

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

DOĞU AKDENİZ DENİZ GÜVENLİK ENDEKSİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Burak AKGÜL

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı

ARALIK 2019

DOĞU AKDENİZ DENİZ GÜVENLİK ENDEKSİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Burak AKGÜL
(512151022)**

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı

Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Pelin BOLAT

ARALIK 2019

İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü'nün 512151022 numaralı Yüksek Lisans öğrencisi, Burak AKGÜL, ilgili yönetmeliklerin belirlediği gerekli tüm şartları yerine getirdikten sonra hazırladığı “DOĞU AKDENİZ DENİZ GÜVENLİK ENDEKSİ” başlıklı tezini, aşağıda imzaları olan jüri önünde başarı ile sunmuştur.

Tez Danışmanı : **Dr. Öğr. Üyesi Pelin BOLAT**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. Özcan ARSLAN**
İstanbul Teknik Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Dinçer BAYER
Piri Reis Üniversitesi

Teslim Tarihi : **18 Kasım 2019**
Savunma Tarihi : **06 Aralık 2019**





Eşime ve oğluma,



ÖNSÖZ

Deniz güvenliği, günümüzde denizlerin stratejik ve ekonomik anlamda öneminin artmasıyla birlikte yükselen bir değer olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünyanın en eski yerleşim noktalarının kıyısında, imparatorluklara, savaflara ve medeniyetin doğuşuna şahitlik etmiş olan Doğu Akdeniz'in tuzlu suları bugün sahildar devletler arasında nüfuz mücadelesine ve küresel enerji şirketleri arasında doğal kaynakların çıkarılması yarışına sahne olmaktadır. Devlet isimleri ve sınırları zaman içerisinde değişse de değişmeyen yegane gerçeğin mücadele olduğu bahse konu coğrafyada, gerek doğal kaynak pastasından hak edilen payı almak gerekse denizlerden uluslararası antlaşmalarda belirtilen çerçevede faydalanmak günümüzde denizlerde güçlü olmayı ve politik arenada kararlı bir duruş sergilemeyi zorunlu kılmaktadır. Tarihi ve dini bağların ötesinde maddi menfaatlerin ana motivasyon gerekçesi olduğu ittifaklar, konsorsiyumlar veya forumların dışında kalmak uluslararası hukuktan kaynaklanan hakların aranmasını zorlaştırmaktadır. Doğu Akdeniz'de özellikle tarih ve deniz hukuku disiplini yapılmış birçok çalışma olmasına rağmen, deniz güvenliği tanımı çerçevesinde ülkelerin durumu ile zayıf ve güçlü yanlarını ortaya koyan bir çalışma bulunmamaktadır.

Bu noktadan hareketle başladığım çalışmamda destek ve yönlendirmesini hiçbir zaman esirgemeyen Sayın Danışman hocam Dr. Pelin BOLAT'a ve yüksek lisans derslerinde ufkumu genişleten değerli hocalarıma şükranlarımı sunarım. Ayrıca sevgili eşim ve oğluma da çalışmam süresince bana gösterdikleri sabır ve verdikleri destek için teşekkürü borç bilirim.

