz üretiminin çok önemli ama belirleyici olmayan bir rol oynadığı bir ülkedir. Ülkenin başka petrol ve gaz üretimi alanları ve daha çeşitli hidrokarbon ihracat yolları da vardır. Ve buna ek olarak, ekonominin diğer bazı sektörleri de Kazakistan'da iyi gelişmiştir. Rusya ve İran için ise Hazar'daki petrol ve gaz üretimi büyük bir önem taşımaya da, bu devletler hidrokarbon akışını yönetmeyi bir politika önceliği olarak görmektedirler.

Ayrıca Hazar Denizi, hem bölgesel hem de küresel olarak sayısız fırsatın sembolüdür. Bu fırsatlar aşağıdaki gibidir:

- Hazar denizi balıkçılık alanında dünya çapında üne sahiptir ve bu alanda binlerce istihdam olanağı sağlamaktadır.
- Hazar Denizinin lezzetli ve taklit edilemez pahalı ürünü havyar şöhret ve servetin bir temsilidir.
- Denizin gaz ve petrol kaynakları, zengin balıkçılık kaynaklarıyla birlikte 19. yüzyılın sonlarından itibaren güçlü bir yeni endüstri yaratmıştır.
- Hazar Denizi, bölge ülkeleri arasında malların ve yolcuların ticari olarak taşınması için bir fırsat sağlayabilir.
- Hazar'ın stratejik konumu onu Avrupa, Suudi Arabistan Yarımadası, Hazar Denizi ve Doğu Asya için bir ticaret yoluna dönüştürmüştür.
- Hazar Denizi'nin benzersiz ekolojisi, özellikle ekolojik turizm için uygun koşulları sağlamıştır (Zeinolabedin, 2009: 116).

Dolayısıyla, Hazar bölgesinin jeopolitik özelliklerinin tamamı, özellikle de Kuzey ile Güney, Doğu ve Avrupa'yı birbirine bağlayan enerji ve ulaşım arterlerinin kesişimi ve büyük hidrokarbon rezervlerinin varlığıdır. Bu da bölgeyi küresel jeopolitik oyuncuların çıkarlarının çatışması için en olası bölge haline getirmektedir.

3.HAZAR DENİZİ'NİN HUKUKİ STATÜSÜ SORUNUNUN ORTAYA ÇIKIŞI

1991 yılına kadar tarihsel olarak iki kıyı devlet- Rusya ve İran (XVIII - XIX yüzyıllar) arasında uluslararası anlaşmalar kurulduğu için Hazar'ın statüsünün belirlenmesine dair herhangi bir sorun yoktu. 26 Şubat 1921'de Rusya Sosyalist Federatif Sovyet Cumhuriyeti ile İran arasında Hazar Denizi'nin yasal statüsünü netleştiren ve geliştiren bir anlaşma imzalandı (RSFSC ile İran arasında Anlaşma, 1921: 597). Bu anlaşmayla Hazar Denizi Rusya'nın münhasır yargı yetkisinde bir alan olmaktan çıktı. İran bayrağı altındaki gemilere yelken açma ve balıkçılık faaliyetleri yürütme hakkını sağladı. 1940 yılında imzalanan Sovyet-İran ticaret ve denizcilik anlaşması ile Hazar Denizi'nin statüsü pekiştirilmiştir. (SSCB ile İran arasında Ticaret ve Denizcilik Antlaşması, 1940: 301).

1921 ve 1940 anlaşmalarının Hazar Denizi'nin su yüzeyinde SSCB ve İran'ın devlet sınırlarını oluşturmaması dikkat çekicidir. Yine de İranlı diplomat M.Kh. Makdiyan'a göre, Hazar'da deniz sınırı olmamasına rağmen, Sovyet sınır muhafızları, Astara-Hasan-Kuli hattını geçtiklerinde İranlı

(çoğunlukla balıkçı) gemileri gözaltına almış ve ardından özür dileyip serbest bırakarak İran karasularına kadar eşlik etmiştir (Makdiyan, 2014: 133).

Hazar Denizi'nin uluslararası yasal statüsü sorunu, SSCB'nin dağılmasından sonra denize erişimi olan ülke sayısının ikiden (SSCB ve İran) beşe (Rusya, İran, Kazakistan, Azerbaycan ve Türkmenistan) çıkmasıyla önem kazanmıştır (Zonn vd., 2013: 336).

SSCB'nin dağılmasından sonra, daha önce geçerli olan anlaşmalar (1921 Rusya ile İran arasında ve 1940 SSCB ile İran arasında) yeni devletler tarafından sorgulanmaya başlandı. SSCB'nin çöküşünden sonra İran ve Rusya, Hazar Denizi'nin ulusal bölümlere ayrılmasına karşı çıkararak mevcut anlaşmaların hükümlerine bağlı kaldılar. Buna ek olarak, Rus-Fars ve daha sonra Rus-İran belgeleri balıkçılık ve denizcilik konularını ele almış ancak hidrokarbon kaynaklarının araştırılması, geliştirilmesi ve taşınmasıyla ilgili konuları düzenlememiştir. Böylece, 1940 tarihli anlaşmaya göre, yalnızca SSCB ve İran, nakliye ve balıkçılık için Hazar Denizi'ne serbestçe erişebiliyordu. Elbette böyle bir durum yeni bağımsız devletlere uygun değildi ve onları tek taraflı eylemlerde bulunmaya sevk etti (Zonn ve Zhiltsov, 2004: 144-145).

4.HAZAR DENİZİ'NİN COĞRAFI NİTELİĞİ

Avrasya'nın merkezinde yer alan en büyük su kütlesi Hazar okyanusa çıkışı olmamasına rağmen eşsiz bir fenomen olmaya devam etmektedir. Diğer taraftan eşsiz özellikleri ile Hazar'ın deniz mi göl mü olduğu uluslararası deniz hukuku bakımından da cevaplanması zor bir sorudur. SSCB'nin dağılmasından önce Hazar'ın rejimi, yukarıda da belirtildiği üzere, ilk önce Rusya İmparatorluğu ile İran arasındaki ikili anlaşmalar ve daha sonra Sovyetler Birliği ve İran arasındaki akitleşmelerle belirleniyordu. Her iki dönemde de, Hazar'ın durumu etkili bir şekilde dâhili ortak mülkiyetle idare edilmiştir.

Deniz sayılabilmesi için Hazar'ın okyanusa erişimi olması gerekir, bu bir su kütesinin deniz olarak adlandırılabilmesi için en önemli koşullardan biridir (Slobodyan, 2018). Ancak bilindiği üzere Hazar'ın okyanusa bir çıkışı yoktur, bu nedenle okyanusa bağlı olmayan kapalı bir su kütlesi olarak kabul edilir.

Deniz sularını göllerden ayıran ikinci özellik ise yüksek tuzluluktur. Hazar'daki su gerçekten tuzludur, ancak tuz bileşimi açısından nehir ve okyanus arasında bir ara konuma sahiptir (Slobodyan, 2018). Diğer taraftan, tuzluluk güneye doğru artmaktadır. Volga deltası % 0,3 tuz içerir ve Güney ve Orta Hazar'ın doğu bölgelerinde tuzluluk % 13-14 ulaşır. Öte yandan, okyanuslarda tuzluluk oranının %34,7'ye kadar çıktığı bilinmektedir (Slobodyan, 2018).

Bu bilgilerin ışığında, spesifik coğrafi ve hidrolojik özellikleri nedeniyle, Hazar rezervuarı özel bir yasal statü almıştır. Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsüne İlişkin Sözleşme için toplanan zirve katılımcıları, Hazar'ın okyanus ile doğrudan bağlantısı olmayan ve bu nedenle deniz olarak kabul edilemeyecek bir iç su kütlesi olduğu ve ancak aynı zamanda büyüklüğü, su bileşimi ve dip özellikleri nedeniyle göl sayılamayacağı yönünde birleşmişlerdir.

5.KIYIDAŞ DEVLETLERİN ULUSAL TUTUMLARI VE SORUNU ÇÖZME UMUTLARI

5.1. Kazakistan

Yeni kıyı devletlerinin, özellikle Kazakistan'ın konumu, ikili Sovyet-İran anlaşmalarıyla resmileştirilen Hazar Denizi'nin yasal statüsünü sorgulamaktaydı. Başbakan'ın 28 Temmuz 1994 tarihli 295 sayılı "Hazar Denizi Sorunu Hakkında" emri, Hazar'ın hukuki statüsüne ilişkin talimatlar ZHIYENGAZIYEVA A. (2021). Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü. DA&MS. 1(1), 43-54.

içermekteydi (Kazakistan Cumhuriyeti Başbakanının emri No. 295, 1994). Özellikle Kazakistan tarafından, SSCB'nin çöküşüyle bağlantılı olarak, Hazar Denizi'nin 1921 ve 1940 anlaşmaları uyarınca önceki yasal statüsü, yeni jeopolitik gerçeklerle tutarsız olarak değerlendirilmekteydi. Kazakistan, Hazar Denizi'nin yeni yasal statüsünü belirlemek için aşağıdaki önceliklerden yola çıktı:

- 1) Denizin yasal statüsü, Cumhuriyete ülkenin sosyo-ekonomik kalkınması amacıyla Hazar Denizi'nin Kazakistan kısmının maden kaynaklarının geliştirilmesi ve rasyonel kullanımı için uluslararası kabul görmüş zeminler ve gerçek fırsatlar sağlamalıdır;
- 2) Hazar Denizi'ndeki deniz taşımacılığı ve balıkçılık sorunlarının çözümü için Kazakistan'a elverişli bir ortam sağlanmalıdır;
- 3) Hazar Denizi'nin ekolojik sorunları kıyı devletlerinin ortaklığı temelinde çözümlenmelidir.

Yeni bir yasal statüyü oluşturmak için Hazar Denizi'nin benzersiz karakterini tanıyan Kazakistan, Hazar su yetki alanlarının 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin (BMDHS) uygun olarak dağıtılmasını önerdi. Sözleşme karasuları, münhasır ekonomik bölge, kıta sahanlığı, açık denizler üzerinde uçuş özgürlüğü, balıkçılık, çevre koruma ve kıyı devletlerinin kıyı koruma rejimlerini içermekteydi. Açık deniz rejimini Hazar Denizi'nin bir kısmına genişletmek için 1982 Sözleşmesi çerçevesinde Hazar Denizi'nin bir deniz olarak tanınması önerildi. Bu, hem kıyıda devletlere hem de diğer devletlere açık deniz alanında bazı özgürlükleri (nakliye, uçma, denizaltı kabloları ve boru hatları döşemek, yapay adalar ve benzer tesisler inşa etmek, balıkçılık ve bilimsel araştırma) vermek anlamına geliyordu. Bu nedenle, Kazakistan'ın yaklaşımı uygulandığı takdirde, Hazar dışındaki ülkelerin bayrakları altında önceden bulunan deniz taşımacılığı yasağını değiştirebilirdi (Sarkulova, 2016: 44)

Kazakistan Cumhuriyeti, İran ile 6 Ekim 1999 tarihli ortak bir Deklarasyon ile (Kazakistan Cumhuriyeti ile İran İslam Cumhuriyeti arasındaki ilişkilere dair 6 Ekim tarihli bildiri, 1999), 1921 ve 1940 antlaşmalarına dayalı olarak, Hazar Denizi'ndeki yasal rejiminin geçerliliğini destekledi. Rusya ile 9 Ekim 2000 tarihli ortak Bildiri'nin hükümleri (Rusya Federasyonu ile Kazakistan Cumhuriyeti arasında Hazar Denizi'nde işbirliğine ilişkin bildiri, 2000), 1921 ve 1940 Sovyet-İran antlaşmalarıyla kurulan denizcilik özgürlüğü rejimlerinin, balıkçılık özgürlüğünün, Hazar Denizi'nin tüm Hazar devletleri arasında hukuki statüsüne ilişkin Sözleşme'nin imzalanmasına kadar yasaklanmasını içeriyordu. Kazakistan Cumhuriyeti'nin Rusya ile Hazar Denizi'nin hukuki statüsünün belirli unsurlarına ilişkin olarak anlaşmasının, devletlerin çıkarlarını etkileyen uluslararası güvenliğin tüm önemli meselelerinde pozisyonların koordinasyonu ve istişare mekanizmalarının 1992 Toplu Güvenlik Anlaşması uyarınca uygulanmasının bir örneği olduğunu söyleyebiliriz (Toplu Güvenlik Antlaşması, 1992).

Rusya ile 1998 yılında bir anlaşma imzalandıktan sonra Kazakistan, Hazar Denizi'nin dibinde yetki alanlarını tanımlama konusundaki başarılı politikasını sürdürerek 2003 yılında Azerbaycan ile ve 2014 yılında Türkmenistan ile art arda anlaşmalar imzaladı (Kazakistan Cumhuriyeti, Azerbaycan Cumhuriyeti ve Rusya Federasyonu arasında anlaşma, 2003). 2012 yılında, Aşkabat ile son anlaşmanın imzalanmasından önce Cumhurbaşkanı N. Nazarbayev, ulusal güvenlik alanında "Kazakistan-2030" Stratejisinin uygulanmasının sonuçlarını özetleyerek, Hazar Denizi'ndeki durumun güvenilir bir şekilde kontrolünün sağlandığını, herhangi bir toprak anlaşmazlığı tehdidinin ortadan kaldırıldığını ve "Komşularla tartışmalı bölgeleri gelecek nesillere bırakmadıklarını" söyledi ("Kazakistan-2050" Stratejisi: Kazakistan Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı'nın Mesajı, 2012).

5.2. Azerbaycan

Azerbaycan en başından itibaren Hazar'ın statüsünün uluslararası deniz hukuku normlarına, özellikle 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi hükümlerine göre düzenlenmesi gerektiğini belirtti (BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, 1982).

BMDHS çoğu Avrupa ülkesi, Çin ve Rusya tarafından benimsenen küresel öneme sahip bir belgedir. Deniz hukukundaki diğer düzenlemeler bu Sözleşme ile herhangi bir çelişki olmaması kaydıyla uygulanabilir (Aliyev I, 2003: 67).

Azerbaycan, her bir Hazar devletinin kendi deniz alanları yüzeyinde ve dibinde tam egemenlik hakkına sahip olduğu ve her devletin bu haklarının uluslararası hukuk bakımından korunması gerektiği fikrini savunmaktadır.

Azerbaycan Cumhuriyeti, uluslararası anlaşmalarla resmileştirilmiş olsa bile Hazar'da askeri varlığa karşıdır. Azerbaycan Cumhuriyeti Dışişleri Bakan Yardımcısı A. Azimov Alma-Ata'da (1995) uluslararası bir konferansta askeri varlığın çok kolay bir şekilde bir baskı faktörüne dönüşebileceğini söyledi (Uluslararası Bilimsel ve Pratik Konferansı, 1995).

Azerbaycan'ın Hazar'ın yetki alanlarına bölünmesi fikrini ve kendi yetki alanlarındaki münhasır egemenliğini Anayasasında (1995) barındıran tek Hazar devleti olması bakımında da dikkate değerdir. Madde 2'de, "Azerbaycan Cumhuriyeti'nin iç suları, Hazar Denizi'nin Azerbaycan Cumhuriyeti'ne ait kısımları, Azerbaycan Cumhuriyeti üzerindeki hava sahası, Azerbaycan Cumhuriyeti topraklarını oluşturan kısımlar" olarak gösterilmiştir (Azerbaycan Cumhuriyeti Anayasası, Madde 2, 1995). Bu vurgu ayrıca Azerbaycan Cumhuriyeti'nin ilgili bazı münferit kanunlarında da görülmektedir.

Azerbaycan'ın Hazar'a ilişkin politikası Cumhurbaşkanı Haydar Aliyev tarafından açıkça ifade edilmiştir: "*Hazar Denizi, bildiğiniz gibi, her biri bir veya başka bir Hazar ülkesine ait olan bölümlere ayrılmıştır. Şimdi bazıları haksız bir şekilde bölündüğünü söylemekteler. Birisinin daha çok petrolü olduğunu, birinin daha az olduğunu söylemekteler ve bu yüzden tekrar bölümler diyordular. Bu konuda farklı görüşler ve yaklaşımlar var. Biz kesin bir pozisyona bağlıyız: Her şey olduğu gibi kalmalı ve bunun için iyi nedenlerimiz var. Görüyorum ki çoğu ülke bu konuma eğilimlidir, bu en gerçekçi olanıdır ve tüm Hazar devletlerinin çıkarlarını yansıtır*" (Aliyev I, 2003: 70).

Haydar Aliyev Hazar konusunda şu ilkelere dayanıyordu:

- Hazar'ın okyanusla doğrudan bağlantısı yoktur, bu nedenle kapalı bir denizdir.
- Hazar kıyılarında birkaç (beş) devletin sınırları vardır, bu nedenle Hazar Denizi bir iç su kütleli değildir.
- Kıyı devletleri, başka bir kıyı devletinin yetki alanlarında herhangi bir faaliyeti yalnızca uygun ve faydalı bir ilişki için gerçekleştirebilirler. Hazar deniz olarak tanınmasa bile, uluslararası hukuk uygulamasında farklı devletlerle çevrili diğer su havzaları gibi ortak mülkiyet nesnesi olarak kabul edilmesi için hiçbir neden yoktur.

H. Aliyev, Hazar Denizi'nin İran ve Sovyet bölgelerine bölündüğüne işaret etti. Ancak SSCB, Hazar'ın kendi 12 deniz mili karasuları dışında kaynak aramak için İran'dan hiçbir zaman izin istemedi. Hatta (Sovyet yapımı) haritalarda bile, Hazar'ın İran-Sovyet kara sınırı bölgesindeki kıyı bölgeleri de denizde onu ikiye bölen düz bir çizgi ile birbirine bağlanmıştır (Huseynova, 2016: 34).

SSCB Petrol Sanayi Bakanlığı tarafından geliştirilen başka bir haritada, Hazar, orta hatta Hazar Sovyet cumhuriyetlerinin petrol üreten kısımlarına ayrılmıştır. Keşfedilen doğal kaynaklar tespit edilen yetki alanlarına göre dağıtılmıştı, cumhuriyetler kendi yetki alanları içinde bağımsız olarak iş geliştirme hakkına sahipti. Bu, Hazar'ın etki alanlarına bölünmesinin bir yenilik olmadığı ek bir kanıttır. Azerbaycanlı işletmelerin burada jeofizik ve jeolojik keşif çalışmalarını yapmaktadırlar.

5.3. Rusya

Rusya'nın bölgedeki rolünün güçlendirilmesi ve Hazar ülkeleriyle işbirliğinin genişletilmesi, bölgesel güvenliğin artırılmasına yardımcı olacaktır. Genel olarak, Rusya'nın Hazar bölgesindeki güvenliğinin komşu ülkelerdeki siyasi ve ekonomik duruma bağlı olacağı unutulmamalıdır. Başka bir deyişle, uzun tarihi ilişki ekonomi ve kültür alanındaki bağları güçlendirmek için kullanılmalıdır (Zhiltsov, 2001: 199).

Rusya, Hazar Denizi'nin ekolojisi ve biyolojik kaynaklarının korunması konularına büyük önem vermektedir. Dahası, çevre sorunları, Hazar devletleri istisnasız herkes için pratik öneme sahiptir. Çevresel konulardaki etkileşim, devletlerin Hazar'ın zenginliğine ilişkin sorumluluklarını fark etmelerine olanak tanıyacak ve aynı zamanda bölgenin siyasi ve yasal statüsünü pekiştirmek için çok gerekli olan hukuki ilişkileri başlatacaktır. Rusya, tüm katılımcıları dahil edecek ve çok taraflı işbirliğini genişletecek bu projelerin başlatıcısı rolünü üstlenmelidir.

Rusya, Hazar Denizi'nin ekolojisi ve biyolojik kaynaklarının korunması konularına büyük önem vermektedir. Dahası, çevre sorunları, Hazar devletleri ve istisnasız herkes için pratik öneme sahiptir. Çevresel konulardaki etkileşim, devletlerin Hazar'ın zenginliğine ilişkin sorumluluklarını fark etmelerine olanak tanıyacak ve aynı zamanda bölgenin siyasi ve yasal statüsünü pekiştirmek için çok gerekli olan hukuki ilişkileri başlatacaktır. Rusya, tüm katılımcıları dâhil edecek ve çok taraflı işbirliğini genişletecek bu projelerin başlatıcısı rolünü üstlenmelidir.

Rusya, Hazar bölgesi ülkeleriyle dış politika faaliyetlerinde sürekli olarak diğer ülkelerden gelen müdahaleleri önleme politikasına bağlı kalmaktadır ve herhangi bir askeri blok veya bölge dışı devletin askeri üslerinin konuşlandırılmasına karşı çıkmaktadır. Hazar bölgesi, Rusya Federasyonu'nun Hazar kurucu varlıklarında ve genel olarak güney yönünde istikrarlı sosyo-ekonomik kalkınma ve güvenliğin sağlanması açısından Rusya'yı ilgilendirmektedir. Hazar bölgesinin sorununun, Şubat 2013'te onaylanan Rusya Federasyonu Dış Politika Konseptine yansımış olması tesadüf değildir. Rusya liderliğinin bölgenin sorunlarına artan ilgisi, geleceğe yönelik kaygısı, uluslararası meseleler de dahil olmak üzere Hazar ülkeleri arasındaki çok taraflı müzakere sürecinin daha da geliştirilmesi için koşullar yaratmaktadır.

5.4. İran

Hazar'ın hukuki statüsü ile ilgili olarak İran, 1921 ve 1940 Sovyet-İran anlaşmalarının Hazar'ın statüsü üzerine yeni bir anlaşma imzalanana kadar işlemeye devam edeceği görüşüne bağlı kaldı. Aslında, diğer ülkeler ikili ve çok taraflı anlaşmaların yardımıyla Hazar Denizi'ndeki paylarını artırmaya çalışmışlardı fakat İran, diğer Hazar ülkelerini komşularıyla koordine edilmeyen kararlar almaktan kaçınmaya çağırdı.

İran'ın nükleer programıyla bağlantılı uluslararası yaptırım ve baskıların neden olduğu ve on yıl süren İran izolasyonu, İran'ın Hazar Denizi'nin hukuki statüsünü belirleme müzakerelerinde zayıf bir pozisyon almasına neden oldu (Kulai, 1994: 56).

İran, oldukça iyi bir konuma sahip olduğu için Hazar Denizi boyunca ulaşım ve lojistik bağlantılarının geliştirilmesiyle ilgilenmektedir. Bu nedenle İran, bir dizi devletle petrol ve gazın kendi topraklarından taşınması konusunda anlaşmalar imzaladı, özellikle burada İran üzerinden aktif olarak petrol taşıyan Türkmenistan ile yakın işbirliği kaydedildi. Kuzey-Güney projesi kapsamında diğer ülkelerle bir dizi anlaşma var. Bütün bunlar, Hazar Denizi'nin malların, kaynakların vb. taşınmasında İran için büyük bir rol oynadığını göstermektedir (Hüseynov, 2019).

İran ciddi balıkçılık sorunlarıyla karşı karşıyadır. İstatistiklere göre dünya pazarında tanınmış bir ürün olan Hazar Denizi'nden İran'ın havyar üretimi 2000'de 300 tondan 2014'te 3 tona geriledi (Parkhomchik, 2014: 38).

Üretim hacimlerindeki azalmanın nedeni, bir yandan şiddetli su kirliliği ve ciddi çevresel zararlar, diğer yandan balıkçılığın uygunsuz organizasyonu, yasadışı balıkçılığa karşı zayıf muhalefettir. Aynı zamanda, Hazar Denizi kirliliğinin sadece İran'ı değil, aynı zamanda tüm su bölgesinin ekolojisine tehdit oluşturduğu da belirtilmelidir (Tafazoli, 2009: 8).

Hazar Denizi'ndeki güvenlik ve güç dengesi alanında İran da önemli bir ilerleme kaydetmedi. İran'ın savunma doktrinindeki güvenlik durumunun "tehditlerin yokluğu" olarak tanımlandığı, bu nedenle İran'ın güvenlik politikasında pasif hareket ettiği unutulmamalıdır (Shamsodin, 2016: 165). 1979 devriminden önce İran aslında batı bloğunun bir parçasıydı. Öte yandan, doğu bloğunun lideri olarak SSCB, İran'ın kuzey komşusuydu, bu nedenle SSCB'nin Hazar'da herhangi bir askeri hareketi o dönemde İran için bir tehdit olarak görülmekteydi. Devrimden sonra, özellikle SSCB'nin dağılmasından sonra Batı, özellikle ABD, İran'a yönelik tehditler sisteminde merkezi bir yer aldı. O zamandan bugüne ABD, NATO ve müttefiklerinin Hazar bölgesindeki her türlü varlığı İran tarafından bir tehdit olarak algılanmaktadır (Tafazoli, 2009: 9).

5.5. Türkmenistan

Türkmenistan'ın tutumu, Hazarlı komşuları Azerbaycan ve Kazakistan'ın aksine, Hazar Denizi'nin deniz hukuku kategorilerinin uygulanamayacağı bir iç su kütle, bir göl olduğu gerçeğine dayanmaktadır.

Komşularının aktif eylemlerinin arka planına karşı, Türkmenistan bu sorunu çözmek için en doğru yolu seçmek zorunda kaldı. Türkmenistan, Rusya tarafından sunulan her bir Hazar Denizi'ne kıyısı olan devletlerin 45 millik yargı alanını benimseme seçeneğini kabul etti (Ezhiev, 2011: 234). Türkmenistan'ın pozisyonunun daha net ve daha doğru anlaşılması için, sorunun ortaya çıkmasından bu yana bu pozisyonun son derece tutarsız kaldığını özellikle not etmeliyiz. Türkmenistan resmi makamları tarafından yapılan konuşmalarda bu şekilde ifade edilmektedir. Örneğin Ocak 1998'de Türkmenistan Dışişleri Bakanlığı başkanı Boris Shikhmuradov: "*Hazar Denizi sektörlerine bölünebilir ve her devlet 45 millik bir alana sahip olarak tanınabilir ve geri kalanı tarafsız hale getirilebilir. Her iki seçenek de bize uyumaktadır.*" diye açıkladı (Temirbulatov, 2011: 79).

Eski Türkmenistan Devlet Başkanı Saparmurat Niyazov, Hazar'ın uluslararası hukuki statüsü sorununun, uzmanların çabalarıyla biriken çelişkileri çözmenin artık mümkün olmadığı özel bir kıyı devletleri zirvesinde tartışmaya açılması gerektiğini kaydetti. Böyle bir zirvenin Nisan 2002'de Aşabat'ta yapıldığına dikkat edilmelidir, ancak İran ve Türkmenistan'ın ilkeli pozisyonları nedeniyle Hazar devletlerinin başkanları Hazar'ın hukuki statüsü konusunda nihai bir uzlaşmaya varmayı başaramadı (Temirbulatov, 2011: 79).

6.HAZAR DENİZİ'NİN HUKUKİ STATÜSÜNE İLİŞKİN SÖZLEŞME

2018 Sözleşmesi suları, deniz yatağı, toprak altı, doğal kaynakları ve hava sahası dahil olmak üzere Hazar Denizi ile ilgili tarafların hak ve yükümlülüklerini tanımlayan ve düzenleyen temel bir uluslararası anlaşmadır (Ongarova, 2018: 3). Kazakistan'ın Aktau şehrinde düzenlenen Beşinci Hazar Zirvesi, Rusya, Kazakistan, Azerbaycan ve İran liderlerinin Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsüne İlişkin Sözleşmeyi imzalaması büyük bir atılım getirdi. Mevcut Sözleşme, ülkeler arasında birçok uzlaşma sağlamaktadır.

Sözleşme, kıyı devletleri arasındaki ilişkilerin ulusal egemenlik, toprak bütünlüğü, üyeler arasında eşitlik, zorla tehdit kullanmama (sadece 17 yıl önce Azerbaycan ve İran tartışmalı sahalarda neredeyse tam ölçekli bir deniz savaşı başlatmıştı) ve müdahale etmeme ilkelerine dayanmasını öngörür. Bu belgenin orduyla ilgili hükümleri, herhangi bir dış silahlı kuvvetin fiziksel olarak varlığını yasakladığından ve aynı zamanda bir üye devletin topraklarının başka herhangi bir kıyı devletine karşı saldırı eylemlerine izin verilmesini yasakladığından, Rusya Federasyonu için saf diplomatik bir başarı olarak kabul edilebilir (Nusenova, 2020: 360). Rusya, hem genel askeri etkisi hem de Hazar çevresindeki askeri mevcudiyeti açısından en güçlü ülke olduğu için, bu, bölgenin herhangi bir potansiyel ABD (veya başka devlet) istilasası ile ilgili korkularını yatıştıracaktır.

Sözleşme, bölgesel uyuşmazlıkların çözümü için genel bir yasal çerçeve oluştursa da, herhangi bir özellikten kaçınır. Bu nedenle, başta İran ve Azerbaycan'ın iddiaları nedeniyle birçok tartışmalı petrol sahasında uzun müzakereler beklenebilir. Tüm müzakere süreci boyunca İran, diğer ülkelerin isteklerine aykırı olarak, deniz tabanının sınırlandırılmasına (her ülke kıyıların yüzde 20'sini alacak) eşit bir yaklaşımı savundu (Nusenova, 2020: 360). Gerçek şu ki, Rusya sırasıyla 2001 ve 2003 yıllarında Kazakistan ve Azerbaycan ile deniz tabanının sınırlandırılmasına ilişkin anlaşmalarını imzaladığında, taraflar kendi parçalarını orta hat boyunca bölmüşlerdir. Madde 8/-1. sınırlandırma görevini etkili bir şekilde ilgili hükümetlerin elinde tutmakta ve böylelikle güney Hazar'ın sınırlarının belirlenmesinde çok mütevazı bir hızlanma sağlamaktadır (kuzey kısmı tamamen sınırlandırılmıştır) (Nusenova, 2020: 361).

Denizaltı boru hatlarının ve kablolarının döşenmesi ile ilgili olan 14. madde, Avrupa'ya gaz tedariki seçeneklerini önemli ölçüde değiştirebileceği için enerji analistleri tarafından en çok ilgi gören maddedir. Madde 14/-2'ye göre, çevre standartlarını (özellikle Hazar Denizi'nde katı olan) karşıladıkları için tüm taraflar deniz altı boru hatları inşa etme hakkına sahiptir (Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Sözleşmesi, Madde 14/-2, 2018).

Hazar Denizi Sözleşmesi'nde dikkati hak eden birkaç önemli unsur daha vardır. Bunlardan en önemlisi güvenlik önlemleriyle ilgilidir. Hazar'a kıyısı olmayan devletlerin yabancı (askeri) üslere sahip olması yasaktır. Bu madde özellikle NATO'yu hedef almaktadır. Hem Rusya hem de Çin, İran ile daha yakın ekonomik ve siyasi bağlar geliştirmektedir. Her iki ülke de İran'ın altyapı ve kaynaklarının geliştirilmesi için önemli yatırımlar yaptı. İran aynı zamanda Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nde de kilit bir devlettir (Tsin' vd., 2019: 220).

Sözleşme ayrıca Hazar Denizi'nden geçişi de düzenlemektedir. Tüm tarafların Hazar Denizi'nden diğer denizlere ve okyanuslara serbest geçiş hakkı vardır. Bu erişim hakkı, transit tarafların topraklarından geçen tüm ulaşım türlerinde transit geçiş özgürlüğü yoluyla kullanılabilir. İlgili taraflar arasında ikili anlaşmalara veya böyle bir anlaşmanın olmaması halinde transit tarafların mevzuatına tabidirler. Her devlet kendi bayrağını taşıyan gemiler üzerindeki yargı yetkisini belirler ve uygular. Buna ek olarak, her bir taraf, toprak altı kullanımını ve deniz tabanının ve yeraltının sömürülmesi ile ilgili diğer meşru ekonomik faaliyetlerin egemenlik haklarını kullanırken, diğer

tarafların gemilerine karşı, teftiş, sıcak takip, alıkoyma, tutuklama ve yasal işlemler dâhil olmak üzere dava açabilir. (Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Sözleşmesi, Madde 3, 2018).

Sözleşmenin yorumlanmasına ve uygulanmasına ilişkin sözleşmeye taraf devletler arasındaki tüm anlaşmazlıklar danışma ve müzakere yoluyla çözümlenmelidir. Müzakereler başarısız olursa, anlaşmazlık tarafların takdirine bağlı olarak "uluslararası hukukta öngörülen diğer barışçıl yollarla" çözümlenmelidir. (Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Sözleşmesi, Madde 21, 2018).

Böylelikle, Sözleşmenin aşağıdaki kilit noktaları ayırt edilebilir. İlk olarak, Sözleşme, 15 mil ve 10 deniz mili bağımsız sulardan oluşan münhasır bir balıkçılık bölgesini ve ardından genel suları tanımlar; ikinci olarak, açık denizlerde transit geçiş öngörülmektedir; üçüncü olarak, deniz altı boru hatlarının inşası tarafların oybirliğini gerektirmez; dördüncü olarak, Sözleşme, Hazar Denizi'ni bir barış bölgesi olarak tanımlamaktadır ve imzacılar yalnızca kendi topraklarına askeri teçhizat yerleştirebilir. (Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü Sözleşmesi, Madde 7-11, 2018).

Genel olarak, Hazar Sözleşmesi, kapsamlı bir yasal çerçeve olmasa da, ilerideki müzakereler için iyi bir temel oluşturmaktadır. Bölgesel anlaşmazlıklar büyük olasılıkla bir süre donmuş durumda kalacak ve hiçbir yeni gaz boru hattı projesi, piyasa koşulları değişmedikçe yakın zamanda gün ışığına çıkmayacaktır.

7.SONUÇ

Bir tür "Hazar Denizi Anayasası" olan Hazar Denizinin Hukuki Statüsüne İlişkin 2018 Sözleşmesinin kabulüyle Hazar Denizi antlaşmaları sistemi oluşturulmuştur. Hazar bölgesinin güvenlik, istikrar ve dinamik kalkınmasının garantörü olmanın yanı sıra kıyı devletlerinin hak ve yükümlülükleriyle ilgili tüm sorunları çözmek için tasarlanmıştır.

Hazar Denizi için, 2018 Sözleşmesi özel bir yasal statü ve ilgili yasal rejimler oluşturmuş, Hazar devletlerinin bölgesel işbirliğinin en önemli konularını düzenlemiştir. Sözleşme, beş devlet için Hazar Denizi'nde münhasır ve egemen hakları güvence altına alır, toprak altı ve diğer kaynaklarının sorumlu bir şekilde geliştirilmesini ve kullanımını düzenler, mutabakat ve karşılıklı menfaatler temelinde tüm acil sorunların çözümünü, Hazar'ın gerçekten barışçıl bir statüsünü güvenilir bir şekilde garanti eder. Hazar Denizi'nde bölge dışı devletlerin silahlı kuvvetlerinin bulunmaması, yabancı askeri üslerin kurulmasına izin vermeyip, toplu kullanımı için açık kurallar koymaktadır. Hazar Denizi Sözleşmesi her ne kadar zorlu bir süreçten geçilerek imzalanmış olsa da beş kıyıdaş devlet arasında süregelen çeşitli sorunlar mevcudiyetini korumaktadır.

KAYNAKÇA

ALİYEV, I. (2003). "Azerbaycan Hazar petrolü", Moskova, s.67-84

CHERNITSYNA, Sofia Yu., (2017). "Geopoliticheskiye osobennosti Kaspiyskogo regiona" (Geopolitical features of the Caspian region), Diplomatic Academy of the MFA of Russia, s.421-423.

DARABADI, Q.P. (2003). "The History of Khazar Region Geography, Geopolitics and Contemporary Era", Central Asia and Caucasus Studies, s.275.

EZHIEV, I.B. (2011). Contradictions in the approaches To the settlement of the modern politico-legal Status of the caspian sea, Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, s. 234

ZHIYENGAZIYEVA A. (2021). Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsü. DA&MS. 1(1), 43-54.

- GEGELASHVİLİ, N.A. (2009). “Kaspiyskiy region v rossiysko-amerikanskikh otnosheniyakh”, s.6.
- HUSEYNOVA, S. A. (2016). “Azerbaycan'ın dış politikasında Hazar sorunu: tarih ve modernite”, *Beşeri Bilimler*, №4, s.33-37.
- KULAI, E. ve ALIZADE, S. (1994). “Essays on the Caspian Sea”, Tehran: State Department; s. 56-98.
- MAKDİYAN, M. KH. (2012). “İstoriya mezghosudarstvennykh otnosheniy Irana i Rossii” (İran ve Rusya arasındaki eyaletler arası ilişkilerin tarihi), (XIX – nachalo XXI v.), s.133.
- NUSENOVA, A. (2020). Legal status of the Caspian sea, *Bulletin of the Institute of Legislation and Legal Information of the Republic of Kazakhstan*, s.360-361
- ONGAROVA, Y. (2018). “Kazakistan'ın çok yönlü enerji politikası ve hazar denizi”, *Alnteri Sosyal Bilimler Dergisi (ASOBİD)*, s. 3.
- SARKULOVA, G.S. (2016). The Role of Kazakhstan in Forming the International Legal Framework of the Caspian Sea Status, *Bulletin of the volga region Institute of Administration* № 5 (56), s.44.
- SHAMSODIN, S. (2016). An Analysis of Security Aspects in Government Policy in Iran in the 21st Century, *Dolatpazhuhi*, s. 165.
- PARKHOMCHIK, L. (2014). Modern policy of Iran in Caspian region, *Post-Soviet Issues*, s. 38.
- TAFAZOLI, H. (2009). “Challenges of security in the approach to the borders of Iran and threats to the IRI”, *Studying international relations*. s. 8-9.
- TEMIRBULATOV, A.M. (2011). “Hazar Denizi'nin yasal statüsü: Hazar devletlerinin konumları”, *Bilgi yayınlama eğitim ve bilim merkezi*, “Geleceğin stratejisi”, s.74-80.
- TSİN, Y., CHZHOU, G. ve LO, V. (2019). “Odin poyas i odin put. Yorumlar”, (Çev.) Stanchenko, L. K., *Vostok-Buk yayınevi, Moskva*, s.220
- ZEINOLABEDIN, Y., Yahyapour, M.S. ve Shirzad, Z. (2009). “Geopolitics and Environmental Issues in the Caspian Sea”, s.113-119.
- ZHİLTSOV, S. (2001). “Sovyet sonrası alan: gelişme trendleri”, s.199
- ZONN, I.S., ZHİLTSOV, S. (2004). “Kaspiyskiy region: geografiya, ekonomika, politika, sotrudnichestvo” (Hazar bölgesi: coğrafya, ekonomi, politika, işbirliği), *Doğu-Batı Yayınevi, Moskova*, s.144-145.
- ZONN, I.S., KOSTYANOV A.G., KOSAREV A.N., ZHİLTSOV S.S. (2013). “Kaspiyskoye more: entsiklopediya” (Hazar Denizi: ansiklopedi), *Doğu Kitabı yayınevi, Moskova*, s.336.
- Hazar Denizi'nin Hukuki Statüsüne İlişkin Sözleşme, 8 Şubat 2019 tarihli 222-VI 3PK Kazakistan Cumhuriyeti Kanunu.
- RSFSC ile İran arasında Antlaşma (Dogovor mezhdru Rossiyskoy Sotsialisticheskoy Federativnoy Sovetskoy Respublikoy i Persiyey), Moskova, 26 Şubat, 1921, *Sobraniye uzakoneniy i rasporyazheniy Rabochego i Krest'yanskogo Pravitel'stva*, s.597.
- SSCB ile İran arasında ticaret ve denizcilik anlaşması (Dogovor o torgovle i moreplavanii mezhdru SSSR i Iranom), Tegerane, 25 Mart, 1940, *Sbornik torgovykh dogovorov i soglasheniy po torgovo-ekonomicheskomu sotrudnichestvu SSSR s inostrannymi gosudarstvami*, T. 1. M., 1977, s.301.
- "Kazakistan-2050" Stratejisi: kurulu bir devletin yeni bir siyasi rotası: Kazakistan Cumhurbaşkanı'nın Mesajı, *Kazakstanskaya Pravda*, 2012.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS), 10 Aralık, Montego Körfezi, 1982 (23 Temmuz 1994'te değiştirildi) // SZ RF. 1997. No. 48. Art. 5493.

Rusya Federasyonu ile Kazakistan Cumhuriyeti arasında Hazar Denizi'nde işbirliğine ilişkin bildiri, 9 Ekim'de Astana'da kabul edildi. (2000). Diplomatik bülten, No. 11.

Toplu Güvenlik Antlaşması, 15 Mayıs 1992'de Taşkent'te imzalanmıştır // Uluslararası Antlaşmalar Bülteni. 2000. No. 12.

Kazakistan Cumhuriyeti, Azerbaycan Cumhuriyeti ve Rusya Federasyonu arasında Hazar deniz tabanının bitişik bölümlerinin sınırlandırma hatlarının kesişme noktalarına ilişkin anlaşma, 14 Mart 2003'te Almatı'da yapıldı // Kazakistan Cumhuriyeti Parlamentosu Bülteni. 2003. No. 23. Art. 166.

Hazar Denizi'nin yasal statüsü, Hazar devletlerinin sorunları ve işbirliği olasılıkları. Uluslararası Bilimsel ve Pratik Konferansı, Almatı, 1995.

Azerbaycan Cumhuriyeti Anayasası, Madde 2, 12 Kasım, 1995.

İran Araştırma Merkezi https://iramcenter.org/hazar-denizinin-hukuki-statusu-konvansiyonu-ve-cok-boyutlu-etkileri/?send_cookie_permissions=OK

(E.T: 22/10/2020)

SLOBODYAN, E. (2018). “Hazar Denizi'ne neden deniz veya göl denemez?” https://aif.ru/politics/world/pochemu_kaspiyskoe_more_nelzya_nazvat_ni_morem_ni_ozerom#:~:text=Почему%20Каспий%20не%20считают%20ни,не%20соединенным%20с%20Мировым%20океаном (E.T: 04/11/2020)

HÜSEYNOV, E. (2019). “Hazar sorunları ve İran'ın konumu”, <https://yvision.kz/post/841999?category=Политика> (E.T: 08/11/2020)

Hazar Denizi sorunu hakkında: Kazakistan Cumhuriyeti Başbakanının 28 Temmuz 1994 tarihli emri No. 295-r, Düzenleyici hukuki bilgi ve hukuk sistemi Kazakistan Cumhuriyeti "adilet" eylemleri. http://adilet.zan.kz/rus/docs/R940000295_ (E.T: 04/12/2020)

ŞANGHAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ'NÜN GENİŞLEME POLİTİKALARINDA 21. YÜZYIL DENİZ İPEK YOLUNUN ROLÜ

THE ROLE OF THE 21st CENTURY MARITIME SILK ROAD IN SHANGHAI COOPERATION ORGANIZATION'S ENLARGEMENT POLICIES

ÖZ Şanghay İşbirliği Örgütü ile 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu ilk bakışta birbirlerinden bütünüyle bağımsız oluşumlar olarak görülse de günümüzde devletler ve toplumlar arasındaki yoğun etkileşimler söz konusu yanılmayı büyük ölçüde geçersiz kılabilir. Bu bağlamda, salt bir askeri ittifak olmaktan öte Asya'da önemli bir ekonomik işbirliği bütünleşme modeli olduğunu düşündüğümüz, ŞİÖ'nün 2015'te başlattığı resmi genişleme adımının devam ettirilmesinde yeni Deniz İpek Yolunun dolaylı bir rol üstlenebileceği düşüncesinden hareketle ve bölgesel akademik çalışmalara mütevazı bir katkı sunmak amacıyla bu makaleyi kaleme almış bulunmaktayız. Makalenin kuramsal çerçevesini ise Mahan'ın ünlü Deniz Egemenliği Kuramı'na ve özellikle Soğuk Savaş sonrası önem kazanan bölgeselci yaklaşıma oturtmayı tercih ettik. Diğer taraftan, ŞİÖ bünyesindeki iki önemli oyuncu konumundaki Çin ve Rusya'nın aralarındaki ilişkinin analizinin sağlıklı bir zeminde yapılmasının konuya önemli bir katkı sağlayacağını düşünmekteyiz. Yeni Deniz İpek Yolunun Güney ve Güneydoğu Asya'da gerçek anlamda işlevsellik kazanmaya başlamasıyla birlikte sadece Çin'in ya da Rusya'nın değil tüm bölge ülkelerinin ekonomik ve ticari avantajlardan yararlanmasının bu bölgelerde ŞİÖ'ye dönük algılamalarında olumlu yönde değişim potansiyeli taşıyacağı unutulmamalıdır.

Anahtar Kelimeler: Şanghay İşbirliği Örgütü, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu, Bölgeselcilik, Deniz Jeopolitiği

ABSTRACT Although Shanghai Cooperation Organization and The 21st Century Maritime Silk Road are perceived as fully independent regional formations, intensive interactions observed among several states and populations mostly invalidates this point of view. In this context, we decided to cite this article in order to effectuate a modest contribution to regional studies, considering SCO as a model of economic integration in Asia far from a military alliance which debuted officially the enlargement process contributed potentially by new Maritime Silk Road. We preferred Mahan's distinguished Sea Power Theory and regionalist approach in order to fabricate the theoretical framework of this article. On the other hand, we decided to focus on Sino-Russian relations knowing its well founded contributions to reflecting the correlation between SCO and new maritime silk road. It would be helpful to note that as the new maritime silk road becomes functional, China and Russia shall not be limited only to benefit from the economic and commercial advantages held by this road but also may influence all regional states transforming also potentially their perceptions towards SCO in a positive way.