Aralık 2019

Burak AKGÜL



İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	ix
KISALTMALAR	xiii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	xix
ŞEKİL LİSTESİ.....	xxi
ÖZET.....	xxiii
SUMMARY	xxv
1. GİRİŞ	1
1.1 Giriş ve Konunun Öncesi	1
1.2 Problemin Tanımı.....	2
1.3 Çalışmanın Amacı	2
1.4 Çalışmanın Önemi ve Gelecek Çalışmalara Sağlayacağı Fayda.....	3
1.5 Literatür Araştırması	4
2. GÜVENLİK VE DENİZ GÜVENLİĞİ KAVRAMLARI.....	7
2.1 Güvenlik Kavramı	7
2.1.1 Klasik realist güvenlik anlayışı	8
2.1.2 Neo-realist güvenlik anlayışı.....	9
2.1.3 Normatif kuram çerçevesinde güvenlik	11
2.2 Deniz Güvenliği Kavramı	13
2.2.1 Tanımı ve kapsamı	15
2.2.2 ABD'nin deniz güvenliği stratejisi.....	16
2.2.3 AB'nin deniz güvenliği stratejisi.....	18
2.2.4 NATO'nun deniz güvenliği stratejisi	21
2.2.5 İngiltere'nin deniz güvenliği stratejisi.....	22
2.2.6 Türkiye'nin deniz güvenliği stratejisi	23
2.3 Deniz Güvenliğine Yönelik Tehditler ve Uygulamalar	24
3. DOĞU AKDENİZ'İN KARAKTERİSTİK ÖZELLİKLERİ.....	29
3.1 Coğrafyası	29
3.2 Tarihi Önemi	31
3.3 Stratejik ve Jeopolitik Önemi	36
4. DENİZ GÜVENLİĞİ ENDEKSİ (DGE)	43
4.1 Tanımı ve İçeriği	43
4.2 Amacı	47
5. DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ GÜVENLİĞİNİ ETKİLEYECEK PROBLEM SAHALARI.....	49
5.1 Deniz Yetki Alanlarının Sınırlanması ve Doğal Kaynakların Paylaşılması....	49
5.2 YDB Balıkçılık Faaliyetleri.....	52
5.3 İstikrarsız Devletlerden Kaynaklanan Problemler	55
5.3.1 Suriye	56
5.3.1.1 Kürt muhalifler ve PYD.....	57
5.3.1.2 Suriye iç savaşında DEAŞ'ın rolü	58

5.3.1.3 Suriye iç savaşında Özgür Suriye Ordusu.....	59
5.3.1.4 Suriye özelinde deniz alanında güncel gelişmeler	60
5.3.2 İsrail.....	60
5.3.2.1 Arap-İsrail savaşları	61
5.3.2.2 Filistin Kurtuluş Örgütü ve Filistin Devleti ile ilişkiler.....	62
5.3.2.3 Golan tepelerinin işgali	64
5.3.2.4 Mavi Marmara hadisesi.....	64
5.3.2.5 Lübnan-İsrail MEB anlaşmazlığı	65
5.3.2.6 Doğu Akdeniz ülkeleri ile diğer problemleri	66
5.4 Arap Baharının Etkileri (Mısır ve Libya)	66
5.4.1 Mısır	67
5.4.2 Libya.....	69
5.5 Kıbrıs Adasının Durumu	70
5.6 Bölgede Sahildar Olmamasına Rağmen Askeri Varlık Gösteren Devletler....	73
6. DOĞU AKDENİZ İÇİN DENİZ GÜVENLİĞİ MATRİSİ VE ENDEKSİ	75
6.1 Uluslararası İş Birliği Seviyesi	75
6.1.1 Antlaşmalar ve Sözleşmeler	76
6.1.2 Anlaşmazlıklar ve ihlaller.....	84
6.1.3 Uluslararası deniz güvenliği operasyonlarına katılım	87
6.2 Denizden Ekonomik Anlamda Faydalanma	89
6.2.1 Deniz taşımacılığı.....	90
6.2.1.1 Deniz ticaret filoları	91
6.2.1.2 Liman tesisleri.....	93
6.2.2 Turizm	95
6.2.2.1 Genel turizm verileri	95
6.2.2.2 Kruvaziyer turizmi	98
6.2.2.3 Kıyı turizmi faaliyetleri.....	100
6.2.3 Balıkçılık	102
6.2.4 Doğal kaynaklardan faydalanma	105
6.2.5 Negatif etkenler	112
6.3 Deniz Kaynaklı Yasadışı Faaliyetler	114
6.3.1 Kaçakçılık.....	114
6.3.1.1 Silah kaçakçılığı	115
6.3.1.2 Uyuşturucu madde kaçakçılığı.....	117
6.3.1.3 Diğer ürünlerin kaçakçılığı	121
6.4 Düzensiz Göç ve İnsan Kaçakçılığı.....	124
6.4.1 Denizden düzensiz göç	125
6.4.2 Denizyolu kullanımı	128
6.4.3 Yasal korunma.....	130
6.4.4 Sosyo-ekonomik hassasiyet.....	131
6.5 Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun	133
6.6 Deniz Gücü ve Yaptırım Kabiliyeti.....	134
6.6.1 Deniz gücünün yeterliliği	134
6.6.1.1 Sayısal kıyaslama.....	135
6.6.1.2 Diğer kriterlerin kıyaslanması.....	137
6.6.2 Deniz ülkesinin zorlukları	140
6.6.3 Denizde durumsal farkındalık	143
6.6.3.1 Deniz hareket merkezleri	144
6.6.3.2 Kıyıya konuşlu tespit-teşhis sistemleri	144
6.6.3.3 İnsansız hava araçları	145