Key Words: Shanghai Cooperation Organization, 21st Century Maritime Silk Road, Regionalism, Geopolitics of Sea Power

Alp Yüce KAVAS

alpyucekavas@gmail.com

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 28.03.2021

Kabul Tarihi : 29.06.2021

1. GİRİŞ

2001 yılında Çin, Rusya, Kazakistan, Özbekistan, Kırgızistan ve Tacikistan, 1990'lı yılların ortalarından itibaren aralarındaki sınır anlaşmazlıklarını çözümlenmek ve ortak askeri güvenliği sağlayabilmek amacıyla sürdürdükleri yakın işbirliğini, bölgesel bir örgütlenmeyle taçlandırarak Şanghay İşbirliği Örgütü'nü (ŞİÖ) kurmuşlardır. ŞİÖ'nün Kurucu Sözleşme metninin (Charter) ilk maddesinde; Örgütün temel amaçlarının yalnızca “üç şer” olarak tanımlanan bölgesel ve uluslararası terörizmi, ayrılıkçılığı ve aşırıcılığı ortadan kaldırmakla sınırlı olmadığı, kapsamlı ve ölçülü ekonomik büyüme toplumsal ve kültürel kalkınmayı sağlamanın amaçlandığı belirtilmektedir (ŞİÖ Kurucu Sözleşmesi, 2001). Bu bağlamda her ne kadar ilk kuruluşunda bölgesel askeri güvenliğin sağlanması ve “üç şerle” etkin mücadele esas alınmış gözükse de, Örgütün NATO benzeri bir hükümetlerarası askeri ittifaktan öte biçimde ekonomik bütünleşmeyi ve bu yolla kalkınmayı da hedeflediği görülmektedir. 2015'te ŞİÖ resmi olarak genişlemeye gitmeye karar vermiş, böylelikle etkinlik alanında ciddi bir dönüşümün de ilk sinyalinin vermiştir.

Konumuz açısından bakıldığında ise, ŞİÖ'nün süreç içerisinde kurucu üyelerle yetinmeyerek Güney Asya'ya doğru ilk genişleme hareketini 2017 yılında gerçekleştirilmesinin salt askeri güvenlik merkezli analizlerle açıklanamayacağı, aşağıda değineceğimiz etkenlere bağlı olarak, ekonomik-ticari boyutun da dikkate alınması gerektiği açıktır. Bu noktada Çin tarafından 2000'li yıllarda şekillendirilmeye başlanan ve 2013'te resmi olarak açıkça ilan edilen, aşağıda içerik ve hedeflerine ayrıntılı biçimde değineceğimiz, Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) Projesinin de uzun vadede ŞİÖ'nün genişleme sürecine dolaylı katkı sunma potansiyeli taşıdığını düşünmekteyiz. Makalemizin temel çıkış noktası BKBY projesinin “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” olarak isimlendirilen deniz ticaret yolu ayağının ŞİÖ'nün genişleme politikalarının şekillendirilmesine yönelik sunabileceği katkılara ışık tutmak ya da en azından tartışmaya açmaktır.

Makale çalışmamızın kuramsal altyapısını oluştururken birden çok kuramsal boyuta değinmenin uygun düşeceği kanısına varmış bulunmaktayız. Bu kapsamda; öncelikle ABD'li stratejist Alfred Thayer Mahan'ın, temelini 19. yüzyıl askeri ve ekonomik koşullarından alan, ünlü Deniz Egemenliği yaklaşımlarına kısaca değinmek, bu yolla ulus-devlet merkezli ortaya konulan bu jeopolitik kuramın Çin'in güncel deniz stratejilerine etkilerini değerlendirmek ve bunun ŞİÖ'nün genişleme sürecine hangi açılardan etkide bulunabileceğini tartışmaya açacağız. Daha sonra ise bölgeselleşme kavramını mercek altına alarak ŞİÖ'nün genişleme politikalarındaki muhtemel yerini sorgulamayı amaçlamaktayız. Bölgeselleşmenin özellikle 21. yüzyılda salt ulus-devlet merkezli bir eğilimle sınırlı olmamasının ŞİÖ ve yeni “Deniz İpek Yolu” bağıntısının ortaya konulmasında önemli bir kuramsal katkı sunabileceği kanısındayız.

Çalışmamızın birinci bölümünde yukarıda değindiğimiz kuramsal altyapıyı ele alırken, ikinci bölümde BKBY İniyatifi ve onun deniz ticaret yolu ayağını oluşturan yeni Deniz İpek Yolunu inceleyecek, bu bağlamda ŞİÖ ile BKBY arasında ne şekilde bir ilişki olabileceğini tartışacağız. Üçüncü ve son bölümde ise ŞİÖ'nün genişleme politikalarında dikkate alınması gerektiğini düşündüğümüz Çin-Rusya ilişkilerine ve yaklaşım farklılıklarının yansımalarına değineceğiz. Bu şekilde; “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'nun” salt Çin'in siyasi, ekonomik, ticari ve hatta askeri çıkarlarına hizmet etmekten öte bir potansiyel taşıdığını açıklamaya çalışacağız.

2.KURAMSAL ALTYAPI: DENİZ EGEMENLİĞİ VE BÖLGESELÇİLİK KURAMLARINA GENEL BAKIŞ

Deniz Egemenliği Kuramı ya da Yaklaşımı denildiğinde akla gelen isim kuşkusuz ABD’li stratejist Alfred Thayer Mahan’dır. Özellikle 1890 yılında kaleme aldığı *Tarihte Deniz Gücünün Etkisi, 1660-1783* isimli eseri günümüzde hala ABD Deniz Harp Akademisinde kaynak eser olarak okutulmakta ve ABD’nin tarihsel süreç içerisinde çeşitli Batı Avrupalı ülkelerin¹ donanmalarının gelişimini örnek alarak kendi küresel deniz gücünü oluşturmaya fikri zemin hazırlamış olmasıyla değerlendirilmektedir (Akyay, 2012:289). Söz konusu eserin sadece ABD’nin değil, pek çok ülkenin deniz egemenliğini sağlamada donanmanın etkin rolünü anlamasını kolaylaştırıcı bir rol üstlendiği görülmektedir. Yine Mahan’ın Deniz Stratejisi ve Deniz Harp Tarihi üzerine eserler verdiği bilinmektedir. Erol Mütercimler’e göre; Mahan doğrudan bir jeostratejist olmamasına karşın öne sürdüğü üç önerme onun dünya çapında bir “stratejist” olarak kabul görmesine neden olmuştur (Mütercimler, 2011:304-305):

- Büyük bir ekonomik güce dönüşmek güçlü bir deniz ticareti filosu oluşturmaktan geçmektedir.
- Güçlü ve etkin bir donanmanın oluşturulması sadece küresel ölçekte kendi deniz ticaretinin sürdürülebilirliğini sağlamaya değil belki daha fazla rakip/düşman unsurlarını sabote edebilme kapasitesine ulaşabilmeye bağlıdır.
- Deniz egemenliğine sahip bir güç son tahlilde karasal güce sahip düşmanını alt edebilme yeteneğine kavuşacaktır.

Mahan’ın yukarıda değinilen önermelerini tarihte en başarılı biçimde uygulayabilen devletin Britanya İmparatorluğu olduğu söylenebilir. Etkin deniz ticaret filusunun yanı sıra bu filoyu koruyacak güçlü ve etkin bir donanmanın oluşturulması yoluyla bir dönem nüfuz alanı içerisinde “güneşin batmadığı” bir Britanya İmparatorluğunun oluşturulması sağlanabilmiştir. Mahan bu tespitten hareketle liberal demokrasinin beşiği sayılabilecek ve modern sanayileşme adımlarını ilk gerçekleştiren ülke olan Britanya ile ABD’nin ortak siyasi ve ekonomik çıkarlarını koruyabilmelerinin tek yolunun her iki ülkenin de güçlü ve küresel ölçekte etkin donanmalar oluşturmaya geçtiğini savunmuştur (Mütercimler, 2011:311). Tarihsel süreç Mahan’ın bu tespitlerini büyük ölçüde doğrulamıştır. Nitekim her ne kadar Birleşik Krallık İkinci Dünya Savaşı sonrası dünya sahnesindeki etkinliğini büyük ölçüde yitirmişse de ABD gerek Soğuk Savaş döneminde gerekse sonrasında oluşturduğu kendi siyasi, ekonomik ve askeri hegemonyasının sürdürülebilirliği için güçlü ve küresel ölçekte etkili bir donanmaya dayanma geleneğini devam ettirmiştir.

Deniz Egemenliği bir jeopolitik kuram/yaklaşım olarak özellikle 11 Eylül 2001 terör saldırıları sonrası dönemin ABD yönetiminin, uluslararası terörizmle mücadelede gerekçe göstererek, sert güç uygulamalarına ağırlık vermesi sonucunda artış gösteren deniz güvenliği araştırmalarında yeniden gündeme gelmiştir (Germond, 2015:137). Tüm bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere deniz egemenliği kuramı/yaklaşımı günümüzde bile ulus-devlet merkezli bir bakışla ele alınmakta ve deniz jeopolitiğinin temel unsurunu meydana getirmektedir. BKBY projesinin “21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu” olarak isimlendirilen deniz ticaret yolu ayağının güvenliğinin sağlanması noktasında, söz konusu projeye öncülük eden Çin de bunun ancak güçlü ve etkili bir donanma oluşturmaktan geçtiğinin bilincindedir. Bu bağlamda Çin Halk Kurtuluş Ordusu Deniz Kuvvetleri (ÇHKODK) özellikle 2010’lu yıllardan itibaren bünyesindeki donanma unsurlarını modernleştirme programlarını

¹ Önce İspanya ve Portekiz daha sonra ise Britanya, Fransa ve Hollanda donanmalarının tarihsel gelişimi kastedilmektedir-AYK.

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü’nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

devreye sokmuş, yeni nükleer denizaltıların ve uçak gemilerinin yapımına hız verme kararı almıştır (Tüysüzoğlu ve Özgen, 2020:296). ÇHKODK ilgili modernleştirme programını başarıyla hayata geçirerek yakın gelecekte sadece kendi karasularında ve münhasır ekonomik bölgelerinde (MEB) değil aynı zamanda Güney Çin Denizi ve Hint Okyanusu'nda operasyonel etkinliği haiz, ABD Deniz Kuvvetlerine karşı caydırıcı bir nitelik kazanmış, küresel bir deniz gücü oluşturmayı hedeflemektedir (Tüysüzoğlu ve Özgen, 2020:297).

Çin'in yeni 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunu salt kendi siyasi, ekonomik-ticari ve askeri çıkarları doğrultusunda şekillendireceğine ve bu yolla Doğu, Güney ve Güneydoğu Asya, Doğu ve Orta Avrupa ve son olarak Kuzey ve Doğu Afrika bölgelerinde yeni nüfuz alanları elde etme hedefine yönelik şüpheler akla gelmektedir. Yukarıda değindiğimiz ÇHKODK'nin iddialı modernleşme programını Mahan'ın deniz egemenliği anlayışı çerçevesinde değerlendirdiğimizde ise ilgili şüpheleri güçlendirici bir etki taşıdığı söylenebilir. Diğer taraftan; gerek ortak bölgesel güvenliği tesis etme gerekse üye ülkeler arasındaki ekonomik işbirliğini güçlendirme amacını taşıyan ŞİÖ, diğer üye veya üye olabilecek ülkelerin de projeye ilgili beklenti ve çıkarlarının ortaya konulmasını, bu şekilde uzun vadede rekabet yerine yapıcı işbirliğini güçlendirebilecek bir potansiyele sahiptir.

Kuramsal altyapımızın ikinci ayağını ise bölgeselcilik kavramı oluşturmaktadır. Bölgeselciliğin genel geçer tek bir tanımı olmamakla birlikte ilgili kavramı; belirli bir coğrafi alan üzerinde oyuncuların ortak çıkarlar, hedefler, yakınlaşan kimliklere bağlı sosyokültürel talepler ve hatta ideolojik yönlendirmeler çerçevesinde bir araya gelme iradesi olarak tanımlayabiliriz (Katıtaş, 2019:122). Burada anahtar husus bölgeselciliğin belirli bir coğrafi bölge ile sınırlandırılma zorunluluğunun bulunmamasıdır. Nitekim “eski bölgeselcilik” yaklaşımlarında ulus-devletlerin ve onların egemen olduğu coğrafi bölgelerin merkezde olduğu bir anlayıştan, özellikle 2000'li yıllardan itibaren, ulus-aşırı (transnational) öğeleri de içeren ve ekonomik-toplumsal etkileşimleri öne çıkaran bir “yeni bölgeselcilik” yaklaşımına geçilmeye başlanmıştır (Obydenkova, 2006:595). ŞİÖ an itibarıyla daha çok hükümetlerarası bir diyalog ve işbirliği platformu görünümündedir, bu yönüyle daha çok ilk bölgeselci yaklaşımı çağrıştırmaktadır. Diğer taraftan BKBY inisiyatifinin bir parçası olarak yeni Deniz İpek Yolunun pek çok ülkedeki sosyoekonomik ve sosyokültürel etkileşimi hızlandırma potansiyeli ve bunun ŞİÖ'ye üye olan/olması muhtemel ülkelere de yansımalarının olacağı, bu bağlamda uzun vadede ŞİÖ'nün yapısal dönüşümünde ve de genişleme politikalarına etkide bulunma olasılığı göz ardı edilmemelidir.

ŞİÖ gerek Çin gerekse Rusya'nın bölgeselcilik yaklaşımlarında kendine özgü bir yer teşkil etmektedir. Çin bölgeselciliği genel anlamda Çin'in kendisini 21. yüzyılın yeni yükselen gücü olarak benimsetme, bu anlamda yakın çevre ülkeleriyle siyasi, ekonomik ve sosyokültürel alanlarda ikili ve çok yönlü yakın ilişkiler geliştirme stratejisine dayanmaktadır (Baogang, 2020: 81-82). Çin bu stratejiyi uygulama noktasında salt ulusal çıkarlarını diğer ülkeleri dayatmaya çalışmanın başarısız sonuçlar vereceğini iyi bildiğinden Asya merkezli bölgesel örgütler üzerinden hedefine ulaşmaya çalışmaktadır. Soğuk Savaşın bitmesiyle küresel ölçekte neo-liberal ekonomi modelinin güç kazanmasından kuşkusuz Pekin yönetimi de etkilenmiştir. 1990'lı yıllarda ve 2000'lerin başında ABD'nin Asya-Pasifik ekseninde yakın müttefikleri olarak bilinen Japonya ve Güney Kore ile serbest ticaret anlaşmaları imzalayan Çin, 2010'lu yıllardan itibaren geliştirdiği bölgesel işbirliklerine tarihi-kültürel bağlar ile ahlaki değerleri de eklemeyerek daha derin bir bütünleşme hareketine yönelmeyi tercih etmiş görünmektedir (Katıtaş, 2019: 126). Diğer bir deyişle Pekin yönetimi son yıllarda sadece ekonomik işbirliğine değil, ortak değerler üzerinden yeni bir bölgesel kimlik oluşturmaya yönelik uzun soluklu bir bütünleşme hareketine yönelmiştir. ŞİÖ bu aşamada elbette sınırlı bir rol üstlenebilme kapasitesine sahiptir ancak BKBY projesi ve onun deniz ticaret yolu ayağının ileride

meydana getireceği yoğun etkileşimlerle bu bölgesel örgütün olası bir yapısal dönüşüme uğramasına Çin'den ölçülü bir destek gelmesi şaşırtıcı olmayacaktır.

Rus bölgeselciliği Çin ile karşılaştırıldığında daha geleneksel bir yaklaşıma dayanmaktadır. Rusya 1990'lı yıllarda geliştirdiği “Yakın Çevre Doktrini” kapsamında eski Sovyet cumhuriyetleriyle yakın ilişkiler içerisine girerek, bu ülkelerle siyasi diyalogu sürdürerek “Avrasya”² merkezli bir bütünleşme hareketine yönelmeyi tercih etmiştir. Rusya Federasyonu'nun 2016 yılında kabul ettiği Dış Politika Konsepti açıkça çok kutuplu bir dünya düzeninin varlığını savunurken, Avro-Atlantik, Avrasya ve Asya-Pasifik eksenli eşitlikçi ve bütünleşik bir güvenlik paradigması oluşturulması gerekliliğine işaret etmektedir (Rusya Dış Politika Konsepti, 2016; Kavas, 2018:113). Rusya, bölgeselci yaklaşımlarında çok taraflı bir işbirliğine açık görünmektedir, özellikle 2015'te faaliyete giren Avrasya Ekonomik Birliği (AEB) Avrasya'da ulus-ötesi (supranational) bir yapılanmaya gidilmesi için önemli bir aşama olarak kabul edilmelidir. Diğer yandan Rus bölgeselciliğinin genel anlamda ulus-devlet temelli bir duruş sergilemesi özellikle BKBY projesinin meydana getirebileceği etkileşimlere yönelik tepkilerinin sınırlı kalma olasılığını artırmaktadır. ŞİÖ ise Rusya'nın perspektifinden bakıldığında daha çok NATO 'ya alternatif bir askeri ittifaka dönüşme potansiyeline sahiptir hatta Moskova'nın Avrasya merkezli olan Kolektif Güvenlik Antlaşması Örgütü (KGAÖ) ile ŞİÖ arasındaki eşgüdümü sağlamaya yönelik bazı Rus askeri yetkililerin açıklamaları dikkat çekicidir (Lanteigne, 2018:128). Bu saydığımız nedenlerle BKBY projesinin ŞİÖ'nün genişleme politikalarına yansımalarını Çin bölgeselciliği üzerinden değerlendirmek uygun görünmektedir.

3. BİR KUŞAK BİR YOL İNİSİYATİFİ KAPSAMINDA 21. YÜZYILDA DENİZ İPEK YOLU

2013 sonbaharında Çin Komünist Partisi Genel Sekreteri ve Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping önce Kazakistan'ın başkenti Nur-Sultan'da bulunan Astana Üniversitesi'nde verilen bir konferansta Bir Kuşak Bir Yol (BKBY) İnisiyatifi, daha sonra ise Endonezya Parlamentosunda yaptığı konuşmada söz konusu inisiyatifin “Yeni Deniz İpek Yolu” ayağını dünyaya duyurmuştur. Projenin bütünüyle hayata geçirilebilmesi durumunda dünya nüfusunun yaklaşık %70'inin, dünyadaki toplam GSYİH tutarının yaklaşık %55'inin ve toplam enerji kaynaklarının yaklaşık %75'inin bir araya getirilebileceği tahmin edilmektedir (Svetlicinii, 2018:8). BKBY İnisiyatifi tamamlanıp faaliyete geçtiğinde en az 78 ülkenin bundan yararlanacağı öngörüldürken, Çin hükümeti de söz konusu inisiyatif kapsamında gerçekleştirilecek büyük projelerin finansmanı için çoğunlukla düşük faizli ve uzun vadeli kredilere dayalı 1 trilyon \$ tutarında yatırım hedefini ortaya koymuştur. İnisiyatif yedi ekonomik koridordan oluşmaktadır (Seth, 2020):

- **Yeni Avrasya Kara Köprüsü:** Çin'in batısından (özellikle Sincan Uygur Özerk Yönetim Bölgesi) Rusya'nın Avrupa'daki topraklarına kadar demiryolu bağlantısını sağlayacaktır.
- **Çin-Moğolistan-Rusya Koridoru:** Çin'in kuzeyindeki eyaletleri Moğolistan üzerinden Rusya'daki Sibiryaya bölgesine bağlayacaktır.
- **Çin-Orta Asya-Batı Asya Koridoru:** Çin'in batısı ile Orta Asya ve Türkiye üzerinden Batı Asya'yı birbirine bağlayacaktır.

² “Avrasya” coğrafyası Rusya'nın perspektifinden değerlendirildiğinde büyük ölçüde Sibiryaya, Urallar, Orta ve Batı Asya ile Doğu Avrupa'yı kapsamaktadır-AYK.

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

- **Çin-Güneydoğu Asya Yarımadası Koridoru:** Çin'in güneydeki eyaletleri ile Singapur arasındaki bağlantıyı sağlayacaktır.
- **Çin-Pakistan Koridoru:** Çin'in güney eyaletlerini Pakistan'ın Belucistan Eyaletindeki Gwadar limanı üzerinden Körfez'deki Arap ülkelerine bağlayacaktır.
- **Çin-Bangladeş-Hindistan-Myanmar Koridoru:** Çin'in güneyini Bangladeş ve Myanmar üzerinden Hindistan'a bağlayacak olan koridordur.
- **Çin-Batı Asya Deniz Yolu Koridoru:** Çin'in kıyıdaki önemli finans-ticaret merkezlerinin Batı Asya ile (özellikle Arap ülkeleri) deniz yolu bağlantısını sağlayacaktır.

Çin'in 2010'lu yıllarla birlikte böylesine büyük ve iddialı bir ekonomik-ticari girişimi başlatması ve tarihi İpek Yolu'nu yeniden canlandırmaya yönelmesi son yıllarda küresel bir oyuncuya dönüşme hedefiyle uyum sergilemektedir. Bu noktada Pekin bir taraftan onlarca ülkeyle olan ticaretinde çeşitli fiziksel engelleri (gümrük politikaları, kotalar, lojistikle ilgili sorunlar vb.) mümkün olduğunca ortadan kaldırmayı diğer taraftan ise birçok bölgedeki halklarla etkileşime geçerek kendi ekonomik ve sosyokültürel nüfuzunu artırmayı hedeflemektedir. Çin hükümetinin BKBY İnisyatifin dünyaya duyurulmasından bir yıl sonra Orta Asya cumhuriyetleri olan Kazakistan, Özbekistan ve Kırgızistan ile çeşitli düzeylerde serbest ticaret anlaşmaları imzalaması Orta Asya'nın bu inisiyatifte kilit bir rol üstlenebileceğine yönelik beklentileri arttırmıştır (Katıtaş, 2019:131).

BKBY'nin deniz ticaret yolu ayağını oluşturan "21. Yüzyılda Deniz İpek Yolunun" ise Çin'in önemli liman kentlerinin Güney Çin Denizi, Malakka Boğazı, Hint Okyanusu, Babülmendep Boğazı, Kızıldeniz, Süveyş Kanalı, Doğu Akdeniz ve Adriyatik Denizi güzergâhları üzerinden Orta Avrupa'ya dek uzanan kara ve demir yolu ağına bağlanması öngörülmektedir (bkz. Harita 1). Pekin söz konusu güzergâhlar üzerinde stratejik önemdeki boğazlarda deniz güvenliğini artırma amaçlı bölge ülkelerine yönelik ağırlıklı liman ve ulaşım yolları inşasına dönük yatırımlara, düşük faizli ve uzun vadede geri ödemeli kredilendirmeye yönelerek uzun vadeli işbirliği ve güven tesis etmeyi amaçlamaktadır (Tüysüzoğlu, 2018:178).