6.6.3.4 Gemi, denizaltı ve hava araçları	146
6.7 Ülkelerin Refah Seviyesi	147
6.7.1 Ülke çapında fiziksel güvenlik	147
6.7.2 Kıyılarda fiziksel güvenlik	149
6.7.3 Ülke çapında ekonomik güvenlik	150
6.7.4 Kıyılarda ekonomik güvenlik	150
7. SONUÇ VE ÖNERİLER	153
7.1 Deniz Güvenlik Endeksine Göre Ülkelerin Sıralanması	153
7.2 Ülkelerin Değerlendirilmesi	155
7.2.1 Türkiye	156
7.2.2 Yunanistan	157
7.2.3 Libya	158
7.2.4 Mısır	159
7.2.5 İsrail	160
7.2.6 Suriye	161
7.2.7 Lübnan	161
7.2.8 KKTC ve GKRY	162
KAYNAKLAR	163
ÖZGEÇMİŞ	185



KISALTMALAR

3P	: Prosecution, Protection, Prevention.
AB	: Avrupa Birliği.
ACCOBAMS	: Agreement on the Conservation of Cetaceans in the Black Sea Mediterranean Sea and Contiguous Atlantic Area.
AFO	: Artisanal Fishing Opportunities.
AGSP	: Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası.
AIMS	: African Union Integrated Maritime Strategy.
AİP	: Anlaşmazlıklar ve ihlaller puanı.
AİS	: Anlaşmazlık ve ihlal sayısı.
AKH	: Akdeniz Kalkanı Harekatı.
ASP	: Anlaşmalar ve sözleşmeler puanı.
AMS	: Alliance Maritime Strategy.
AQI	: Al-Quaide of Iraq.
ATS	: Amfetamin Type Stimulants.
AUP	: Alt unsurlar puanı.
AUS	: Alt unsur sayısı.
BM	: Birleşmiş Milletler
BMDHS	: BM Deniz Hukuku Sözleşmesi.
BMGK	: BM Güvenlik Konseyi.
BÖP	: Bebek ölüm puanı.
BWC	: Biological Weapons Convention.
CDSP	: Common Defence and Security Policy.
CLE	: Coastal Livelihood and Economics.
CO	: Cinayet oranı.
COP	: Cinayet oranı puanı
CTOT	: UN Convention against Transnational Organized Crime.
CWC	: Chemical Weapons Convention.
ÇHC	: Çin Halk Cumhuriyeti.
DAESH	: Dawlat Al-Islamiyah f'al-Iraq Wa Belaad Al-Shaam.
DBÇ	: Deniz biyo-çeşitliliği puanı.

DDF	: Denizde Durumsal Farkındalık.
DDP	: Denizden düzensiz göç puanı.
DEAŞ	: Devletü'l-Irak ve's-Şam (Irak ve Şam Devleti).
DEK	: Balıkçılığın sağladığı diğer ekonomik katma değer.
DEP	: Denizden ekonomik anlamda faydalanma puanı.
DGE	: Deniz Güvenlik Endeksi.
DGM	: Deniz Güvenlik Matrisi.
DGP	: Düzensiz göç puanı.
DGOP	: Deniz güvenliği operasyonları puanı.
DGY	: Deniz gücünün yeterliliği.
DHM	: Deniz Harekat Merkezi.
DK	: Diğer kriterler.
DKA	: Deniz yolunun kullanılma ağırlığı.
DKF	: Doğal kaynaklardan faydalanma puanı.
DKK	: Diğer kriterlerin kıyaslanması puanı.
DKP	: Diğer ürünler kaçakçılığı puanı.
DM	: Deniz Mili.
DMH	: Deniz Muhafızı Harekatı.
DTF	: Deniz ticaret filosu puanı.
DTP	: Deniz taşımacılığı puanı.
DUP	: Destekleyici unsur puanı.
DÜZ	: Deniz ülkesinin zorluk puanı.
DWT	: Dead Weight Ton.
DYK	: Deniz yolu kullanımı.
EC	: European Council.
EEAS	: European External Action Service.
EEZ	: Exclusive Economic Zone.
EIA	: US Energy Information Administration.
EMFF	: European Maritime and Fisheries Fund.
EMGF	: Eastern Mediterranean Gas Forum.
EUMSS	: EU Maritime Security Strategy.
EUROMED	: Euro-Mediterranean Partnership.
FGP	: Ülke çapında fiziki güvenlik puanı.
FKÖ	: Filistin Kurtuluş Örgütü.
GED	: Georeferenced Event Dataset.

Gel-YPG	: Yekineyen Parastina (Halkçı Koruma Birlikleri).
GCASC	: Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus.
GDH	: Gemi, denizaltı ve hava araçları puanı.
GFCM	: General Fisheries Commission for the Mediterranean.
GNA	: Ulusal Mutabakat Hükümeti.
GRT	: Gross Tonnage.
GSYİH	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla.
GTP	: Genel turizm puanı
HAP	: Hassasiyet puanı.
HDI	: The Human Development Index.
HP	: Hadiseler puanı.
HZP	: Hazırlık puanı.
ICCAT	: International Commision for the Conservation of Atlantic.
İHA	: İnsansız Hava Aracı.
İHH	: İnsan Hak ve Hürriyetleri İnsani Yardım Vakfı.
IHO	: International Hydrography Organisation
İİT	: İslam İş birliği Teşkilatı.
ILO	: International Labour Organisation.
IMO	: International Maritime Organisation.
IMR	: Infant mortality rate.
ISIS	: Islamic State of Iraq and Al-Sham.
ISPS	: International Ship and Port Facility Security Code.
İŞİD	: Irak ve Şam İslam Devleti.
IUCN	: International Union Conservation of Nature and Natural Resource.
IUU	: Illegal, unreported and unregulated.
İSS	: İç savaş olayları sayısı.
KBRN	: Kimyasal biyolojik radyolojik ve nükleer.
KDB	: Kişi başına düşen balık miktarı.
KEG	: Kıyılarda ekonomik güvenlik puanı.
KEP	: Karbon emisyonu puanı.
KFG	: Kıyılarda fiziki güvenlik puanı.
KGO	: Kıyı-genel hadiseler oranı.
KHS	: Kıyılarda hadise sayısı.
KİP	: Karasuları ihlal puanı
KİS	: Kitle İmha Silahları.

KRP	: Kruvaziyer turizmi puanı.
KTP	: Kıyı turizmi puanı.
KT	: Kıyılarda konuşlu tespit ve teşhis sistemleri.
KÜS	: Karşılıklı kıyısı olan ülke sayısı.
KP	: Kaçakçılık puanı.
LNA	: Libyan National Army.
LNG	: Liquified Natural Gas.
LRR	: Düzeltilmiş mülteci sayısı.
LSCI	: Liner Shipping Connectivity Index.
LTP	: Liman tesisleri puanı.
MARSEC WG	: Maritime Security Working Group.
MEB	: Münhasır Ekonomik Bölge.
MİP	: MEB ihlal puanı.
MS	: Mülteci sayısı.
NATO	: North Atlantic Treaty Organisation.
NEP	: Negatif etkenler puanı.
NMIC	: National Maritime Intelligence Center.
NPT	: Nuclear Non Proliferation Treaty.
NSC	: National Security Comitee.
OPCW	: Organisation for the Prohibition of Chemical Weapons/
OPEC	: Organisation of Petrolleum Exporting Countries.
OSG	: Operation Sea Guardian.
ÖSO	: Özgür Suriye Ordusu.
PoA	: Programme of Action On Small Arms.
PRIO	: Peace Research Institute of Oslo.
PSMA	: Port State Measures Agreement.
PYD	: Partiya Yektiya Demokrat (Demokratik Birlik Partisi).
RAC/SPA	: The Regional Activity Centre for Specially Protected.
RF	: Rusya Federasyonu.
SDP	: Sayısal deniz gücü puanı.
SEH	: Sosyo-ekonomik hassasiyet puanı.
SEP	: Sel artış puanı.
SIP	: Sıcaklık artış puanı.
SKP	: Silah kaçakçılığı puanı.
SOLAS	: Safety of Life at Sea.