Harita 1. Bir Kuşak Bir Yol İnisyatifi Kara ve Deniz Yolu Güzergâhları

Kaynak: Oborcon Road and Belt Consultancy, (<http://oborcon.org/bri.html>, (12.05.2021).

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

Konumuz açısından ise BKBY İnisiatifinin ŞİÖ açısından ne ifade ettiğine de kısaca değinmemiz uygun görünmektedir. BKBY İnisiatifini ortaya koyan Çin daha 2003 yılında ŞİÖ üyesi ülkeler arasında serbest ticaret anlaşmaları imzalanmasını önermiş, 2002-2006 yılları arasında üye ülkeler arasında serbest ticaret rejimi oluşturma hedefiyle dört çalışma grubu oluşturulmuş, 2006'da Avrasya Ekonomik Topluluğu ve ŞİÖ arasında iyi niyet sözleşmesi imzalanmıştır (Hasnat ve Awan, 2016:94). Bu gelişmeler özellikle Pekin yönetiminin bölgesel ekonomik işbirliği ve hatta ileriye dönük bütünleşme girişimlerinde ŞİÖ'yü özel bir konumda değerlendirdiğini göstermektedir. Daha somut bir gelişme olarak ise; 2016'da Özbekistan'ın başkenti Taşkent'te gerçekleştirilen 16. ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesinde tüm katılımcı liderler BKBY İnisiatifinin ŞİÖ üyesi ülkeler arasında özellikle kamu sağlığı, bilim-teknoloji, eğitim, çevrenin korunması, turizm, sportif faaliyetler, kültürel ve tarihi mirasın korunması gibi alanlarda yakın işbirliğine önemli katkı sağlayacağı hususunda uzlaşmıştır (Svetlicinii, 2018:14). “Yeni” Deniz İpek Yolunda başlıca beklentilerden birisinin de tarafların birbirleriyle kendi para birimleri üzerinden ekonomik-ticari etkileşime geçmeleri olduğu söylenebilir. ŞİÖ içerisinde de geçmişte küresel ekonomik sistemde geçerliliğini koruyan dolarizasyona karşı üye ülkelerin aralarında kendi para birimleriyle ticarete yönelmeleri tartışma konusu olmuştur. 2009'da Rusya'nın Yekaterinburg kentinde gerçekleştirilen ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesinde Rus lider Vladimir Putin, 2008 küresel finansal krizinin olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla, ŞİÖ bünyesinde Euro benzeri ortak bir para birimi oluşturmayı bile teklif etmiştir (Gatev ve Diesen, 2016:139).

4. ŞANGHAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜNÜN GENİŞLEME STRATEJİSİNDE İKİ ÖNEMLİ OYUNCU: ÇİN VE RUSYA

ŞİÖ'nün kuruluşunun gerçekleşebilmesinde, özellikle 1990'lı yılların ikinci yarısından itibaren, Pekin ve Moskova'nın karşılıklı olarak yakınlaşma siyasetini benimsemiş olmalarının büyük payı bulunmaktadır. Nitekim o dönemde Rusya'da önce Dışişleri Bakanlığına daha sonra ise Başbakanlığa Batı ve Doğu Asya ülkeleriyle ilişkileri geliştirmeyi savunan Yevgeni Primakov'un getirilmesi, Çin'de ise 1950'li yıllarda Moskova'da eğitim görmüş olan Jiang Zemin'in Çin Komünist Partisi Genel Sekreterliğini ve Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanlığını üstlenmiş olması söz konusu yakınlaşmayı kolaylaştırmıştır. Vladimir Putin'in 2000'de iktidara gelmesiyle birlikte Rusya'nın güneydeki güçlü komşusuna yönelik işbirliği eğilimi daha da güçlenmiş, aynı yıl gerçekleştirilen bir basın toplantısı sonrası Rus lider, Çin için “stratejik ortak ve dış politikamızda en çok öncelik vereceğimiz ülke” tanımlamasını yapmıştır (MacHaffie, 2011:30). Çin-Rusya yakınlaşmasının gerçekleştirilmesinde bir başka önemli etken de her iki ülkenin yakın geçmişlerinde farklı perspektiflerden uğradıkları güç ve itibar kaybını telafi etme girişimlerine yönelmiş olmalarıdır. Pekin için 1990'lı yıllar ekonomik atılım için gerekli hazırlıkların başlatılması ve yumuşak güç uygulamalarıyla yeni nüfuz alanlarına ulaşma çabalarıyla geçerken, Moskova SSCB'nin dağılması sonucu savrulan eski Sovyet cumhuriyetlerini yeniden kendi önderliğinde bütünleştirmeye bunu yaparken de sınır güvenliğini tesis etmeye çabalamıştır. Bu noktada yeni bir ekonomik sisteme geçmenin derin sancılarını yaşayan Rusya'nın Çin'e yatırım ve hammadde yönünden ciddi bir bağımlılığı ortaya çıkarken, Çin Rusya'ya ortak askeri teknoloji geliştirilmesinde ihtiyaç duymuş ancak özellikle Sovyet sonrası dönemin ilk yıllarında Moskova'nın Pekin'e ekonomik bağımlılığı daha belirgin hissedilmiştir (Flikke, 2016:160).

İki ülkenin yakınlaşmasında en önemli etken kuşkusuz ABD'nin özellikle 11 Eylül 2001 terör saldırıları sonrası BM Güvenlik Konseyi desteğine ihtiyaç duymaksızın Afganistan'a ve Irak'a yönelik askeri operasyonlara girişmesi ve bu yolla bir anlamda tek kutuplu-hegemonyacı dünya sistemini sürdürdüğünü ilan etmesidir. Diğer taraftan, 2000'li yıllardan itibaren gelişme gösteren,

hatta Putin'in ifadesiyle "stratejik ortaklık" seviyesine yükseltilen, Pekin ile Moskova arasındaki yakın işbirliği taraflar arasında süreç içerisinde ŞİÖ'ye bakış ve genişleme politikalarına yönelik yaklaşımlarında farklılaşmaların oluşmasını engelleyememiştir. Bu noktada Rusya'nın genel anlamda ŞİÖ'yü siyasi, ekonomik ve askeri istikrarı sağlamaya yönelik bir bölgesel örgüt olarak değerlendirdiği, Çin'in ise Örgütün üye ülkeler arasındaki ekonomik ve sosyokültürel etkileşimlere cevap verebilecek ancak Batı'nın ekonomik değerleriyle çatışmayacak bir yapı olarak kalmasına çalıştığı söylenebilir (Flikke, 2016:162).

ŞİÖ Kurucu Sözleşmesinin 13. Maddesinde; "ŞİÖ'ye üyelik Kurucu Sözleşmede belirtilen ilke ve hedeflere saygı göstermeyi ve de uluslararası antlaşmalar ile Örgüt çerçevesinde kabul edilen unsurlarla uyumlu olmayı yükümlenen bölge devletlerine açıktır" ifadesi yer almaktadır (ŞİÖ Kurucu Sözleşmesi, 2001). Metinde geçen "bölge devletleri" ifadesinde belirli bir coğrafi bölge doğrudan belirtilmediğinden yeni üyelerin katılımının coğrafi açıdan sınırlandırılıp sınırlandırılmayacağı konusu netlik kazanmamıştır. Söz konusu sorunu çözebilmek amacıyla 2010 yılında Taşkent'te düzenlenen 10. ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesinde Örgüte Üye Olmak Üzere Başvuran Ülkelerin Kabul Esaslarıyla ilgili düzenlemeye gidilerek üyeliklerin "Avrasya coğrafyası" ile sınırlı kalınması yönünde mutabık kalınmıştır (Denisov ve Safranchuk, 2019:129). 2015 yılında Rusya'nın Ufa kentinde gerçekleştirilen 15. ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesi Örgüte üyeliklerin yeniden konumlandırılması ve genişleme hamlesinin başlatılması bakımından özel bir öneme sahiptir. İlgili Zirve'de; Hindistan ve Pakistan'ın üyelikleri kabul edilirken, Beyaz Rusya, Afganistan, İran ve Moğolistan gözlemci ülke konumuna yükseltilmiş, Ermenistan, Azerbaycan, Kamboçya ve Nepal "uzun vadeli üyelik adayları" olarak değerlendirilerek diyalog ortakları olarak kabul edilmişlerdir (Hasnat ve Awan, 2016:85). Rusya ile tarihsel anlamda olumlu ve yakın ilişkilere sahip Hindistan ile Çin'le özellikle 1990'lı yıllardan itibaren siyasi, ekonomik ve askeri alanlarda yakın işbirliğine yönelik Pakistan'ın Ufa Zirvesinden iki yıl sonra ŞİÖ'ye üyelik süreçlerinin tamamlanarak birlikte katılımı ise Moskova-Pekin hattında hem işbirliği hem de rekabet unsuru olarak yorumlanabilir. Hindistan'ın Güney Asya'da önemli bir bölgesel oyuncu olması, Batılı siyasi değerlere daha yakın duruşu ve Pakistan ile sorunlarını çözmeden ŞİÖ'ye üyeliği ise Çin tarafından Örgüt içerisinde uyum ve ortak tutum sergileme kabiliyetinde zayıflığa neden olma potansiyeli nedeniyle pek de olumlu karşılanmamaktadır (Denisov ve Safranchuk, 2019:127).

Konumuz açısından durumu değerlendirdiğimizde ise; Çin ve Rusya açısından zaman zaman ŞİÖ'nün genişleme süreciyle ilgili farklı algılamalar ve tercihler söz konusu olmakla farklı beklentilerle iki tarafın da uzun vadeli ve planlı bir genişleme stratejisine karşı olmadıkları düşüncesindeyiz. Pekin Örgüt içi uyum mekanizmaları kaybolmadığı sürece BKBY İnisiyatifi ve onun 21.Yüzyıl Deniz İpek Yolu ayağı doğrultusunda meydana gelecek uzun soluklu ekonomik ve sosyokültürel etkileşimleri kendi siyasi ve ekonomik-ticari çıkarları doğrultusunda yönlendirebileceği bir genişleme sürecine karşı çıkmayacaktır. Moskova ise güneydeki güçlü komşusunun ciddi ekonomik yatırımlar ve yerel egemenlerle kuracakları yakın işbirlikleri sonucunda oluşturacağı nüfuz alanlarını dengeleyebilmek adına yeni üyeliklere aşamalı biçimde olmak kaydıyla olumlu yaklaşacaktır.

İran'ın bu noktada her iki büyük oyuncu ile yakın ilişkilere sahip olmanın yanı sıra BKBY ile faaliyeti genişleyecek Gwadar limanının sağlayacağı ekonomik ve ticari avantajları da ŞİÖ'ye üye olmakta değerlendirebileceği göz ardı edilmemelidir. Hâlihazırda 21. Yüzyılda Deniz İpek Yolu üzerinde yer alan Vietnam, Kamboçya, Tayland, Myanmar, Malezya, Singapur ve Endonezya bir başka Asya merkezli bölgesel örgüt olan Güneydoğu Asya Uluslar Birliği'ne (ASEAN) üyeler ve ŞİÖ'nün yakın gündeminde söz konusu üyelerin herhangi bir statüyle üye olmaları yer almamaktadır. Diğer taraftan aynı ülkelerin 2020'de ticaret, hizmetler, yatırımlar, e-ticaret, telekomünikasyon, fikri

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

mülkiyet hakları alanlarını içeren ve aralarında Çin'in de bulunduğu³, Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (Regional Comprehensive Economic Partnership-RCEP) Anlaşmasını imzalamaları alternatif bölgesel bütünleşme hareketlerine kapalı olmadıklarını ortaya koymaktadır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2021). Sri Lanka ise Hindistan ile sorunlu ilişkileri dolayısıyla ŞİÖ'ye üyelikte zorluklar yaşayabilir ancak Çin'in bu ülkeye yönelik uzun vadeli borçlandırma ve askeri üs olarak kullanma stratejisinin⁴ yanı sıra bölgeselciliğin meydana getireceği karşılıklı etkileşimlerin izdüşümü olarak Örgüte üyeliğe kabulü için kulis faaliyetleri yürütme olasılığı yüksek görünmektedir. 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun bir parçası olan Doğu Afrika ise 2010 ŞİÖ Devlet Başkanları Zirvesinde yeni üye olarak kabul edilecek ülkelere dönük alınan karar gereği makalemizde değerlendirme konusu edilmeyecektir.

5. SONUÇ

Çin'in oldukça iddialı bir girişim olarak ortaya koyduğu BKBY İnisiyatifi kapsamındaki 21. Yüzyıl Deniz Yolunun pek çok ülkeyi siyasi, ekonomik ve sosyokültürel alanlarda karşılıklı etkileşime yöneltme olasılığı gittikçe dijitalleşen ve küresel bir boyut kazanan çağımızda çok daha yüksek hale gelmiştir. Pekin yönetimi söz konusu girişimle kendi siyasi, ekonomik-ticari, sosyokültürel hatta askeri nüfuzunu oldukça geniş bir alanda yaygınlaştırmayı hedeflerken, özellikle Asya eksenli bir ekonomik bütünleşme açısından önemli gördüğü ŞİÖ'nün genişleme adımlarında temkinli bir tavır sergilemektedir. Diğer taraftan, 2000'li yılların başından bu yana genel anlamda yakalanan yüksek oranlı ekonomik büyüme oranlarına bağlı olarak, enerji kaynaklarına yönelik bağımlılığının artması ve deniz güvenliğinin ihraç ettiği malların ulaştırılmasında kilit bir önem teşkil etmesi Çin'i bölge ülkelerine dönük güven verici ve uzun soluklu ilişkiler geliştirmeye zorlamaktadır. ŞİÖ henüz hükümetlerarası bir bölgesel örgüt görünümünde olmasına karşın, yeni Deniz İpek Yolu sayesinde çok taraflı ilişkilerin geliştirilmesinde önemli bir kurumsal rol üstlenerek uzun vadede ulus-ötesi nitelikli bir yapısal dönüşümü kucaklayabilir. Söz konusu bir yapısal dönüşüm Pekin ile Moskova'nın gölgesinde kalmaktan çekinen yeni üyelerin katılımını da kolaylaştırıcı bir potansiyel taşıyacaktır.

21. Yüzyılda Deniz İpek Yolu güzergâhında bulunan ülkelerin önemli bir bölümü ASEAN üyesidir. ŞİÖ'nün henüz Güneydoğu Asya ülkelerine yönelik bir açılım gerçekleştirmemesi, ASEAN ülkelerinin de Çin'in son yıllarda elde ettiği baş döndürücü üretim gücü ve likidite kapasitesinden çekinerek ŞİÖ'ye karşı mesafeli tavır sergilemeleri nedeniyle bu yönde bir genişleme beklentisine girmek için henüz çok erken görünmektedir. Diğer taraftan, 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun hedeflenen olumlu ve uzun soluklu karşılıklı güven teskin edici adımların gerçekleşmesi durumunda ASEAN ülkelerinin de gerek Pekin'e gerekse ŞİÖ'ye yönelik algılamalarda farklılaşma yaşanmaması için bir neden görünmemektedir. 2020'de imzalanan Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması (RCEP) farklı siyasi, ekonomik ve sosyokültürel yapılarla sahip Asya-Pasifik ülkelerinin bölgede ekonomik ve ticari etkileşimleri güçlendirici adımlar atmaktan çekinmediklerinin somut bir göstergesidir.

Hindistan ve Pakistan'ın 2017'de ŞİÖ'ye üyeliklerinin ardından Sri Lanka'nın da ileride aralarına katılmasıyla gerginlik ve çatışma sahası olan Güney Asya'nın ŞİÖ şemsiyesi altında huzur ve istikrar adasına dönüşümü Pekin ile Moskova'nın bu konuda kararlı ve yapıcı adımlar atmasına bağlıdır.

³ Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık Anlaşması'na; Çin, Japonya, Güney Kore, Vietnam, Kamboçya, Laos, Tayland, Myanmar, Malezya, Singapur, Endonezya, Bruney, Filipinler, Avustralya ve Yeni Zelanda imza koymuştur-AYK.

⁴ Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Göktürk Tüysüzöğlü ve Cenk Özgen, "The Relationship between 21st Century Maritime Silk Road Initiative and Chinese Naval Strategy", içinde *Alanya Akademik Bakış Dergisi*, 2020, C.4, S.2, s. 289-290.

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. DA&MS. 1(1), 55-65.

Rusya da Çin'in son yıllardaki iddialı ekonomik-ticari girişimlerini yakından takip etmekte, kuşkusuz ŞİÖ içerisindeki siyasi ağırlığının kaybolmasından endişe duymaktadır. Bu noktada 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu güzergâhındaki ülkelerle Moskova da yakın ilişkiler geliştirmeye yönelecek ve ŞİÖ üzerinden Pekin'in bu ülkeler üzerinden hegemonyacı bir tutum sergileme olasılığına karşı dengeleyici bir rol üstlenmeyi tercih edecektir. Her halükarda rekabet ve işbirliğini birlikte sergileyen Pekin ve Moskova yönetimleriyle ilişki kuracak bölge ülkelerinin kendilerine oldukça avantaj sağlama potansiyeli bulunmaktadır. Çin'in yeni Deniz İpek Yolunun güvenliğini tesis etme, bu yolla bölgede deniz egemenliğini güçlendirme amacıyla son yıllarda yöneldiği iddialı modernleştirme programlarına yöneldiği görülmektedir. Bununla birlikte, Çin ve Rus donanmalarının ŞİÖ bünyesinde gerçekleştirecekleri ortak deniz tatbikatlarında ABD'nin Asya-Pasifik'teki deniz kuvveti unsurlarını hedefe koymaktan özenle kaçınması Örgütün Güney ve Güneydoğu Asya'da güven tesis etmesine, bu yolla uzun vadede bu bölgelere dönük somut genişleme adımları atmasına olumlu katkılar sunabilecektir.

KAYNAKÇA

AKYAY, B. (2012). "Alfred Thayer Mahan, Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi, 1660-1783", Kitap İncelemesi, Tarih İncelemeleri Dergisi, 27(5): 289-291.

BAOGANG, H. (2020). "Regionalism as an Instrument for Global Power Contestation", Routledge, *Asiam Studies Review*, 44(1): 79-96.

DENISOV, I.E. ve SAFRANCHUK, I.A. (2019). "Four Problems of SCO in Connection with its Enlargement", Routledge, *Russian Social Science Review*, 60(2): 119-136.

FLIKKE, G. (2016). "Sino-Russian Relations: Status Exchange or Imbalanced Relationship ?", Routledge, *Problems of Post-Communism*, 63: 159-170.

FOREIGN POLICY CONCEPT OF THE RUSSIAN FEDERATION (2016). https://www.mid.ru/en/foreign_policy/official_documents/-/asset_publisher/CptICk6BZ29/content/id/2542248, (21.05.2021).

GATEV, I. ve DIESEN G. (2016). "Eurasian Encounters: The Eurasian Economic Union and the Shanghai Cooperation Organization", Routledge, *European Politics and Society*, 17(51):133-150.

GERMOND, B. (2015). "The Geopolitical Dimension of Maritime Security", *Marine Policy*, 54: 137-142.

HASNAT, S.F. ve AWAN, Z. (2016). "Shanghai Cooperation Organization as a Platform for Regional Understanding: Its Economic, Political Security Potential", *Perceptions*, 21(1):83-100.

KAVAS, A.Y. (2018). *Sovyet Sonrası Dönemde Rusya'nın Bölgesel Bütünleşme ve İşbirliği Projelerine Yönelik Politikaları*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

KATITAŞ, G. (2019). "Asya'da Çin ve Rusya Bölgeselciliği: Modern İpek Yolu Projesi ve Avrasya Ekonomik Birliği", *Uluslararası Siyaset Bilimi ve Kentsel Araştırmalar Dergisi*, 7: 119-141.

LANTEIGNE, M. (2018). "Russia, China and teh Shanghai Cooperation Organization: Diverging Security Interests and the 'Crimea Effect'",

KAVAS A. Y. (2021). Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Genişleme Politikalarında 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolunun Rolü. *DA&MS*. 1(1), 55-65.

https://www.researchgate.net/publication/322158646_Russia_China_and_the_Shanghai_Cooperation_Organization_Diverging_Security_Interests_and_the_'Crimea_Effect', (05.05.2021).

MACHAFFIE, J. (2011). “The Potential for a China-Russia Military Alliance Explored”, *Alternatives, Turkish Journal of International Relations*, 10 (2-3):21-44.

MÜTERCİMLER, E. (2011). *Stratejik Düşünme*, Alfa Basım Yayım, İstanbul.

OBYDENKOVA, A. (2006). “New Regionalism and Regional Integration: The Role of National Institutions”, *Routledge, Cambridge Review of International Affairs*, 19(4): 589-610.

SETH, S. (2020). “One Belt One Road”, <https://www.investopedia.com/terms/o/one-belt-one-road-obor.asp>, (16.05.2021).

SHANGHAI COOPERATION ORGANIZATION CHARTER (2001), <https://people.unica.it/annamariabaldussi/files/2015/04/SCO-Charter.pdf>, (27.04.2021).

SVETLICINIL, A. (2018). “China’s Belt and Road Initiative and The Eurasian Economic Union: Integrating the Integrations,” *Public Administration Issues, Special Issue*, 7-20.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ TİCARET BAKANLIĞI, “Bölgesel Kapsamlı Ekonomik Ortaklık (RCEP) Anlaşması İmzalandı”, <https://ticaret.gov.tr/blog/ulkelerden-ticari-haberler/malezya/bolgesel-kapsamli-ekonomik-ortaklik-rcep-anlasmasi-imzalandi>, (30.05.2021).

TÜYSÜZOĞLU, G. ve ÖZGEN, C. (2020). “The Relationship between the 21st Century Maritime Silk Road Initiative and Chinese Naval Strategy”, *Alanya Akademik Bakış Dergisi*, 4(2):283-303.

TÜYSÜZOĞLU, G. (2018). “Yumuşak Güç Kavramı Çerçevesinde Avrasya Ekonomik Birliği ve Kuşak Yol İnisiyatifinin Değerlendirilmesi”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, 13(25):163-188.

DOĞU AKDENİZ DENİZ YETKİ ALANI PAYLAŞIMI SORUNUNUN ENERJİ JEOPOLİTİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

EFFECT OF THE EASTERN MEDITERRANEAN SEA JURISDICTION SHARING ISSUE ON ENERGY GEOPOLITICS

ÖZ Doğu Akdeniz, genel hatlarıyla Akdeniz'e kıyısı olan Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır, Gazze Şeridi ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC)'nin yönetimindeki Kıbrıs adasını içine alan bölgeyi ifade etmektedir. Bölge, son yıllarda yayınlanan raporlar ve yapılan rezerv keşifleriyle dünyanın ilgisini çekmeyi başarmaktadır. Doğu Akdeniz Bölgesinde enerji kaynaklarının keşfedilmesi, kıyıdaş devletler arasında var olan deniz yetki alanları uyumsuzluğu sorunlarını derinleştirmiştir. bölgede yeni denklemler kurulmasına neden olmaktadır. Bölge devletleri arasında var olan tarihsel uyumsuzlukların yanı sıra ekonomik ve siyasal uyumsuzlar, sorunun çözülmesi için hukuksal perspektifin ne kadar önemini ortaya koymaktadır. 1982 BMDHS bu kaynaklardan faydalanılması için kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge kavramları kapsamında devletlere egemen yetkiler tanımaktadır. Bölgedeki en uzun kıyı şeridinde sahip olan Türkiye; var olan kaynakların çıkarılması işletilmesi ve uluslararası pazarlara ulaştırılması noktasında hukuksal anlamda önemli bir konuma sahiptir. Doğu Akdeniz'e kıyıdaş devletlerin, deniz yetki alanlarını eşit uzaklık yöntemi ile sınırlandırmaya çalışmaları bu bölgedeki sorunun temelini oluşturmaktadır. Akdeniz coğrafyasının içinde bulunduğu girift yapı sorunun hakkaniyet ilkesi temelinde çözülmesini gerektirmektedir. Bu çalışmada Doğu Akdeniz Bölgesindeki deniz yetki alanları uyumsuzlukları incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Doğu Akdeniz, Kıbrıs, 1982 BMDHS, Münhasır Ekonomik Bölge, Enerji

ABSTRACT The Eastern Mediterranean in general terms Mediterranean coast of Turkey, Syria, Lebanon, Israel, Egypt, Gaza strip and the Greek Cypriot Administration (GCA) refers to the region that covers the island of Cyprus under the management of Turkish Republic of Northern Cyprus (TRNC). The region has managed to attract the world's attention with the reports and reserve discoveries published in recent years. The discovery of energy resources in the Eastern Mediterranean region has deepened the problems of the dispute between coastal states of maritime jurisdiction issue. It causes new equations to be established in the region. In addition to the historical disputes between the states of the region, the economic and political disagreements reveal the importance of the legal perspective to resolve the problem. 1982 UNCLOS authorizes sovereign powers to states within the content of the continental shelf and Exclusive Economic Zone Concepts in order to benefit from these resources. Turkey, which has the longest coastline in the region; has an important legal position in terms of extracting existing resources and operating and delivering them to international markets. The efforts of the coastal states to the Eastern Mediterranean to limit their maritime jurisdictions to an equal distance method form the basis of the problem in this region. The complex structure of the Mediterranean geography requires the problem to be solved on the basis of the principle of fairness. This study will examine the conflict over the jurisdiction of the Eastern Mediterranean Region.

Key Words: Eastern Mediterranean, Cyprus, 1982 UNCLOS, Exclusive Economic Zone, Energy

Münevver YÜKSEL

ykslmmunewer@gmail.com

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 05.05.2021

Kabul Tarihi : 29.06.2021

1. GİRİŞ

Doğu Akdeniz bölgesindeki hidrokarbon kaynaklarının keşfedilmesiyle beraber deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sorunu önem kazanmıştır. Doğu Akdeniz’de keşfedilen enerji kaynakları bölge ülkeleri için yeni fırsatlar ve tehditler yaratmakla birlikte; barış ve istikrarın sağlanması noktasında endişelerin artmasına neden olmaktadır. Söz konusu rezervlerin yalnızca kaynak ülkelerin değil, aynı zamanda çevre ülkelerin de enerji taleplerini karşılayabilecek potansiyelde olması bölge dışındaki aktörlerin de ilgisini buraya çekmektedir. Türkiye’nin kıyıdaş devletlerarasında en uzun kıyı şeridinde sahip olması; bölgedeki temel aktörler arasında ön plana çıkarmasına sebep olmaktadır. Türkiye, enerji konusunda büyük oranda dışa bağımlıdır; bu bağımlılığın neden olduğu cari açık Türkiye’nin ekonomik büyümesi önünde olumsuz etki oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz bölgesinde keşfedilen doğal gaz rezervleri Türkiye’nin enerjide dışa bağımlılığının azalmasında önemli bir kaynak oluşturmaktadır. Türkiye, Doğu Akdeniz Bölgesindeki mevcut ve potansiyel kaynaklardan istifade etmek için kıyıdaş devletlerle antlaşmalar imzalayarak deniz yetki alanlarını sınırlandırmayı amaçlamaktadır. Bölgedeki kıyıdaş devletlerin birçoğunun henüz bir sınırlandırma antlaşması imzalamaması, potansiyel rezervlerin keşfi ve üretimi önündeki en büyük engellerden birini oluşturmaktadır (Stanič, A, Karbuz, S, 2020:15). Yunanistan ve Türkiye arasında süre gelen anlaşmazlıklar, GKRY’nin KKTC’nin haklarını göz ardı ederek imzaladığı tek taraflı antlaşmalar, İsrail ile Filistin arasındaki tarihsel uyuşmazlıklar ve diğer kıyıdaş devletlerde yaşanan istikrarsızlar potansiyel enerji kaynaklarından istifade edilmesi önünde handikap oluşturmaktadır. Bu çalışmanın amacı; Doğu Akdeniz’deki deniz yetki alanları uyuşmazlığının çözümü için uluslararası hukuktan kaynaklanan hakların tanımlanması, bu hakların bölgedeki hidrokarbon jeopolitiği üzerindeki etkisinin incelenmesidir. Bu amaçla, Türkiye’nin uluslararası hukuktan kaynaklanan hakları nelerdir? Bölgedeki aktörler arasındaki sorunlar işbirliği içerisinde, hakkaniyete uygun olarak çözülebilir mi? Hakkaniyet ilkesi kapsamında, Türkiye’nin savlarını destekleyen Uluslar Arası Adalet Divanı (UAD) kararları nelerdir? Sorularına cevap aranacaktır. Çalışmada: 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, bölge ülkeleri arasında imzalanan sınırlandırma antlaşmaları, UAD tarafından verilen kararlardan faydalanılacaktır.

2.HAKKANİYET İLKESİ KAPSAMINDA DENİZ YETKİ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI

Deniz yetki alanları paylaşımı konusundaki uyuşmazlıkların, uluslararası hukuka uygun olarak çözülmesi için öncelikle faydalanılacak kaynaklar belirlenmelidir. Bu kaynaklar, UAD Statüsünün 38. Maddesinde açıkça belirtilmiştir. Divana göre, devletlerarasındaki uyuşmazlıkları çözmek için faydalanılacak kaynaklar arasında asli ve tali olmak üzere bir ayrıma gidilmelidir. Asli kaynaklar arasında uluslararası antlaşmalar ve sözleşmeler öncelik sahibidir; ardından örf ve adet kuralları (teamül) ve hukukun genel ilkeleri incelenmelidir. Tali kaynaklar arasındaki ise; mahkeme kararları ve doktrin uyuşmazlığın çözülmesinde yardımcı bir araç olarak kullanılmaktadır (International Court of Justice,1946). Devletlerarasındaki deniz yetki alanları uyuşmazlıklarının çözümünde uluslararası hukuka uygun olarak kullanılacak kaynakların başında, III. Deniz Hukuku Konferansında kabul edilen 1982 tarihli Birleşmiş Devletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) gelmektedir. Türkiye, III. Deniz Hukuku konferansının katılımcıları arasında yer almasına rağmen BMDHS’ye taraf değildir. BMDHS’nin 309. Maddesi antlaşmanın kimi hükümlerinin kendisine uygulanmaması konusunda taraflara çekinceye bulunma imkanı tanımamaktadır. Türkiye ile Yunanistan’ın Ege Denizinde karasularının genişliğinin belirlenmesi konusunda yaşadığı uyuşmazlık BMDHS’ye taraf olmamasına neden olmaktadır. Türkiye, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) gibi BMDHS’yi

imzalamamış, ancak sözleşmede düzenlenen MEB kavramının kendisi için örf ve adet kuralı oluşturduğunu kabul etmiştir (Biçici, 2018:36). Bunun en somut kanıtı, 5 Aralık 1986 tarihli Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz’de 200 deniz mili genişliğinde bir MEB ilanında bulunarak bölgedeki deniz yetki alanlarını sınırlandırmasıdır. (Resmi Gazete:1986). Türkiye’nin BMDHS’ye taraf olmaması bu sözleşmenin kendisine sağladığı hükümlerin bağlayıcılığını kabul etmediği anlamına gelmemektedir. BMDHS, uluslararası örf ve adet hukukunun somutlaşmış hali olarak kendisine taraf olmayan devletler içinde kaynak oluşturmaktadır. Bölgedeki anlaşmazlıkların temelini oluşturan enerji kaynaklarının paylaşımı sorunun çözümünde, MEB kavramı önemli etkiye sahiptir. BMDHS’nin 56. maddesi kıyıdaş devletlerin bu konudaki hak, yetki ve yükümlülüklerini belirlemiştir. Aynı sözleşmenin 57. Maddesi MEB genişliğini 200 deniz mili ile sınırlandırmıştır. Sözleşmenin 74. Maddesi sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletlerin MEB’lerinin nasıl sınırlandıracağına dair hükümler içermektedir. Sözleşmeye göre coğrafi koşullar bakımında dezavantajlı devletler, deniz yetki alanlarını antlaşmalar ile belirlemelidirler. BMDHS’nin 83. Maddesine göre devletler, kıta sahanlığının sınırlarını belirlerken hakkaniyet ilkesini göz önünde bulundurmalıdırlar. İlgili maddeler, hakkaniyete ilkesinin sınırlandırmadaki rolünü tanımlayarak, tek bir sınırlandırma yönteminin belirlenemeyeceğini göstermektedir. Deniz yetki alanlarının hakkaniyete uygun olarak sınırlandırılmasındaki temel kaide; verilen kararın mevcut coğrafya ile uyumlu olup olmaması ile ölçülmektedir. Hakkaniyet ilkesi, pek çok unsurun bir arada düşünülerek adaletli bir sonuca ulaşılmasını amaçlamaktadır. Bunlardan ilki, yapılan sınırlandırmanın coğrafyanın yeniden şekillendirilmesine neden olmamasıdır. Türkiye ve Yunanistan arasındaki deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sorunun ana nedeni Yunanistan’ın egemenliği altında bulunan Girit, Kaşot, Kerpe ve Meis adalarının konumudur. BMDHS’nin 121 maddesi adaların sahip olduğu rejimi belirlemiştir. İlgili maddeye göre adaların boyutuna bakılmaksızın karasuları, bitişik bölge, kıta sahanlığı ve MEB’e sahip olabileceği belirtilmiştir (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982:66). Ancak insan yaşamına elverişli olmayan kayalıklar MEB ve kıta sahanlığına sahip olamayacaklarıdır (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982:66); (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982:66). Anakaranın bir parçası içerisinde değerlendirilmeyen adaların statüsü coğrafi koşullar göz önünde bulundurularak belirlenir. Tek bir devlete ait bir adanın veya adalar grubunun ortay hattın dışında yer almasının yaratacağı bozucu etki, hakkaniyet ilkesine aykırı olarak değerlendirilmektedir.

Hakkaniyet ilkesi çerçevesinde değerlendirilecek bir diğer unsur ise kapatmama, kıyı uzanımının kesilmemesi ilkesidir. Türk kıyılarının bitişğinde yer alan Meis Adası, ters tarafta bulunan ada konumunda yer almaktadır. Aynı zamanda Türkiye’nin kıyı görünümünü bozunuma uğratarak, coğrafyanın yeniden şekillendirilmesine neden olmaktadır. Adaların coğrafi olarak ters tarafta olması Anklav kavramı ile açıklanmaktadır. Türkiye’nin deniz etki alanları içinde bulunan ancak Yunanistan’ın egemenliği altında bulunan Meis adası sınırlı yetkiye sahip adalar arasında konumlanmalıdır. Kıyıları karşılıklı devletler arasında sınırlandırma yapılırken, yalnızca sınırlandırmaya konu olan kıyıların uzunluğu hesaba katılmaktadır. İki devlet arasındaki deniz alanlarının sınırlandırılmasında, devletlerin çakışmayan kıyıları hesaba katılmamaktadır. Bu nedenle hangi kıyıların sınırlandırmada esas alınacağına belirlenmesi önemli bir husus olarak görülmektedir. Kıyı uzunluğunun belirlenmesinde adaların rolü değişkenlik göstermektedir. Eğer bir devletin sahip olduğu adalar, anakaranın bir parçası olarak kabul ediliyorsa kıyı uzunluğunun belirlenmesinde aktif bir rol oynamaktadırlar. Adalarının anakaranın bir parçası olarak değerlendirilmesinde sahip olduğu konum oldukça önemlidir. İki devlet arasında deniz yetki alanları sınırlandırılmasında kabul edilecek, eşit uzaklık hattı üzerinde kayda değer bir etkiye sahip olmayan adalar anakaraya bağlı olarak kabul edilmektedirler. Bahsedilen anakaraya bitişik adalar tam etkiye sahip iken; iki devlet arasında eşit uzaklıkta bulunan adaların sınırlı etkiye sahip olabileceği öngörülmektedir.

Devletlerin denizler üzerinde sahip oldukları haklarının kaynağı, kara ülkesi üzerinde sahip oldukları egemenliktir. Devletler, denizler üzerindeki söz konusu haklarını kıyıları aracılığı ile kullanırlar. Ancak bu hakkın kullanılmasında kıyıların ardında bulunan kara kütlelerinin rolü bulunmamaktadır. UAD Libya Malta davasında aldığı “kıyının ardında kalan kara kütlesi kıta sahanlığının belirlenmesinde hak kazanım için temel oluşturmaz” kararı uyuşmazlığın Malta lehine çözülmesine neden olmuştur.(Schofield, 2015:11). Bu karara göre devletler kara ülkesindeki egemenliğinden kaynaklanan haklarını yalnızca kıyıları aracılığı ile kullanabilirler. Devletler kara ülkesinden kaynaklanan egemenlik haklarını, kıyıları aracılığıyla kullanması ilkesi bir başka ilkenin önem kazanmasına neden olmaktadır. Devletlerin sahip oldukları kıyı uzunlukları, orantılılık ilkesi kapsamında değerlendirilmektedir. Orantılılık ilkesi, sınırlandırmanın hakkaniyete uygun olarak belirlenmesinde kullanılan en önemli yöntemlerden birini oluşturmaktadır. Sınırlandırma işlemine tabi olan ilgili devletlerin deniz yetki alanlarının genişliği belirlenirken, kıyı uzunluklarının oranı hesaba katılması gerekmektedir. GKRY, Doğu Akdeniz Bölgesine kıyıdaş devletlerle imzaladığı antlaşmalarda deniz yetki alanlarının dış sınırını belirlerken eşit uzaklık ilkesini benimsemiştir. Ancak, her bir uyuşmazlık kendi koşulları içerisinde değerlendirilmelidir. Dünya’da var olan coğrafi yapıların her biri, birbirleri arasında farklılık göstermektedir. Bu nedenle, deniz yetki alanlarının belirlenmesinde tek bir yönetimin uygulanması mümkün olmamaktadır. Türkiye, Doğu Akdeniz’in yarı kapalı bir deniz olarak kendine özgü coğrafi koşullarına işaret etmektedir. Tüm kapalı ve yarı kapalı denizlerde olduğu gibi, Doğu Akdeniz’inde özel koşullarına uyulmalıdır (Acer, 2021:106). Doğu Akdeniz Bölgesindeki uyuşmazlıkların temelinde, GKRY’nin bir ada devleti olarak sınırlı kıyı uzunluğuna sahip olmasına rağmen; eşit uzaklık yöntemini benimsemiş olması yatmaktadır. Bölgedeki sınırlandırma sorununun hakkaniyete uygun bir şekilde çözülmesi için GKRY’nin kıyı uzunlukları ile komşu devletlerin kıyı uzunlukları arasında orantılılık esasına dayanarak deniz yetki alanlarının sınırları yeniden değerlendirilmesi gereklidir.

3. DOĞU AKDENİZ BÖLGESİNE KIYIDAŞ DEVLETLERİN YAPMIŞ OLDUĞU SINIRLANDIRMA ANTLAŞMALARI

Doğu Akdeniz Bölgesinde yaşanan deniz yetki alanları sınırlandırılması sorunu, GKRY’nin 2 Nisan 2004 yılında kıyıdaş devletlerin ve KKTC’nin haklarını göz ardı ederek MEB ilanında bulunması ile başlamıştır (Yaycı, 2012:17). GKRY, adanın tek yasal temsilcisi olduğunu iddia ederek Mısır, Lübnan ve İsrail ile MEB antlaşması imzalaması, KKTC ile içinde bulunduğu siyasal krizleri derinleştirmiştir. GKRY, kendisine 300 km uzaklıkta bulunan Mısır ile 17 Şubat 2003 tarihinde MEB antlaşması imzalamıştır. Taraflar arasında imzalanan antlaşmada sınırlandırma yöntemi olarak ortay hat esas alınmıştır (Biçici, 2018:37). GKRY’nin, Mısır hükümeti ile eşit uzaklık ilkesini benimseyerek imzaladığı antlaşma Mısır’ın deniz yetki alanlarında egemenlik kaybına neden olmaktadır. İlgili kıyı uzunlukları dikkate alındığında Mısır, 21.500 kilometrekarelik bir hak gaspına uğramaktadır. (Yaycı, 2012:52). Lübnan ve GKRY, 2007 yılının Ocak ayında MEB sınırlarını belirleyen bir antlaşma imzalamıştır. GKRY Parlamentosu, Lübnan ile imzaladığı MEB antlaşması sonrasında 26 Ocak 2007 tarihinde Kıbrıs Adası’nın güneyinde 13 adet ruhsat sahası ilan ederek bu bölgede petrol ve doğalgaz aranması ve çıkarılması için lisansa açmıştır (Erdurmaz:2011). GKRY, Lübnan ile imzaladığı antlaşma kapsamında kuzeyden güneye uzanan 6 nokta belirlenmiş, bu noktaların en kuzeyinde yer alan 1 numaralı sınır noktası Suriye’nin deniz yetki alanları ile çakışmaktadır (Hamd ve diğerleri, 2015:31). GKRY ve Lübnan hükümeti arasında imzalanan 6 noktanın en güneyinde yer alan 6 numaralı sınır noktası ise; İsrail ile Lübnan arasındaki uyuşmazlık bölgesi ile çakışmaktadır. GKRY ve Lübnan, imzaladıkları antlaşmada belirlenen noktaların oluşturduğu sınırların gelecekte başka bir tarihte değiştirilebileceği konusunda anlaşmışlardır. GKRY’nin KKTC’nin haklarını göz ardı ederek adanın tamamı adına antlaşmalar YÜKSEL M. (2021). Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanı Paylaşımı Sorununun Enerji Jeopolitiği Üzerindeki Etkisi. DA&MS. 1(1), 66-74.

yapması Türkiye'nin tepkisini çekmiştir. Söz konusu antlaşma, Türk hükümetinin baskıları sonucunda Lübnan parlamentosundan geçmemiş, hukuki olarak bağlayıcı nitelik kazanmamıştır. Lübnan parlamentosu, 17 Ağustos 2010 tarihinde petrol ve doğal gaz rezervlerinin araştırılmasına izin veren yasal düzenlemeyi onaylamış; 19 Ekim 2010 tarihinde BM Genel sekreterliğine deniz yetki alanlarının koordinatlarını belirten bir bildirimde bulunmuştur(Yaycı, 2012:28). Lübnan, Doğu Akdeniz Havzasında ki deniz yetki alanlarını, oldukça erken bir tarihte lisansa açmasına rağmen gerek ülkedeki iç karışıklıklar gerekse İsrail ile Kariş gaz sahası nedeniyle yaşadığı uyuşmazlık sondaj faaliyetlerinin kesintiye uğratmaktadır. Lübnan, lisansa açtığı parsellerde Shell ile anlaşma sağlamış, sondaj faaliyetlerini başlatmıştır. Ancak Shell artan baskılar sonucunda Kariş gaz sahasının yalnızca Lübnan'a yakın kıyılarında sondaj yapacağına dair İsrail'e taahhüt vermek zorunda kalmıştır. GKRY, 17 Aralık 2010 tarihinde İsrail ile MEB antlaşması imzalayarak deniz sınırlarını belirlemiştir. Sınırlandırmada, eşit uzaklık yönetimi benimsenerek 12 nokta üzerinde antlaşmaya varılmıştır. Bu 12 noktanın en kuzeyinde bulunan 1 numaralı sınır noktası Lübnan ile İsrail arasındaki uyuşmazlık alanlarıyla çakışırken, en güneyinde yer alan 12. nokta ise İsrail'in tarihi uyuşmazlıklar yaşadığı Filistin'in Gazze şeridi ile çakışmaktadır. İsrail, deniz yetki alanlarını bu bölgeyi de içine alacak şekilde genişletmektedir. Filistin'in sahip olduğu deniz yetki alanları İsrail ile Mısır arasında imzalanacak antlaşmada bozucu etki yaratarak iki ülke arasında tampon bir bölge oluşturmaktadır. İsrail'in, Doğu Akdeniz bölgesinde yalnızca GKRY ile sınırlandırma antlaşması bulunmaktadır. İsrail ile GKRY'nin eşit uzaklık yönetimini benimseyerek imzalamış oldukları antlaşmaya göre İsrail 4.600 kilometrekarelik bir alanda hak sahibi olabileme imkânını elinden kaçırmaktadır(Yaycı, 2012:52). İsrail 1996 yılında Akabe Körfezi üzerinde, Ürdün ile eşit uzaklık yöntemi uygulayarak bir sınırlandırma antlaşması imzalamıştır (United Nations", Maritime Boundary Agreement Between the Government of the State of Israel and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan, 1996). İsrail'in, kuzey ve güney kıyılarında yer alan Lübnan ve Filistin ile yaşadığı tarihsel uyuşmazlıklar sınırlandırma antlaşması imzalamasının önünde engel oluşturmaktadır. Suriye, Doğu Akdeniz Bölgesindeki kıyıdaş devletlerle henüz bir sınırlandırma antlaşması imzalamamıştır. Suriye, 8 Kasım 2003 tarihinde aldığı karar neticesinde karasularının genişliği 12 deniz mili, Bitik bölgesinin genişliği 24 deniz mili MEB'inin genişliğini ise; 200 deniz mili olarak belirlenmiştir. İlgili kanun, 19 Kasım 2003 tarihinde resmi gazete yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Lübnan, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda defalarca çağrıda bulunmasına rağmen Suriye bu çağruları cevapsız bırakarak deniz sınırlarını tek taraflı olarak belirlemiştir.(Definition Act of Internal Waters and Territorial Sea Limits of the Syrian Arab Republic, 2003:4). Doğu Akdeniz Bölgesine kıyıdaş ülkelerden bir diğeri ise Libya'dır. Tripoli 'de bulunan Libya Genel Halk Komitesi 27 Mayıs 2009 tarihinde tek taraflı olarak MEB ilanında bulunmuştur. Libya, söz konusu sınırlarını Birleşmiş Milletlere (BM) deklare etmiştir. Libya, MEB'ini ilan ederken kıyıdaş devletler ile MEB sınırının belirlenmesi konusunda müzakere edebileceğini BM'e bildirmiştir. (Yaycı, 2012:47) Libya'nın Akdeniz'de deniz yetki alanlarını sınırlandırdığı bir diğer devlet ise Türkiye'dir. 27 Kasım 2019 tarihinde imzalanan "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Libya Devleti Ulusal Mutabakat Hükümeti Arasında Akdeniz'de Deniz Yetki Alanları Sınırlandırmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" neticesinde Türkiye ve Libya belirledikleri koordinatları BM'e bildirerek sınırlandırmayı gerçekleştirmişlerdir(AA:2019). Türkiye'nin özellikle Yunanistan Hükümetinden önce davranarak, Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti (UMH) ile antlaşmaya varması mevcut statüko içerisinde önemli bir hamle olarak değerlendirilmektedir. Yunanistan Hükümeti, Libya'nın Kuzeyinde bulunan Girit adasının kendi ülkesinin dış sınırını oluşturduğunu iddia ederek Girit adasına tam yetki verilmesini konusunda uluslararası kamuoyu oluşturmaya çalışmaktadır. Yunanistan, Girit Adasının kıta sahanlığı ve MEB alanına sahip olduğunu iddia ederek Türkiye ve BM tarafından tanınan Libya hükümetinin imzalamış olduğu antlaşmanın uluslararası hukuka aykırı olduğunu iddia etmektedir. BM tarafında