SÖS	: Sivil ölümü sayısı.
SUA	: Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Navigation.
TANAP	: Trans Anatolian Pipeline.
TEU	: Twenty Foot Equivalent Unit.
TES	: Terör olayı sayısı.
THS	: Toplam hadise sayısı.
TOS	: Toplam olay sayısı.
TP	: Turizm puanı.
TRG	: Tourism and Recreation Goal
TRNC	: Turkish Republic of Northern Cyprus
TÜ	: Toplam üretim.
UDCP	: Uppsala Data Conflict Program.
UGK	: Ulusal Geçiş Konseyi.
UİP	: Uluslararası iş birliği puanı.
UKP	: Uyuşturucu kaçakçılığı puanı.
UMH	: Ulusal Mutabakat Hükümeti.
UN CTAD	: United Nations Conference on Trade and Development.
UN DOF	: The United Nations Disengagement Observer Force.
UN FAO	: UN Food and Agriculture Organisation.
UN HCR	: UN High Commissioner for Refugees.
UN ODA	: United Nations Office for Disarmament Affairs.
UN ODC	: United Nations Office for Drugs and Crime.
UN OG	: United Nations Office at Geneva.
UN WTO	: UN World Trade Organisation.
UNIFCYP	: UN Interim Force in Cyprus.
UNIFIL	: UN Interim Force in Lebanon.
USD	: ABD Doları.
USGS	: US Geology Research Service (ABD Jeolojik Araştırma Servisi).
ÜGP	: Ülke çapında fiziki güvenlik puanı.
ÜS	: Ülke sayısı.
WCOO	: World Customs Organisation.
WTTC	: World Travel and Tourism Council.
YBD	: Yasadışı, Bildirilmemiş ve Düzenlenmemiş.
YKP	: Yasal korunma puanı.
YPG	: Yekineyen Parastina.



ÇİZELGE LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Çizelge 2.1 : Deniz haydutluğu faaliyetleri.	25
Çizelge 6.1 : Doğu Akdeniz ülkeleri antlaşma ve sözleşmelere katılım durumu.	83
Çizelge 6.2 : Anlaşmazlık ve ihlaller.	87
Çizelge 6.3 : Deniz güvenliği operasyonlarına katılım.	89
Çizelge 6.4 : Uluslararası iş birliği puanı.	89
Çizelge 6.5 : Liman niteliği puanı.	94
Çizelge 6.6 : Deniz taşımacılığı puanı.	95
Çizelge 6.7 : Doğu Akdeniz ülkeleri genel turizm puanı.	98
Çizelge 6.8 : Doğu Akdeniz ülkeleri kruvaziyer turizmi puanı.	100
Çizelge 6.9 : Doğu Akdeniz ülkeleri kıyı turizmi puanı.	101
Çizelge 6.10 : Doğu Akdeniz ülkeleri turizm puanı.	101
Çizelge 6.11 : Balıkçılık puanı.	105
Çizelge 6.12 : Doğal kaynaklardan faydalanma puanı.	111
Çizelge 6.13 : Negatif etken puanı.	113
Çizelge 6.14 : Denizden ekonomik anlamda faydalanma puanı.	113
Çizelge 6.15 : Silah kaçakçılığı puanı.	117
Çizelge 6.16 : Uyuşturucu kaçakçılığı puanı.	120
Çizelge 6.17 : Diğer ürünler kaçakçılığı puanı.	123
Çizelge 6.18 : Kaçakçılık puanı (KP).	124
Çizelge 6.19 : Denizden düzensiz göç puanı.	128
Çizelge 6.20 : Düzeltilmiş mülteci oranı.	129
Çizelge 6.21 : Deniz yolu kullanımı.	130
Çizelge 6.22 : Uluslararası mevzuata uyumluluk.	131
Çizelge 6.23 : Yasal korunma puanı.	132
Çizelge 6.24 : Sosyo-ekonomik hassasiyet puanı.	133
Çizelge 6.25 : Düzensiz göç puanı.	133
Çizelge 6.26 : Sayısal deniz gücü puanı.	136
Çizelge 6.27 : Deniz gücü diğer kriterlerin kıyaslanması.	138
Çizelge 6.28 : Deniz gücünün yeterlilik puanı.	140