tanınan Libya Hükümetini ve Türkiye'yi Girit adasını görmezden gelmekle suçlamaktadır. Yunanistan'ın Girit adasını temel alarak yürüttüğü dış politika, hakkaniyet ilkesiyle uyumsuzdur. Girit adası, Yunanistan anakarasının bir parçası olarak değil, yalnızca sınırlı etkiye sahip adalar kapsamında değerlendirilerek yalnızca karasuları ile sınırlandırılmalıdır. Yunanistan egemenliği altında bulunun; Girit, Kaşot, Kerpe ve Meis adaları ile bölgede etkinliğini artırmaya çalışmaktadır. Libya ile Yunan ana karası arasında bulunan Girit adası sınırlandırmada bozucu etki yaratmaktadır. Atina Hükümeti, Girit üzerinden Libya ile eşit uzaklık ilkesi kapsamında deniz yetki alanlarını sınırlandırmayı hedeflemektedir. Yunanistan'ın deniz yetki alanlarını sınırlandırırken kendi ana karası dışında bulunan adaları kullanması Türkiye tarafından tepki ile karşılanmaktadır. Atina hükümeti, Doğu Akdeniz bölgesinde ülkesinin dış sınırını belirlerken adaları kullanmasına karşın; İtalya ile İyon denizinde yaptığı anlaşmada anakara kütesini kendi ülkesinin dış sınırı olarak belirlemiştir. Yunanistan, kendi kıyılarına kilometrelerce uzaklıkta bulunan adaların deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında tam yetkiye sahip olduğunu iddia etmesi bölgede yaşanan deniz sınırı anlaşmazlıklarının temelini oluşturmaktadır. GKRY ise bölge Yunanistan ile beraber hareket etmektedir. Doğu Akdeniz'in Avrupa Birliği sularının dış sınırını oldurduğunu iddia ederek meşruiyetini artırmaya çalışmaktadır. GKRY'nin iddia ettiği Kıta sahanlığı ile Türkiye'nin sahip olduğu kıta sahanlığı bölgeleri birbiri ile çakışmaktadır. Türkiye'nin kabul ettiği kıta sahanlığı sınırları GKRY'nin iddialarının yüzde altmış dokuz oranında azaltılmasını öngörmektedir (Euronews:2019). Söz konusu deniz yetki alanları GKRY'nin güneyinde yer alan gaz sahalarının birçoğunun aslında başka devletlere ait olduğu anlamına gelmektedir. Özellikle Afrodit, Calypso, Glaucus gaz sahaları kendisinden daha büyük gaz sahalarına sahip İsrail ile Mısırın deniz yetki alanları içerisinde konumlanabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Mısırın sahip olduğu Zohr Gaz sahası bölgedeki en yüksek rezerve sahip saha olarak değerlendirilmektedir. Calypso ve Glaucus gaz sahaları Zohr sahasından kopan ve jeolojik olarak buraya bağlı sahalar olarak değerlendirilmektedir. Doğu Akdeniz bölgesinde yaşanan karmaşanın düğümünü Kıbrıs Sorunu oluşturmaktadır. Kıbrıs adası Türkler ve Rumlara ev sahipliği yapmaktadır. GKRY Doğu Akdeniz bölgesindeki kıyıları parsellere ayırarak ihalelere açmış; pek çok uluslararası şirket burada faaliyet yürütmesine izin vermiştir. Ancak deniz yetki alanlarının sınırlandırılması işlemi yapılırken Kıyıların uzunluğu dikkate alınarak bir sınırlandırılmaya gidilmelidir. Çünkü devletler karasal egemenliklerini kıyıları aracılığı ile kullanmaktadırlar. KKTC'nin kıyı uzunluğu GKRY'nin kıyı uzunluğuna oranla daha fazla olması elde edilen gelirden daha fazla pay elde etmesi anlamına gelmektedir. gereklidir. Libya, Malta davasında görüldüğü gibi devletlerin sahip oldukları kara kütlelerinin bir önemi yoktur, önemli olan sahip oldukları kıyı uzunluklarıdır. Bu nedenle KKTC ve Türkiye kıyı uzunluklarını dikkate alan argümanlar üretmek KKTC'nin haklarının korunması için adımlar atmalıdır.

4. HAKKANİYET İLKESİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLEMESİ GEREKEN UAD KARARLARI

4.1. Libya-Malta Davası

Libya ve Malta devletleri, kıta sahanlığı uyuşmazlığı sorununu çözmek için 1976 yılında UAD'na başvurmuşlardır. Malta ve Libya arasındaki kıta sahanlığının sınırlandırılması meselesinde, tarafların bir birine muhalefet eden iki temel argümanı mahkeme tarafından dikkate alınmıştır. Libya, doğal uzantı ilkesinin kıta sahanlığının belirlenmesi noktasında hukuksal bir temel oluşturduğunu iddia etmiştir. "Rift zone" bölgesinin tarafların sahip olduğu kıta sahanlığının dış sınırını oluşturduğunu ileri sürmüştür (International Court of Justice,1985:19). BMDHS, devletlerin jeofiziksel özellikleri ne olursa olsun kendi kıyılarından itibaren 200 millik bir mesafeye kadar kıta

sahanlığı alanlarında hak iddia etme olanağı sağlamaktadır; ancak Libya ve Malta arasındaki mesafe 400 milden daha azdır. Bu nedenle, jeolojik özellikler göz önünde bulundurularak kıta sahanlığının 200 milin ötesine taşınması imkansızdır. UAD, “Rift zone” bölgesinin doğal bir sınır oluşturmadığı kararına varmıştır (International Court of Justice,1985:26). Malta, devletlerin egemen eşitliği ilkesine dayanarak kıyı uzunluklarının oranına bakılmaksızın eşit uzaklık ilkesi temelinde bir sınırlandırmaya gidilmesi gerektiğini iddia etmiştir. Mahkeme Malta’nın iddiasını reddetmiş; coğrafi koşulların dikkate alındığı orantılılık ilkesi temelinde sınırlandırma yapılması gerektiğini taraf devletlere bildirmiştir. Mahkeme tarafların kıyı uzunluklarını not etmiş ve her bir devlete atfedilen kıta sahanlığı alanları arasındaki oranları karşılaştırmıştır. Adil bir sonuç elde etmek için, iki devlet arasındaki kıta sahanlığı sınır çizgisinin, Malta kıyıları yakınında belirlenmesi gerektiği kararına varmıştır. Söz konusu alanda, tarafların kıyıları birbirine zıt konumdadır. Sınırlandırma iki devlet arasındaki ortay hattın kuzeye doğru taşınması ile gerçekleştirilmiştir. Mahkeme kıyı uzunluklarını dikkate alarak, Malta’nın daha kısıtlı bir deniz yetki alanına sahip olması gerektiğini savunmuştur. Bu nedenle, belirlenen ortay hat Libya’nın kuzeyine kaydırılarak Malta’nın deniz yetki alanlarını kısıtlanmıştır. Libya-Malta davası, Doğu Akdeniz havzasında yaşanan deniz yetki alanları sınırlandırılması sorununun birçok noktasına ışık tutmaktadır. Libya ile Malta arasındaki bu uyuşmazlık, adalardan kaynaklanan diğer uyuşmazlıklardan farklı nitelikler göstermektedir. Malta bir ada devleti olarak, başka bir ülkenin egemenliği altında bulunmamaktadır. Malta’nın bulunduğu coğrafi konum ve sahip olduğu egemenlik haklarının sınırı, Kıbrıs adasının konumu ile eş görülebilir. Libya-Malta davası göz önüne alınarak yapılacak olana değerlendirmede GKRY’nin Doğu Akdeniz Havzasına kıyıdaş devletlerle ortay hat üzerinden bir sınırlandırma yapması, makul bir çözüm olarak değerlendirilmemelidir.

4.2. Romanya-Ukrayna Davası

Karadeniz’e kıyıdaş iki komşu devlet olan Romanya ve Ukrayna’nın, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda yaşadıkları uyuşmazlık 16 Eylül 2004 tarihinde, Romanya tarafından yapılan başvuru ile UAD’ye taşınmıştır (International Court of Justice:2004). UAD, 2009 yılında Ukrayna lehine bir karara vararak; eşit uzaklık ilkesi temelinde bir sınırlandırma yapılması gerektiğini bildirmiştir. UAD, Romanya ve Ukrayna arasındaki deniz yetki alanlarını belirlerken, Serpent (Yılan) Adası’nın sınırlandırmada bir değişiklik meydana getirmediğini tespit etmiştir. Bu nedenle, Serpent adasının kıyıları sınırlandırmaya tabi tutulmamıştır. (International Court of Justice:2004).

UAD, Serpent Adası’nın “insan yaşamına olanak vermeyen” ve “kendisine ait ekonomik hayatı olmayan” bir kayalık olduğunu bu nedenle MEB’inin ve kıta sahanlığının bulunamayacağı kararına varmıştır. UAD, Serpent Adası’nı Ukrayna kıyıları içerisinde değerlendirmenin coğrafyayı yeniden şekillendiren bir nitelik taşıdığını ifade etmiştir. Bu nedenlerle, eşit uzaklık çizgisinin Serpent Adası kıyılarını dikkate almadan uygulamıştır. UAD’nin Serpent adasına ilişkin verdiği karar, adanın sadece karasuları ile sınırlandırılabilceği yönünde olmuştur. Bu karar, insan yaşamına elverişli olmayan adaların kara suları ile sınırlandırılması gerektiği yönünde örnek teşkil etmektedir.

4.3. İngiltere-Fransa Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı

Manş Denizine kıyıdaş iki ülke konumunda yer alana İngiltere ve Fransa’nın kıta sahanlığı sınırlarının belirlenmesi konusunda tahkim mahkemesinin aldığı karar; ters tarafta kalan adaların deniz yetki alanlarının belirlenmesinde örnek oluşturmaktadır. Taraflar devletler Manş Denizi’ndeki

kıta sahanlıklarının eşit uzaklık ilkesi ile hakkaniyete uygun bir şekilde sınırlandırılması konusunda anlaşma sağlamışlardır. Ancak eşit uzaklık ilkesinin uygulanacağı kıyıların nereden başlaması gerektiği konusunda uyuşmazlık yaşanmıştır. (Delimitation of the Continental Shelf between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the French Republic, 1977:55). İngiltere, adalara kıta sahanlığı hakkı tanınmasını; Fransa kıyıları ile İngiliz egemenliği altında bulunan Kanal Adaları arasında bir sınırlandırma yapılması gerektiğini savunmuştur (Delimitation of the Continental Shelf between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the French Republic, 1977). Mahkeme İngiltere'nin iddiasını reddederek adaların anakara ile aynı etkiye sahip olmayacağı kararına varmıştır. Tahkim mahkemesi, İngiltere'ye ait olan ama Fransa kıyıları içinde ters yönde bulunan Kanal Adalarının yalnızca karasuları ile sınırlandırılması gerektiği bildirmiştir. Fransa'nın kıta sahanlığı sınırları içerisinde Anklav konumda yer alan kanal adaları yalnızca karasuları ile sınırlandırılmıştır. İngiltere ile Fransa arasında Kanal Adalarından kaynaklanan uyuşmazlık, Doğu Akdeniz'deki Yunan Adalarının sınırlandırılmasında emsal karar değerlendirilmelidir.

5. SONUÇ

Doğu Akdeniz bölgesindeki kıyıdaş devletlerin yaşadığı tarihsel uyuşmazlıklar, politik farklılıklar ve süre gelen istikrarsızlıklar bölgenin deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda anlaşma sağlamasını her geçen gün zorlaştırmaktadır. Ancak Yunanistan, kıyıdaş devletlerarasındaki anlaşmazlıkları kendi lehine kullanarak bölgedeki yerini her geçen gün sağlamlaştırmadır. Girit, Kaşot, Kerpe, Rodos ve Meis adaları ile oluşturduğu zincir, Türkiye'nin güneyindeki deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına engel oluşturmaktadır. Söz konusu adalar, buldukları konum itibariyle sınırlı etkiye sahip olduğunu ispatlayan mahkeme kararları mevcut bulunmaktadır. Yunanistan'ın söz konusu adaları kullanarak GKRY ile sınırlandırma antlaşması yapmasının önüne geçilmelidir. Türkiye'nin bölge devletleri ile iyi komşuluk ilişkileri geliştirerek yeni denizcilik antlaşmaları imzalamalıdır. Mısır, Zohr gaz sahası ile bölgedeki en zengin doğal gaz rezervlerine ev sahip ülke olarak ön plana çıkarken; İsrail sahip olduğu alt yapı ile her geçen gün önemini artırmaktadır. Türkiye'nin bu ülkelerle bir araya gelmesi ve bölgedeki enerji kaynaklarının ticareti konusunda ortak bir paydada buluşması bölgedeki istikrarın sağlanması noktasında oldukça önemlidir. Türkiye enerji ithalatçısı bir devlet olarak, tedarikçi çeşitliliği sağlamak için bölge ülkeleri ile işbirliğini artırabilir. Bu her iki tarafında kazanç sağlamasına olanak tanımaktadır.

KAYNAKÇA

AA, (2019), “Türkiye-Libya anlaşması Türkiye'nin Doğu Akdeniz Politikasında Önemli Kazanım”, Erişim Adresi: <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/turkiye-libya-anlasmasi-turkiyenin-dogu-akdeniz-politikasinda-onemli-kazanim/1662097>

ACER, Y. (2021), “Turkey's Legal Approach to the Maritime Disputes in the Eastern Mediterranean.” *Insight Turkey*, vol. 23, no. Winter 2021, doi:10.25253/99.2021231.8.

International Court of Justice, (1977), “Britain and Northern Ireland, and the French Republic (UK, France)”, Erişim Adresi: https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XVIII/3-413.pdf

International Court of Justice, (1985), “Continental Shelf Libyan Arab Jamahiriya/Malta”, Erişim Adresi: <https://www.icj-cij.org/en/case/68>

- Euronews, (2019), “EU Sanctions Turkey For Drilling Off the Coast of Cyprus”, Erişim Adresi: <https://www.euronews.com/2019/07/16/eu-sanctions-turkey-for-drilling-off-the-coast-of-cyprus>
- International Court of Justice, (1946), “Statute of The International Court of Justice”, Erişim Adresi: <https://www.icj-cij.org/en/statute>,
- International Court of Justice, (2004) “Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania v. Ukraine)”, Erişim Adresi: <https://www.icj-cij.org/en/case/132>
- United Nations, (1996), “Maritime Boundary Agreement Between the Government of the State of Israel and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan”, Erişim Adresi: <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/ISR-JOR1996MB.PDF>
- Law of the Sea Bulletins, (2003) “Syrian Arab Republic”, <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/SYR.htm>
- HAMD ve diğerleri, (2011), “Lebanon Foreign Ministry, The Maritime Boundaries And Natural Resources of The Republic of Lebanon”, Erişim Adresi: https://www.lb.undp.org/content/lebanon/en/home/library/democratic_governance/the-maritime-boundaries-and-natural-resources-of-the-republic-of.html
- STANIÇ, A, KARBUZ, S. (2020). The challenges facing Eastern Mediterranean gas and how international law can help overcome them. *Journal of Energy & Natural Resources Law*, 1–35.
- SCHOFIELD, C.(2015), “State Practice on the Establishment of Multiple Maritime Boundaries: Assessing the Challenges of Separating Seabed and Water Column Boundaries”, *The Australian National Centre for Ocean Resources and Security*, Erişim Tarihi: <https://colp.virginia.edu/sites/colp.virginia.edu/files/shanghai-schofield.pdf>
- Resmi Gazete, (1986), “Karadeniz’de Münhasır Ekonomik Bölge İlanı”, <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19314.pdf>
- BİÇİCİ, U. (2018), “Türkiye’nin AB Üyesi Olan Komşu Devletlerle Yaşadığı Uluslararası Hukuktan Kaynaklanan Denizcilik ve Havacılık Sorunları”
- United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, (1982), Article 121, Erişim Adresi: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- United Nations, (1977), “Delimitation of the Continental Shelf between the United Kingdom of Great”, Erişim Adresi: https://legal.un.org/riaa/cases/vol_XVIII/3-413.pdf (Uğu18)
- ENDURMAZ, S. (2018), “Doğu Akdeniz’de GKRY’nin Münhasır Ekonomik Bölge İlanı, Petrol Aramaları ve Türkiye”, <http://turksam.org/dogu-akdeniz-de-gkry-nin-munhasir-ekonomik-bolge-ilani-petrol-aramalari-ve-turkiye>
- YAYCI, C. (2012) “Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye”, *Bilge Starteji Dergisi*, Cilt 4, Sayı 6, Bahar 2012.

DENİZ JEOPOLİTİĞİNİN KAVRAMSAL VE TEORİK KÖKENLERİ**CONCEPTUAL and THEORETICAL ORIGINS OF MARINE GEOPOLITICS**

ÖZ Geçmişten günümüze ülkelerin bulunduğu siyasi coğrafya, devletlerin kendi ulusal politikalarını belirlemede etkili olan en önemli unsurlardan birisi olmuştur. Coğrafya ve siyaset arasında bulunan bu yakın ilişkiden dolayı jeopolitika kavramı her dönem önemini korumuştur. Sanayi Devrimiyle birlikte kökten bir değişim geçiren dünya, jeopolitik yaklaşımların bilimsel anlamda gelişmesine de yol açmıştır. Ülkelerin her zaman bulunduğu coğrafyalar üzerinde kontrolün sağlamayı ve kendi dünya hakimiyetini gerçekleştirmeyi arzu etmeleri jeopolitik teorilerinin kökenlerini oluşturmuştur. Dünyanın %71'i sularla çevrili olması, günümüzde dünya üzerinde bulunan 150'den fazla ülkenin denizlere ya da okyanuslara kıyası bulunması ve dünya ticaretinin %90'ının denizler üzerinden gerçekleşmesi jeopolitik açıdan en çok deniz jeopolitiğinin etkilenmesine neden olmaktadır. Bundan dolayı bu çalışmada kavramsal olarak jeopolitika ve klasik jeopolitik teorilerden ise Deniz Hakimiyeti Teorisi'nin teorik kökeni incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Alfred Thayer Mahan , Jeopolitika, Coğrafya ve Deniz Jeopolitiği, Deniz Gücü Teorisi, Julian Stafford Corbet

ABSTRACT The political geography of the countries from the past to the present has been one of the most important factors effective in determining the national policies of states. Due to this close relationship between geography and politics, the concept of geopolitics has maintained its importance in all periods. The world, which has undergone a radical change with the Industrial Revolution, has also led to the scientific development of geopolitical approaches. The desire of countries to gain control over the geographies they have always been in and to realize their own world domination constituted the roots of geopolitical theories. The fact that 71% of the world is surrounded by water, that today more than 150 countries in the world have coasts to seas or oceans, and 90% of world trade takes place over the seas, geopolitically, marine geopolitics are the most affected. Therefore, in this study, the theoretical origin of geopolitics and the theory of sea domination from classical geopolitical theories has been examined.

Key Words: Alfred Thayer Mahan, Geopolitics, Geography and Marine Geopolitics, Theory of Sea Power, Julian Stafford Corbet

Furkan DUMAN

frkndmn.46@outlook.com

Araştırma Makalesi

Geliş Tarihi : 23.04.2021

Kabul Tarihi : 29.06.2021

1.GİRİŞ

Uluslararası İlişkiler’de güç kavramı yaklaşımı, geleneksel olarak ülkelerin sahip olduğu gücü yetenekleri çerçevesinde kullanabilmesi şeklinde değerlendirilir. Dolayısıyla uluslararası politikada güç kavramı, bir nitelik ve bir siyasetin yürütülebilmesi için sahip olunan birçok politika aracı özelliği taşımaktadır. Böylesi bir yaklaşım, ulusal güç kavramının “unsurları” veya “içeriklerini” oluşturan bütünler içerisinde kavramsal olarak ele alınabilir (Heywood, 2014:258). Bu unsurlar ve içerikler, stratejik anlamda zaman ve mekanın analiz edilmesi sonucu ortaya çıkan güç parametrelerinden oluşmaktadır. Bu güç parametreleri tarih ve coğrafya değişmez verileri meydana getirmektedir. Sabit verileri oluşturan bu unsurlar, kısa ve orta vadede herhangi bir irade tarafından değiştirilemeyecek verilerden oluşmaktadır. Yani bir ulusun, belli sınırlar içerisinde aynı coğrafyada yaşamlarını sürdürmelerinin bir sonucudur (Davutoğlu, 2012:181).

Bir bilim dalı olarak “Jeopolitika”, coğrafya hakkındaki sabit ve değişken verilerden hareket ederek bilimsel bir nitelik kazanır. Böylece siyasi coğrafyalara yönelik bilimsel çalışmaları şekillendirir. Sonuç olarak coğrafi konum, sadece fiziki olarak bir ülkenin sınırlarını ifade etmektedir. Jeopolitika ise o ülkenin küresel ve bölgesel güç merkezlerine göre coğrafi konumun ne anlama geldiğini belirleyen değişken nitelikli bir disiplini ifade etmektedir (Özsavaş Atay, 2016b:98). Örneğin, soğuk savaşın bitmesiyle uluslararası politikadaki jeopolitik değişim, İran ile Rusya arasındaki siyasi ilişkilerin gelişmesine neden olmuştur. Bu iki ülkenin ABD’nin tek kutuplu dünya düzenine karşı çok-kutuplu bir dünya düzeninin sağlanabilmesi için jeopolitik ve stratejik konumlarının sağladığı avantajların etkisiyle politik zemin ve stratejik açıdan ortak bir motivasyon etrafında hareket etmelerini sağlamıştır (Arıkan, 2014:58). Günümüzde gerek Suriye’de uygulanan politikalar gerekse de İran’ın Basra Körfezi’nde ABD ile yaşadıkları gerginlikler bu iki ülkenin siyasi ve jeopolitik açıdan, özellikle de deniz jeopolitiği açısından ABD’nin küresel hegomenyasına karşın ortak politikalar gerçekleştirmektedirler. Bu örnekler, uluslararası siyasetin bilimsel olarak açıklanmasında jeopolitikanın sabit ve değişken verilerinin ne kadar önemli olduğunu bize göstermektedir.

Ülkelerin sahip olduğu coğrafya ve topografya özellikleri tarih boyunca ülkelerin güç ve kapasite bakımından önemli güç unsuru kaynağı olarak değerlendirilmiştir. Ülkelerin elinde bulundurdukları toprakların büyüklüğü, dağlarla çevrili bir konumda yer alması, sık ormanlarla kaplı olması, ada ülkesi olması, sahip olduğu deniz alanlarının genişliği ya da dünya üzerinde bulunduğu konumu itibarıyla büyük bir avantaja sahip olmalarına neden olmaktadır (Arı, 2011:137). Fakat bu coğrafi üstünlüklerden o ülke toplumu faydalanabilir. Bir ulusun sahip olduğu coğrafi üstünlüklerden faydalanabilmesi için öncelikli olarak belli başlı değişimleri yaşaması ve bu değişimleri gerçekleştirebilmesi lazımdır. Bu değişimler, coğrafi çevre koşullarının sağladığı avantajları bir ülkenin ekonomik, teknik ve siyasi düzeninin başarılı bir şekilde gerçekleştirebilmesi ve istikrarlı bir şekilde devam ettirebilmesi büyük oranda belirleyici faktörlerdir (İşcan, 2004:49).

Siyasi yapıların fiziki coğrafya ile olan ilişkileri ve bu ilişkinin şekillendirdiği hareketli siyasi süreçler ilkçağlardan günümüze kadar inceleme ve araştırma konuları olmuştur. Fakat tüm dünya açısından bilimsel ve tutarlı jeopolitik ve jeostratejik teorilerin ortaya çıkmaya başlaması dünya siyasi coğrafyasının kesinlik kazanmaya başlamasından sonra ortaya çıkmaya başlamıştır. Bununla birlikte 19. yüzyılda sömürgecilik faaliyetlerinin kızışmaya başlamıştır. Böylece uluslararası hakimiyet teorileri, daha önceleri ülkeler arasındaki bölgesel taktik hedeflere yönelik hakimiyet mücadelelerini küresel stratejik hedeflere yönelik olarak kullanmaya yöneltmiştir. Bu stratejik değişimler dünya coğrafyasının siyasi açıdan karşılaştırmalı üstünlükleri gösteren bir çerçeve etrafında tekrardan yorumlanmasına neden olmuştur (Davutoğlu, 2011:102). Bu anlamda dış politika ve uluslararası siyaseti coğrafya üzerinden açıklamaya çalışan en önemli jeopolitik kuramcılardan biri Alfred Thayer Mahan olmuştur. Uluslararası İlişkeler disiplininin klasikleri arasında yer alan “Deniz Gücünün Tarih

Üzerine Etkisi” isimli eserini 1890 yılında yayınlıyarak modern deniz jeopolitiğinin temel ilkelerini ortaya koymuştur. Bu çalışmasında Alfred Thayer Mahan “büyük denizler ve ulaşım yolları üzerinde denetimi ele geçiren ülkelerin dünya gücü olabileceği ve diğerleri karşısında büyük bir avantaja sahip olabileceğini” öne sürerek denizler üzerinde hakimiyet kurmanın uluslararası politikada ne kadar önemli olduğunu ifade etmiştir. Böylece deniz jeopolitiğinin uluslararası ilişkilerde bir üstünlük kurma aracı olarak birçok devlet tarafından günümüze kadar benimsenmiştir (Arı, 2011:138).

2.COĞRAFYA VE KLASİK JEOPOLİTİK YAKLAŞIMLARIN TANIMI VE KAPSAMI

Coğrafya, ismini Eski Yunan zamanında ‘geo-yer; graphine-yazmak’ kelimelerinden ve ‘yerin tasviri/yazımı’ anlamına gelen ‘geographie/coğrafya’ kelimelerinden almaktadır. Coğrafya, kelime anlamıyla kullanılmaya başlandığı ilk zamanlardan itibaren uzun bir zaman ‘yerin tasviri’ şeklinde dünya da kabul görmüştür. Coğrafya, günümüzde kullanılan modern anlamına, diğer birçok bilim dalları gibi yeni bilim dallarına ayrıldığı XVIII. yüzyılda ulaşmıştır. Coğrafya, modern bir bilim olarak ilk başlarda matematik ve bölgesel olarak iki koldan gelişme göstermiştir. Bilimsel olarak bu iki koldan gelişme gösteren coğrafya, özellikle coğrafi keşiflerin hızlı bir şekilde artması sonucunda tüm dünyada tanınan bir bilim dalı olmuştur. Bununla birlikte diğer bilim dallarındaki gelişmelerin etkisiyle coğrafya bilimi çeşitlenip farklı dallara/kollara ayrılarak gelişmiştir. Tüm bu gelişim sürecinin sonucunda coğrafya, günümüzde “doğal ortam ile insanlar arasındaki karşılıklı etkileşimi araştırarak sonuçlarını sentez olarak veren bir bilim” şeklinde kullanılmaktadır (Gümüşçü, 2006:27). Bu bağlamda ‘Siyasi Coğrafya’ terimi, politika ve coğrafyanın bilimsel olarak bir arada incelenmesi ve araştırılması şeklinde yeni bir bilim dalı olmuştur. Konusu itibari ile de, tüm dünyada ya da dünyanın bir bölgesinde veya dünyanın herhangi bir ülkesinde doğal, beşeri ve ekonomik olayların dağılışı araştırmaktadır. Bu olaylar arasındaki ilişkileri neden-sonuç içerisinde araştırarak ülkelerin işleyişlerini düzenlemesi ve organize etmesi açısından özel görüşler beyan eden ya da ülkelere bu olaylar hakkında felsefe belirleyen bir bilim dalıdır (Arıbaş, 2007:5).

Bir SSCB astronotu olan Sergey Krikalev, uzayda geçirdiği 313 günün ardından 25 Mart 1992 yılında dünyaya geri dönmüştür. Sergey Krikalev, yeryüzene geri döndüğünde fiziksel yapısı (Kazakistan düzlükleri) değişmemiş olan aynı dünyaya geri geldiğini sanmıştı. Ancak uzaya gider iken SSCB’ye bağlı bir cumhuriyet olan Kazakistan Cumhuriyeti artık bağımsız bir devlet haline gelmişti. Kazakistan Cumhuriyeti, artık kendi yeni ekonomisini ve kültürel yaşantısını geliştirmekle uğraşmaktaydı. Sergey Krikalev’in uzaya gider iken giymiş olduğu astronot elbisesinde yer alan devlet (Kazakistan) amblemi gitmiş, yaşamış olduğu şehir olan Leningrad tarihi ismi olan Saint Petersburg ismini yeniden sahip olmuştu. Sergey Krikalev, uzay yolculuğuna başladıktan sonra Sovyetler Birliği’ni yöneten Komünist Parti eski gücünü yitirmiştir. Sovyetler Birliği’ni oluşturan devletler bağımsızlıklarını tek tek ilan etmiş ve böylece Sovyetler Birliği dağılmıştır (Tümertekin ve Özgüç, 1997:1). Sergey Krikalev’in yaşamış olduğu olaydan da anlaşılabilir gibi coğrafyanın sabit değişkenleri aynı kaldığı bir ortamda siyasi coğrafyanın kısa veya uzun bir sürecin sonunda değişebildiği görülmektedir. Siyasi coğrafyada meydana gelen değişimleri ve olayları incelemek ve açıklığa kavuşturma durumu ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda siyasi coğrafyayı açıklama görevi “güç analizi yapılırken, coğrafyanın değişen ve değişmeyen unsurlarını ele alan” ve coğrafyanın çeşitli dallara ayrılması sonucu ortaya çıkan ‘jeopolitika bilimi’ne düşmüştür. Coğrafya’nın ortaya çıkardığı bir bilim dalı olan jeopolitika kelimesini ilk defa İsveçli bir siyasi coğrafyacı olan Rudolf Kjellen (1863-1922) tarafından bilimsel bir terim olarak kullanılmıştır. Kelime anlamı “arz politikası, dünya politikasıdır” şeklinde olan jeopolitika, alanında daha sonraları Frederik Ratzel (1863-1904) gibi birçok bilim insanı yetişmiş ve bu bilim disiplinine katkıda bulunmuşlardır. Siyasi coğrafyayı açıklamaya ve anlamlandırmaya çalışan jeopolitika unsurları ve sınırları göz önüne alınarak

kapsamı:“Bir milletin, milletler topluluğunun (ittifaklar gibi) veya bölgenin mevcut platform üzerinde, değişmeyen unsurları (dünya üzerindeki yer, fiziki coğrafya özellikleri vb. gibi) ve değişen unsurları (sosyo-kültürel yapı, ekonomik, askeri ve politika gibi) dikkate alınarak, güç değerlendirmesi yapan, etkisi altında kaldığı o günkü dünya güç merkezlerini, bölgedeki güçleri inceleyen, değerlendiren, hedefleri ve hedeflere ulaşma şart ve aşamalarını araştıran, belirleyen bir ilimdir.”, şeklinde belirlenebilir (Arıbaş, 2007:8-9).

Hiç şüphesiz XIX. yüzyılın sonlarına doğru bilimsel olarak öne sürülmeye başlayan hakimiyet teorilerinin ve jeopolitik görüşlere etki eden düşüncelerin çok eski tarihlere dayandığı bilinmektedir. Diğerlerine hükmedebilme ve kendisini başkalarına kabul ettirebilme isteğinden dolayı hakimiyet kurma düşünceleri insanlık tarihi kadar eski zamanlara kadar uzanır. Böylece hakimiyet teorilerinin ortaya atılmasına zemin hazırlayan düşünceler, insanlık ve bilim dünyasının ilk zamanlarına kadar uzanmaktadır. Eski Yunan filozoflarından olan Aristoteles (MÖ. 384-322), Helenistik zamanının site devletleri üzerindeki etkisini araştırmıştır. Aristoteles bu araştırmalarında site devletleri ile coğrafi çevre arasında çok sıkı ilişkilere sahip olduğunu ifade etmiş ve insan ile yaşadığı coğrafya arasındaki bağları ortaya çıkarmıştır. Bu araştırmanın sonucunda Aristo, “devlet, coğrafi çevrenin bir eseridir. Coğrafi çevre, insanın en iyi dostudur” fikrine ulaşmış ve kendisinden sonra gelen birçok düşünür ve coğrafyacı üzerinde derin bir etki bırakmıştır. Roma İmparatorluğu zamanında Luckretius ve Strabon, Roma İmparatorluğu’nun elinde bulundurduğu geniş yüzölçümüne sahip olduğu coğrafi özelliklere göre düşünceler geliştirmişlerdir. Ortaçağa geçildiği zaman, Avrupa coğrafyasının bilim ve teknolojide karanlık bir dönem yaşadığı görülmektedir. Bunun tam aksine islam coğrafyası, bilim ve teknoloji alanında hızlı bir gelişme gösterdiği görülmektedir. Bu dönemde İbn-i Haldun, “Mukaddime” adlı eserinde ülkeler ve coğrafya arasındaki bağı ayrıntılı bir şekilde ele almıştır. Katip Çelebi yazmış olduğu eserlerinde, coğrafi çevrenin insanlar ve ülkeler üzerinde çok etkili olduğunu belirtmiştir. Bu bilim alanına gerekli önemi verilmemesi sonucunda Osmanlı İmparatorluğu’nun Batılı devletler karşısında gerilemeye başladığını belirtmiştir. Eski Yunan’dan Osmanlı İmparatorluğu’na kadar uzanan düşünceler akımı Avrupa’da Jean Bodin (1530-1596), Montesquieu (1689-1755) ve Karl Ritter (1779-1859) gibi düşünürler tarafından devam ettirilmiştir. Siyasi Coğrafya’nın kurucusu olan Frederic Ratzel, Darwin’in fikirlerinden etkilenerek devleti organizma şeklinde açıklamıştır. Yani bir devletin yaşamını devamını sağlayabilmesi için organizma gibi alan kazanmak zorunda olduğunu ifade etmiştir. Rudolf Kjellen, Frederic Ratzel’in sahip olduğu bu fikirden oldukça fazla etkilenmiş ve düşüncelerini bu fikir etrafında geliştirmiştir (Özbe, 1999:1-3).

Klasik jeopolitika, özünde jeopolitik olarak ortaya çıkan bir kavramdır. Ancak bu kavram, ilerleyen zamanlarda ilk zamanlardaki jeopolitik yaklaşımları adlandırmak için kullanılmış bir kavrama dönüşmüştür. Jeopolitika kavramını ilk kez 1899’da Rudolf Kjellen tarafından kullanılmasına rağmen aslında 1887’de Halfrod J. Mackinder’in “kara hakimiyet teorisi” üzerine öne sürdüğü teorisinde jeopolitika kelimesini kullanmasa da jeopolitik bakımdan bir değerlendirme özelliği göstermektedir. Klasik jeopolitik teoriler, genel olarak güç unsuruna temel alan ve devlet merkezli yaklaşımlar çerçevesinde hareket eden teorilerdir (Taban, 2013: 21). Bu bağlamda siyasi coğrafya üzerinden ilk hakimiyet teorisini ortaya atan Halford J. Mackinder olmuştur. Mackinder 1904 yılında “The Geographical Pivot of History/Tarihin Coğrafi Mihveri” eserini yayımlayarak siyasi coğrafya üzerine yaptığı incelemeler üzerinden temel görüşlerini ifade etmiş ve jeopolitika hakkında bazı esaslar belirlemiştir. Böylece Mackinder, jeopolitiğin bilimsel gelişim sürecinde temel bir taslak ortaya sunmuş ve jeopolitiğin gelecekteki önemli parametrelerini belirlemiştir. Halford Mackinder, gücün ve bu güce sahip ülkelerin kara ve deniz gücü şeklinde sınıflandırılabilirliğini ifade etmiştir. Bu kara ve deniz gücüne sahip olan devletlerin zamanla değişebileceğine belirtmiştir. Deniz ve kara gücü arasındaki karşılaştırmada yeni küresel düzen içerisinde dünya hakimiyetinin ancak kara gücü ile sağlanabileceğini öne sürmüştür (İşcan, 2004:60). Halford J. Mackinder’e göre dünya hakimiyeti:

DUMAN F. (2021). Deniz Jeopolitiğinin Kavramsal ve Teorik Kökenleri. DA&MS. 1(1), 75-85.

“Doğu Avrupa’ya hakim olan Heartlanda hakim olur,
Heartlanda hakim olan Dünya Adasına hakim olur,
Dünya Adasına hakim olan Dünyaya hakim olur.”, şeklinde kurulabilir (Arı, 2011:139).

3.DENİZ JEOPOLİTİĞİNİN TANIMI VE KAPSAMI

Denizler ve okyanuslar, insanoğluna tabiatın gücüyle hayatta kalmayı ve insani değerleri öğretmiştir. İnsanlığın ilk gününden itibaren insanlar için önemli besin ve ekonomik geçim kaynağı konumunda olmuştur. Denizlerden yararlanmayı başarabilen medeniyetler ve kültürler, kendi uygarlıklarının doğuşunda ve yükselişinde büyük avantajlar sağlamıştır. Ayrıca denizler, medeniyetlerin kurmuş olduğu uygarlıkların yayılmasına, kaynaşmasına ve bazen de savaşmalarına neden olmuştur. Böylece çağlar boyunca devam eden uygarlıklar arasındaki bilimsel ve kültürel etkileşimin asıl olarak denizler aracılığıyla sağlanmıştır. Denizlerin ve okyanusların sahip olduğu bu özelliğinden dolayı Osmanlı İmparatorluğu’nun en önemli Kaptan-ı Deryası olan Barbaros Hayrettin Paşa’nın “denizciler ufkun ötesini görenlerdir” ve “denizlere hakim olan cihana hakim olur” sözleri her çağda geçerliliğini sürdürmüştür (Akçadağ, 2015:1).

İnsanlık, deniz yolunu kullanmaya başlamasından itibaren daha uzak bölgelere ulaşma olanağına sahip olmuştur. Bu sayede insanlar kurmuş olduğu medeniyetleri aracılığı bu yeni yerleri sahiplenme imkanı bulmuşlardır. Sahiplenilen bu yeni coğrafyalar ile birbirinden ayrı olan bu coğrafyaları birleştiren yeni deniz yolları keşfedilmiştir. Keşfedilen bu deniz yollarının bu deniz yolları aracılığı ile de devletler arasındaki ilişkiler pozitif bir ivme kazanmıştır. Böylesi bir ilişkiler ağı sunan denizler üzerinde potansiyel bir egemenlik kurma çalışmaları MÖ. 500’den itibaren başlamıştır. Özellikle bu egemenlik kurma mücadelesi çeşitli ticaret ürünlerinin deniz yolları aracılığı ile denizler üzerinde oluşan ticaret yollarının kontrol altına alınması ile başlamıştır. Bu bakımdan iki ülke konumlarını büyük oranda denizler üzerinden temellendirmeye çalışmıştır. Bu ülkelerden ilki konumunda bulunan Kartaca, Batı Akdeniz coğrafyasına yüzyıllar boyunca hakimiyet kurmuş ve bu bölgede politik ve ekonomik etkiler oluşturmuştur. Bu ülkelerden ikincisi olan Atina ise uzun bir süre boyunca deniz hakimiyeti açısından model alınan bir ülke olmuştur. Bu iki devlet karada diğer devletler tarafından yenilgiye uğratılsa da sahip oldukları deniz güçlerinden çok fazla faydalanmışlardır. Kartaca ve Atina ile başlayan bu hakimiyet arzusu Roma İmparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu gibi birçok medeniyet tarafından devam ettirilmiştir. XV. yüzyıldaki büyük coğrafi keşifler ve Kristof Colomb’un Amiraka’yı keşfedene kadar varlığından haberdar olunmayan bu coğrafyalar sayesinde Atlantik ile Pasifik Okyanusları arasındaki deniz yolları, yeni ticaretin merkezi konumuna gelmişlerdir. Özellikle de ABD’nin Birinci Dünya Savaşı’ndan sonraki dönemde ise Atlantik ve Pasifik Okyanusu, politik ve ekonomik faaliyetlerin merkezi konumuna yükselmiştir (Özsavaş Atay, 2016b:101).

Denizler ve okyanuslar dünya yüzeyinin %71’ini oluşturmaktadır. Hali hazırda dünya nüfusunun 2/3’lük kısmından fazlası deniz kenarlarında yaşamaktadır. Günümüzde 150’den fazla denize kıyısı bulunan ülkelerin yer almaktadır. Böylesi bir deniz jeopolitiğine sahip bir dünya coğrafyası, hiç kuşkusuz uluslararası ticaretin %90’ını deniz yolu aracılığı ile gerçekleşmesine en büyük nedenlerinden birisidir (Akçadağ, 2015:2). Bu ticaret hacmi, tarih boyunca devam eden ticaretin XXI. yüzyılda küreselleşmenin ivme kazanması ile daha da artmıştır. Dünya ekonomisinin giderek büyüdüğü günümüzde ticaret hacmi artış göstermektedir. Uluslararası ticaretteki bu artışın artmasıyla birlikte denizler üzerinden sağlanan mal akışı da hızla artmaktadır. Böylece deniz jeopolitiği, önemini her zaman olduğu gibi günümüzde de korumaktadır. Deniz jeopolitiğinin artan önemi yoğun bir şekilde oluşturduğu deniz ticaret trafiği oluşturmaktadır. Bu deniz trafiği, meydana getirdiği

DUMAN F. (2021). Deniz Jeopolitiğinin Kavramsal ve Teorik Kökenleri. DA&MS. 1(1), 75-85.

ekonomik ağlar sayesinde tüm taraflar arasında karşılıklı bağımlılığın artmasına neden olmuştur. Bu yüzden deniz jeopolitiğinin kapsamı, başta ülkemiz çevresindeki denizler olmak üzere Atlas Okyanusu, Hint Okyanusu ve Pasifik Okyanusu üzerindeki deniz yolları ile günümüz dünyasında küresel ölçekte kapsam alanı oldukça genişlemiş durumdadır (Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015:5).

Küreselleşme, dünya genelinde ekonomik, ticaret, finansal, kültür ve iletişim entegrasyonunun serbest bir şekilde akışı olarak tanımlanmaktadır. Küreselleşme, ülkelerin ürettikleri mal ve hizmetlerin özgür bir şekilde dünyayı birbirine bağlayan ve bunları birbirine entegrasyonu kapsayan bir perspektifte yerel, ulusal ve bölgesel yaklaşımların ötesine götürür. Bu nedenle deniz yollarının ve deniz trafiğinin güvenliği, uluslararası ticaretin sağlıklı bir şekilde devamlılığının sağlanabilmesi bakımından önem kazanmaktadır. Bu bakımdan ülkelerin deniz gücü konsepti, küreselleşmenin açık uygulamalarıyla örtüşmektedir (Rooyen, 2011:5). Böylece jeopolitik, ülkelerin küresel sistem içerisindeki davranış ve konumlarını güç merkezlerine veya çatışma bölgeleri karşısında kendi tanımlamaları üzerine şekillenmiştir. Jeopolitiğin bu güç merkezlerine ve çatışma bölgelerine karşı ülkelerin tanımlaması talebi, deniz jeopolitiğinin sahip olmuş olduğu küresel konumu itibari ile deniz ve okyanusların güvenliği üzerine tanımlamasına yol açmıştır. Bu bağlamda günümüzde küreselleşmeyle birlikte değerlendirilen ekonomik, politik, sosyal ve kültürel değişimler ülkeler arasında karşılıklı bağımlılığa neden olmuştur. Okyanus ve denizlerin jeopolitik olarak ülkelere sunmuş olduğu bu karşılıklı bağımlılık sebebiyle ülkelerin ulusal, bölgesel ve uluslararası düzeyde gerçekleşen bütün güvenlik faaliyetleri, deniz gücünü küreselleşmenin tüm süreçleri içerisinde dahil olmasına neden olmuştur. Dolayısıyla ülkelerin belirleyeceği stratejik amaçların jeopolitik düzeyde analizi yapılırken, deniz yollarının güvenliği ve deniz trafiğinin güvenli bir şekilde kontrolü doğrultusunda hareket etmeleri gereklidir (Özsağ Atay, 2016a:146).

Jeopolitik analizciler, kara ve deniz arasındaki tüm faaliyetlerin temelinde bu iki fenomeni birbirine bağlayan hatların olduğunu anlamışlar ve kara ile denizi birbirine bağlayan bu hatların yeryüzünü şekillendirdiğini görmüşlerdir. Dolayısıyla jeopolitik kavramların çoğu yüzyıllar ötesine dayandığı ve insan, devlet ve doğal çevre arasındaki karşılıklı ilişkileri analiz etmektedir (Fatima ve Jamshed, 2015:73). Bu jeopolitik kavramlardan birisi de deniz jeopolitiğinin güvenliğidir. Deniz jeopolitiğinin güvenliğini açıklayan en önemli konsept deniz gücüdür. Okyanus ve denizlerin güvenliğindeki bu hassas yaklaşımı Alfred Thayer Mahan'ın deniz gücü konseptini açıklarken, ilk şartının bir ulusun coğrafi ve çevresel durumu ile ilgili olduğunu belirtmiştir. Çünkü küreselleşen bir ortamda deniz gücü, ulusal güvenliğin ve dünya egemenliğinin anahtarı olarak görmüştür (Liu, n.d.:2). Bu hiçbir şekilde siyaset ve politikaların coğrafya tarafından belirlendiği anlamına gelmez, ancak diğer maddi, yapısal ve yasal faktörlerle birlikte açıklayıcı faktörler listesinde coğrafi faktörlerinde dikkate alınması gerektiğini ortaya koyar. Okyanusların ve denizlerin güvenliği, coğrafi olarak kesilmiş belirli bir alan anlamına gelen, denizcilik ortamındaki (yasadışı ve yıkıcı) insan faaliyetleriyle ilgilidir. Bu nedenle devletler, coğrafi konumlarına bağlı olarak deniz güvenliği tehditlerinden farklı şekilde etkilenmektedir (Germond, 2015:139). Bu nedenle deniz güvenliği, küreselleşmeyle birlikte ülkelerin birbirlerine karşı bağımlılık düzeylerinin hızla arttığı günümüzde uluslararası ilişkilerin en popüler konularından biridir. Böylece deniz güvenliği noktasında denizcilik politikası, okyanus yönetimi ve uluslararası güvenlik konularında başlıca aktörler son zamanlarda çalışmalara başlamışlardır. Başta ülkemiz olmak üzere İngiltere, ABD gibi birçok ülke ve Avrupa Birliği, Afrika Birliği, NATO gibi uluslararası kuruluşlar başta kendi deniz güvenlik alanları olmak üzere uluslararası deniz güvenliğinin sağlanması konusunda deniz strateji belgeleri açıklamaktadırlar (Bueger, 2015:159). ABD'nin Mart 2015'de yayınlamış olduğu "21. Yüzyıl Deniz Gücü Strateji Belgesi'nin" giriş kısmında:

“...kurucularımız Birleşik Devletler ’in bir denizci devlet olduğunu ve deniz kuvvetlerinin önemini kabul ederek anayasamızda, kongrenin donanmayı korunması gerekliliğini kabul ettiler. Günümüzde çevre güvenliğindeki hareketlilik genellikle çok sayıdaki devlet ve devlet dışı aktörlerin sosyal düzen, politik karşıtlık ve teknolojik ilerlemelerle birlikte deniz kuvvetlerinin gereksinimi daha da ileri düzeydedir...”, belirttiği gibi deniz güvenliğini tanımlamıştır (USA Department of The Navy, 2015:1).

4.DENİZ JEOPOLİTİĞİNİN TEORİK KÖKENİ VE KAPSAMI

Coğrafya ve siyaset, sanayi devrimi ile başlayan ve küreselleşme ile devam eden tarihsel süreçte anlam ve kapsamı bakımından büyük bir değişim yaşamıştır. Bu zaman dilimi içerisinde devletlerin maddi ve manevi yapılarında köklü değişimler olmuştur. Siyasi endişelerin ve tercihlerin temelini oluşturduğu politik yaklaşımlar, ekonomik faktörler oluşturmuştur. Politika, coğrafyanın iktisadi ve beşeri unsurları açıklamakla yetinmeyip, doktrinler oluşturmak için coğrafya üzerine yeni unsurlar keşfetmeye yönelmiştir. Bu düşünce hareketi, günümüz modern coğrafyasının oluşmasına neden olmuştur. Böylece coğrafyanın bilimsel çıkarımlarına dayanarak dünya politikasına yön verme isteği jeopolitika biliminin gelişmesine ve ilerlemesine neden olmuştur. Aristoteles ile başlayan ve Frederic Ratzel’e kadar uzanan ve birçok bilim insanı tarafından geliştirilen bu düşünceler, XIX. yüzyılın sonlarına doğru teoriler haline dönüşmüştür (İşcan, 2004:54). Felsefi fikirler ve çeşitli insanlar tarafından gözlemlenerek geliştirilen bu teoriler o kadar tutarlı olmuştur ki, ülkeler uzun yıllar bu teorileri hem kara da hem de denizde hiçbir sınırlama yapmadan uygulamışlardır. Bu teorilerin belirli bir oranda askeri stratejileri teşkil ettiği kaçınılmaz bir gerçekliktir. Fakat kuvvetler arasındaki farklılıklar zamanla ayrıldıkça uygulamada ve teorilerde değişimler ortaya çıkmıştır. Bu keskin ayrılıklar, denizlerin yeryüzünün 2/3’lük kesimini kaplamasından dolayı okyanuslarda ve denizler üzerinde gerçekleşen ülkeler arasındaki rekabet, zaman içerisinde deniz jeopolitiği ile ilgili kendi kural ve prensiplerini oluşturmasına yol açmıştır. Bu prensipler, bin yıllık denizcilik tarihini içerisinde gerek coğrafi koşullardan gerekse de yönetsel kararlardan çıkarılan acı tecrübeler sonunda elde edilmiş ve evrenselleşerek bugüne kadar geçerliliğini korumuştur (Tarakçı, 2009:1).

Denizler ve okyanuslar aracılığı ile engeliksiz, zahmetsiz ve ucuz bir şekilde bir bölgeden diğer bölgelere ulaşım ve bağlantı sağlanabilmektedir. Bu yüzden okyanuslar ve denizler, ülkelerin ve devletlerin sahip olduğu stratejik önemlerini arttırdığı görülmektedir. Okyanus ve denizlerin sağladığı böylesi avantajlar sayesinde tarihsel olarak Barbaros Hayrettin Paşa’nın “ denizlere hakim olan cihana hakim olur” stratejisine dayanan “deniz hakimiyeti teorisi” temel hatları, denizler üzerinde hakimiyet kuran ülkelerin dünyaya hakim olacağı tezine dayanmaktadır. Bilimsel anlamda deniz hakimiyeti teorisi Barbaros Hayrettin Paşa’dan yaklaşık 400 yıl sonra Alfred Thayer Mahan (1840-1914) tarafından geliştirilerek bir teori olarak ortaya atılmıştır. Alfred Thayer Mahan, 1890 yılında yayınlamış olduğu “Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi (1660-1783)” adlı kitabında doğrudan denizlerin ve okyanusların önemine açıklık getirmiştir. Alfred Mahan’ın bu teorisine göre, bir ülke dünya üzerinde hakimiyet kurmak istiyor ise bunun tek yolunun okyanus ve denizler üzerinde güçlü bir konumda olmaktan geçmektedir. Böylece denizler ve okyanuslar üzerinde güçlü olan bir ülkenin dünya hakimiyetini sağlayabileceğini öne sürmüştür. Ayrıca Mahan’a göre, deniz jeopolitiği üzerinden sağlanabilecek bir dünya hakimiyetinin kara jeopolitiğinden daha kolay ve daha güvenilir olacağını ifade etmiştir (Arıbaş, 2007:16-17).

Alfred Thayer Mahan’ın “Deniz Hakimiyeti Teorisi’ne” göre, denizler ve okyanuslar kara parçalarını birbirine bağlayan uçsuz bucaksız ovalara benzemektedir. Bu kara parçalarını birbirine bağlayan deniz yollarına hakim olmak, dünya ulaşımının kontrol altına alınması anlamına gelmektedir. Çünkü bir devletin denizlere ve okyanuslara göre konumu, deniz ve okyanusa sınırının olup olmaması

durumunu ifade etmektedir. Bir ülkenin deniz ve okyanuslara kıyısının bulunup bulunmaması o ülkenin ekonomik, siyasi, askeri ve kültürel yapısını çok derinden etkilenmesine neden olmaktadır. Bu yüzden deniz veya okyanuslara kıyısı olan bir ülke, deniz ve okyanusa kıyısı olmayan bir ülkeye göre deniz yolu aracılığı sayesinde ekonomik ve coğrafi avantajlara daha fazla sahiptir. Ayrıca tarih bize göstermiştir ki, denizlere kıyısı olan ülkeler denize kıyısı bulunmayan ülkelere göre daha az savaşa maruz kalmıştır. Çünkü denize ve okyanusa kıyısı bulunan ülkeler deniz taşımacılığının ve diğer ülke sınırları içerisinde geçmeme gibi bir zorunluluğa sahip olmamasından dolayı sahip olduğu güçlü deniz gücü ile kendi ülkelerini diğer ülke saldırılarına karşın daha kolay bir şekilde savunabilir. Dolayısıyla Mahan, deniz gücü ile kara gücü arasında gerçekleşen bir savaş durumunda deniz ve okyanusların sağladığı avantajlar sayesinde bir ülkenin denizler üzerinden abluka altına alınmasının ona karşı yenilmez bir kara gücü göndermekten daha etkili olduğunu belirtmektedir. Bu bakımdan Alfred Mahan, denizler üzerindeki hakimiyeti dünyanın kontrol altına alınmasıyla eş değer olarak görmektedir. Bu nedenle Alfred Mahan, coğrafi özellikler açısından ada ülkelerine deniz hakimiyeti konusunda ayrı bir önem vermektedir (Özsavaş Atay, 2016b:101-102).

Alfred Mahan göre coğrafi pozisyon, ülkelerin sahip olduğu donanma gücünün ayrışmasını zorunlu kılan ya da donanmanın konsantrasyon düzeyini oldukça fazla etkileyebilir. Mahan bu durumu açıklar iken İngiltere ve Fransa örneğini verir. Mahan, İngiltere'nin bir ada ülkesi olarak kendi güvenliğini sağlayabilmesi için donanma gücünün yeterli olabileceğini söylemektedir. Fakat Fransa'nın hem kara sınırı olması hem de deniz sınırı olmasından dolayı kuvvetlerini ikiye bölmek durumunda kalacağını ifade etmektedir. Hem kara gücü hem de deniz gücü bulundurmamak zorunda olan Fransa'ya göre İngiltere'nin deniz jeopolitiği açısından daha avantajlı konumda olduğunu belirtmiştir (Mahan, 1987:29). Alfred Thayer Mahan *Deniz Harbi Üzerine* adlı eserinde "...eğer bir millet kendini ne karadan ne de topraklarını karadan genişletmeye mecbur kalmayacak kadar yerleşirse, hudutları karada olan halka nazaran amaç olarak denize yönelecektir..." yaklaşımıyla deniz jeopolitiğinin yerleşik halklar üzerindeki etkisini ifade etmiştir (Büyükonat, 2013:41).

Alfred Thayer Mahan, uluslar üzerindeki deniz jeopolitiğinin ne kadar önemli olduğunu ifade eder iken bir egemenlik sahası olarak görmüştür. Mahan bu egemenlik sahası üzerinde bir ülkenin nasıl bir hakimiyet kurması gerektiğini "deniz gücü (sea power)" kavramıyla açıklamaya çalışmıştır. Alfred Mahan deniz gücü kavramını etkileyen faktörleri "coğrafi durum, fiziksel yapı, bölgenin büyüklüğü, nüfusun sayısı, ulusal karakter ve yönetim karakteri" şeklinde sıralayarak açıklamıştır (Mahan, 1987:29-30). Ama bu kavramın ne anlama geldiğini tarif etme konusunu da ihmal ettiği görülmektedir. Dr. Necat Tarakçı "Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi Denizci Stratejisinin Tarihi Analizi" adlı eserinde Mahan'ın iki temel hat üzerine bu kavramı anlamlandırdığını belirtmektedir. Bunlar "deniz üstünlüğü yoluyla denize hakim olmak" ve "deniz ticareti yoluyla deniz aşırı topraklara sahip olmak, milli zenginlik ve kudret sağlayacak yabancı pazarlara giriş hakkını etmek" şeklinde olduğunu ifade etmektedir (Tarakçı, 2009:4).

Deniz Hakimiyeti Teorisi'ne, Alfred Mahan'dan sonra en büyük katkıyı yapan Julian Stafford Corbett olmuştur. "Some Principles of Maritime Strategy" adlı eserinde deniz hakimiyetine açıklık getirmektedir. Denizlerin kontrolünün, stratejik bir durum olarak herhangi bir deniz alanının işgali veya o bölgenin fethi ya da diğer ülke sınırlarını kendi ülkemizin sınırı olması düşüncesini yansıtmadığını ifade etmektedir. Böylesi yaklaşımlar, deniz savaşları için de güvenli bir temel oluşturmaz. Çünkü denizi kontrol etmek mümkün değildir. En azından ülkenin kendi karasuları dışında egemenlik kurulabilecek bir coğrafi yapısı yoktur. Hukuksal açıdan da mülkiyete alınamadığından dolayı hakimiyet kurulan deniz alanlarını tarafsız ülkelere kapatılması durumu söz konusu değildir. Deniz alanları, bir orduyu kara üzerinde fethedilen bir bölge gibi devamlılık sağlanması konusunda herhangi bir olanak da sunmamaktadır. Bundan dolayı denizler yada okyanuslar üzerinde kurulacak olan bir kontrol veya hakimiyet süreci ile herhangi bir kara parçası DUMAN F. (2021). Deniz Jeopolitiğinin Kavramsal ve Teorik Kökenleri. DA&MS. 1(1), 75-85.

üzerinde kurulan bir kontrol veya hakimiyet alanına benzetilmesi şeklindeki çıkarımlar bilimsellikten tamamen uzaktır. Bu yüzden Julian Stafford Corbett, denizler üzerinde kontrolün sağlanması veya herhangi bir hakimiyet alanının bilimsel olan tek yöntem denizlerin ve okyanusların kontrolünü veya hakimiyetini bir ülkenin sağladığı taktirde ülkesinin ne kazanacağı ya da düşman ülkesini nelerden mahrum bırakabileceği konusu üzerinde tartışmanın en doğrusu olacağını söylemiştir (Corbett, 1911:93).

Julian Corbett, denizler ya da okyanuslar üzerindeki yegâne kontrol veya hakimiyet unsurunun geçiş hakkı olduğunu öne sürmüştür. Çünkü Corbett bu konuda, "...açık denizlerin ulusal yaşamımıza tek olumlu katkısı bir ulaştırma vasıtası olmasıdır. Bir milletin aktif yaşamını bu tür vasıtalar az veya çok destekleyebilir. Fakat her denizci devlet için bir değeri vardır..." şeklinde bir çıkarımda bulunmaktadır. Dolayısıyla Corbett göre, herhangi bir düşman ülkesini denizler üzerinden yapılan geçiş haklarından yoksun bırakmak ile kara parçası üzerinde ele geçirerek elde edebileceğimiz kazanımlar ya da diğer düşman ülkelerini mahrum bırakabileceğimiz unsurlar aynı anlama gelmektedir. Bu da denizler üzerindeki milletlerin yaşam faaliyetlerinin duracağı anlamı taşıyacaktır (Büyükonat, 2010:89).

5.SONUÇ

Sonuç olarak coğrafya ve siyasetin sanayi devrimiyle birlikte uğradığı değişimi sonucunda siyasi coğrafya bir bilim dalı olarak ortaya çıkmıştır. Siyasi coğrafyanın bir bilim dalı olarak ortaya çıkmasıyla birlikte jeopolitika kavramı konusundaki değişimleri açıklamaya ve anlamlandırmaya çalışmıştır. Siyasi coğrafya, jeopolitikanın değişiminin ve gelişiminin hızla artmasıyla birlikte deniz jeopolitiğinin açıklanması ve anlamlandırılması sorununu da beraberinde getirmiştir. Bu sorun üzerine en önemli çalışmaları Alfred Thayer Mahan ve Julian Stafford Corbett yapmıştır. Bu düşünürler, jeopolitikanın deniz jeopolitiği üzerinde oynadığı rolü kendi yaklaşımlarıyla ortaya çıkarmaya çalışmıştır. Kısacası Alfred Thayer Mahan ve Julian Stafford Corbett, denizler ve okyanuslarda kontrol ve hakimiyetin kurulması konusunda deniz gücü kavramının teorik olarak ne anlama geldiğini açıklamaya çalışmışlardır. Böylece jeopolitikanın deniz jeopolitiği üzerinde oynadığı rolü Mahan ve Corbett'in yaklaşımlarıyla açıklanmaya çalışılmıştır. Bu yaklaşımların sonucunda ortaya çıkan deniz hakimiyeti teorisi, deniz jeopolitikasına teorik bir anlam kazandırmıştır.

KAYNAKÇA

ARIKAN, P. (2014). "İran-Rusya Mutabakat Anlaşması: Stratejik Ortaklık mı?, Ortadoğu Analizi", ORSAM, 6(64):56-59.

ARI, T. (2011). Uluslararası İlişkiler ve Dış Politika,, 9. Baskı, MKM Yayıncılık, Bursa.

ARIBAŞ, K. (2007). Küresel Çağda Siyasi Coğrafya, 1. Baskı, Çizgi Kitapevi, Konya.

AKÇADAĞ, E. (2015). "Denizlerin Önemi ve Türk Deniz Kuvvetleri", BİLGESAM Yayınları, Rapor No:68, İstanbul.

BUEGER, C. (2015). "What is maritime security?, Marine Policy", 53:159-164., [https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005.](https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005), (E.T. 30.04.2021).

CORBETT, J. S. (1911). Some Principles of Maritime Strategy, 1. Baskı, London,

DUMAN F. (2021). Deniz Jeopolitiğinin Kavramsal ve Teorik Kökenleri. DA&MS. 1(1), 75-85.

<http://www.gutenberg.org/files/15076/15076-h/15076-h.htm.>, (E.T. 30.04.2021).

CORBETT, J. S. (2010). *Deniz Stratejisinin Prensipleri*, 1. Baskı, Büyükonat, A. T., (Çev.), Doruk Yayıncılık, İstanbul.

DAVUTOĞLU, A. (2012). *Küresel Bunalım*, 33. Baskı, Küre Yayınları, İstanbul.

DAVUTOĞLU, A. (2011). *Stratejik Derinlik*, 64. Baskı, Küre Yayınları, İstanbul.

FATİMA, Q. and Jamshed, A. (2015). “The Political and Economic Significance of Indian Ocean: An Analysis”, *A Research Journal of South Asian Studies*, 30(2):73 – 89, <https://pdfs.semanticscholar.org/9ba6/c8b2ad5a78bb30bd7741b87ea59823ef3a96.pdf>, (E.T. 30.04.2021).

GERMOND, B. (2015). “The Geopolitical Dimension of Maritime Security”, *Marine Policy*, 54:137-142.,

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003509?via%3Dihub.>, (E.T. 30.04.2021).

GÜMÜŞÇÜ, O. (2006). *Tarihi Coğrafya*, 1. Baskı, Yeditepe Yayınevi, İstanbul.

HEYWOOD, A. (2014). *Küresel Siyaset*, 3. Baskı, Adres Yayınları, Ankara.

İŞCAN, İ. H. (2004). “Uluslararası İlişkilerde Klasik Jeopolitik Teoriler ve Çağdaş Yansımaları”, *Uluslararası İlişkiler*, 1(2):44-79, <http://www.uidergisi.com.tr/wp-content/uploads/2010/09/Uluslararası-İliskilerde-Klasik-Jeopolitik-Teoriler-ve-Cagdas-Yansimalari.pdf>, (E.T. 30.04.2021).

LİU, E. (n.d). *Alfred Thayer Mahan—Father of Sea Power*, <http://files.caikri.webnode.com/200000022-dae3fdbbd4/Text%206.1%20-%20Alfred%20Thayer%20Mahan%20-%20Father%20of%20Sea%20Power.pdf>, (E.T. 30.04.2021).

MAHAN, A. T. (1987). *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, 5. Baskı, Dover Publications, New York.

MAHAN, A. T. (2013). *Deniz Harbi Üzerine*, 1. Baskı, Büyükonat, A. T., (Çev.), Doruk Yayıncılık, İstanbul.

ROOYEN, F. (2011). *Africa and the Geopolitics of the Indian Ocean, Emerging Powers and Global Challenges Programme, Occasional Paper No: 78*, https://www.files.ethz.ch/isn/145975/saia_sop_78_vanrooyen_20110225.pdf, (E.T. 30.04.2021).

ÖZBEY, R. (1999). *Dünya ve Türkiye Ölçeğinde Siyasi Coğrafya*, 1. Baskı, Aktif Yayınevi, İstanbul.

ÖZSAVAŞ Atay, S. (2016a). “Klasik Jeopolitik Yaklaşımlar ve Eleştirel Jeopolitik Söylem”, *Aksaray Üniversitesi İİBF Dergisi*, 8(2):144-155.

ÖZSAVAŞ Atay, S. (2016b). “Dış Politika Açısından Deniz Gücünün Jeopolitik Önemi”, *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*”, 5(10):98-105, <https://dergipark.org.tr/download/article-file/669571>, (E.T. 30.04.2021).

DUMAN F. (2021). *Deniz Jeopolitiğinin Kavramsal ve Teorik Kökenleri*. DA&MS. 1(1), 75-85.

TARAKÇI, N. (2009). Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi Denizci Stratejinin Tarihi Analizi, 2. Baskı, Deniz Basımevi, Ankara.

TÜMERTEKİN, E. ve ÖZGÜÇ, N. (1997). Beşeri Coğrafya İnsan-Kültür-Mekan, 1. Baskı, Çantay Kitapevi, İstanbul.

TABAN, M. H. (2013). “Klasik ve Eleştirel Jeopolitiğin Karşılaştırılması ve “Stratejik Derinliğin” Bu Bağlamda İncelenmesi”, Kastamonu Üniversite İİBF Dergisi, 1(1):21-31, <http://dergipark.org.tr/iibfdkastamonu/issue/29238/313031>., (E.T. 30.04.2021).

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, (2015). Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, 1. Baskı, Deniz Basımevi Müdürlüğü Matbaa Sertifika No: 29173, İstanbul.

USA Department of The Navy, (2015). A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower, <https://www.navy.mil/local/maritime/150227-CS21R-Final.pdf>., (E.T. 30.04.2021).