Çizelge 6.29 : Doğu Akdeniz ülkeleri karşılıklı kıyılar	142
Çizelge 6.30 : Deniz ülkesinin zorluk puanı.....	143
Çizelge 6.31 : Doğu Akdeniz ülkeleri DDF puanı.....	146
Çizelge 6.32 : Deniz gücü ve yaptırım kabiliyeti puanı.....	146
Çizelge 6.33 : Hadiseler puanı.	148
Çizelge 6.34 : Ülke çapında fiziki güvenlik puanı.....	148
Çizelge 6.35 : Kıyılarda fiziki güvenlik puanı.....	149
Çizelge 6.36 : Ülke çapında ekonomik güvenlik puanı.	150
Çizelge 6.37 : Kıyılarda ekonomik güvenlik puanı	151
Çizelge 6.38 : Ülkelerin refah seviyesi	151
Çizelge 7.1 : Genel değerlendirme	154
Çizelge 7.2 : DGE sıralaması.....	156

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa</u>
Şekil 2.1 : NATO Okyanus Kalkanı hareket sahası.	25
Şekil 2.2 : Suriyeli mültecilerin dağılımı.....	26
Şekil 3.1 : IHO'nun Akdeniz Bölgesi'ni gösterir haritası.....	30
Şekil 3.2 : IHO'nun Doğu Akdeniz Bölgesi'ni gösterir haritası.....	30
Şekil 3.3 : DGE tespitine esas kabul edilen bölge.	31
Şekil 3.4 : Tarihi ticaret rotaları.....	33
Şekil 3.5 : Petrol boru hatları.....	39
Şekil 3.6 : Doğal gaz boru hatları.....	39
Şekil 3.7 : East Med boru hattı projesi.	40
Şekil 4.1 : DGE hiyerarşik yapısı.	43
Şekil 4.2 : Örnek DGE hiyerarşisi.	44
Şekil 4.3 : Deniz Güvenliği Matrisi.....	45
Şekil 4.4 : Deniz Güvenliği Matrisi.....	46
Şekil 5.1: GKRY'nin sözde ruhsat sahaları ve Türkiye'nin muhtemel MEB'i ile çakışan alanlar.	50
Şekil 5.2 : Lübnan-Suriye MEB anlaşmazlığı.	65
Şekil 5.3 : İtilaflı kesimde verilen ruhsatlar.....	66
Şekil 6.1 : Doğu Akdeniz DGM konuları.....	75
Şekil 6.2 : Anlaşmalar ve sözleşmeler ana unsuru.	77
Şekil 6.3 : Anlaşmazlıklar ve ihlaller ana unsuru.	84
Şekil 6.4 : Uluslararası deniz güvenliği operasyonlarına katılım.....	88
Şekil 6.5 : Denizden ekonomik anlamda faydalanma yaklaşımı.....	90
Şekil 6.6 : Gemi sayısı açısından karşılaştırma.	92
Şekil 6.7 : Yük taşıma kapasitesi açısından karşılaştırma.	92
Şekil 6.8 : LSCI puanı.	93
Şekil 6.9 : Uluslararası turist sayıları (milyon kişi).	96
Şekil 6.10 : Turizmin ekonomik katkısı.	97
Şekil 6.11 : Akdeniz'de kruvaziyer terminalleri.....	99
Şekil 6.12 : Doğu Akdeniz ülkelerinin yıllık balık üretimi (2013).....	103

Şekil 6.13 : Nüfus ve kişi başına düşen balık miktarı (2013).	103
Şekil 6.14 : Balıkçılığın sağladığı ilave ekonomik faydalar (2013).	104
Şekil 6.15 : Avrupa, Orta Doğu ve Afrika enerji tüketim oranları.	106
Şekil 6.16 : İyon Denizi ve Girit güneyinde ruhsat sahaları.	107
Şekil 6.17 : Libya'ya ait petrol ve doğalgaz tesisleri.	108
Şekil 6.18 : Levant ve Nil deltası havzaları.	109
Şekil 6.19 : Kaçakçılık ana unsuru.	114
Şekil 6.20 : Doğu Akdeniz silah kaçakçılığı rotaları.	116
Şekil 6.21 : Uyuşturucu transit rotaları.	118
Şekil 6.22 : 2012-2016 yılları arasında Doğu Akdeniz'de yakalanan uyuşturucular (Yakalanma sayısına göre)	118
Şekil 6.23 : 2012-2016 yılları arasında Doğu Akdeniz'de yakalanan uyuşturucular (Yakalanan miktara göre)	119
Şekil 6.24 : 2017 yılında kaçakçılığı yapılan sigara ürünleri adedi.	122
Şekil 6.25 : 2017 yılında kaçakçılığı yapılan diğer ürün adedi.	122
Şekil 6.26 : Düzensiz göç ve insan kaçakçılığı modeli.	124
Şekil 6.27 : Deniz gücü ve yaptırım kabiliyeti modeli.	135
Şekil 6.28 Türkiye'nin muhtemel MEB'i ve Seville haritasında belirtilen sınırlara göre devletlerin karşılıklı kıyıları.	142
Şekil 6.29 : Türkiye ve Libya'nın karşılıklı kıyıları.	143

DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ GÜVENLİĞİ ENDEKSİ

ÖZET

Denizler ve okyanuslar dünyada yaşam döngüsünün en önemli parçalarından birisiyken aynı zamanda ekonomik anlamda kıyılarında bulunan ülkeler için son derece değerli fırsatlar sunmaktadır. Deniz taşımacılığı demiryolundan 10, karayolundan 45 ve hava yolundan 163 kat daha ucuz olması sayesinde dünyada nakledilen ham madde, mamul ürün ve enerji kaynağının % 90'ı bu yolla taşınmaktadır. Deniz taşımacılığı dünya ekonomisine yıllık 436.6 milyar USD girdi ve 13.5 milyon iş imkanı sağlamaktadır. Denizlerden balıkçılık ile elde edilen mahsul 2016 yılı itibarıyla 171 milyon tona ulaşmıştır. Denizlerde yürütülen kruvaziyer turizminin yıllık ekonomik hacmi 2018 yılında 18 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. Deniz, yarattığı değerler sayesinde kıyıdaş ülkelerin ekonomi pastasından her yıl daha fazla pay almasına ve refahının artmasına katkı sağlamaktadır. Bu çerçevede günümüzde denizin ekonomik açıdan sağladığı en büyük getiri enerji kaynaklarının çıkarılması sayesinde elde edilmektedir. Bu denli yüksek değere sahip olan deniz alanlarının uluslararası hukuk çerçevesinde paylaşılması ve yasadışı faaliyetlerden arındırılması ise deniz güvenliğine duyulan ihtiyacı ortaya koymaktadır.

Deniz güvenliği konusunda ortaya çıkan tartışmalar, deniz alanında hüküm sürmekte olan devletlerarası anlaşmazlıkları, deniz kaynaklı terörizmi, deniz haydutluğunu, narkotik, insan ve diğer yasadışı maddelerin deniz yolu ile naklini, silah kaçakçılığını, yasadışı balıkçılık faaliyetlerini, çevreye karşı işlenen suçları, deniz kazalarını ve doğal afetleri konu almaktadır. 11 Eylül saldırılarının ardından terörizmin deniz kaynaklı yayılmasının önüne geçilmesi yolunda, ABD öncülüğünde ortaya çıkmıştır. Küresel olarak tanımı ve kapsamı belirli olmayan, dünyanın çeşitli bölgelerinde farklı tipte tehditler ile karşılaşan deniz güvenliği olgusu bu çalışmada Doğu Akdeniz havzası için incelenmiştir. Coğrafi olarak farklı tanımlanmakla birlikte Ege, İyon ve Adriyatik'in kendine has özellikleri nedeniyle bu çalışma için coğrafi saha olarak Türkiye, Yunanistan, KKTC, GKRY, Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır ve Libya kıyıları ile çevrilmiş bölge esas alınmıştır.

Çalışmaya konu olan bölge, tarihin hemen her döneminde bir egemenlik mücadelesine sahne olmuştur. Bronz çağından itibaren başlayan bu mücadele günümüzde farklı bir boyutta yaşansa da devam etmektedir. Tarihi süreçte keşifler ve yeni açılan deniz yolları sayesinde etki alanı genişleyen Doğu Akdeniz, Mezopotamya üzerinden Basra Körfezine ve Süveyş Kanalı yoluyla Uzak Doğu'ya kadar uzanmaktadır.

Doğu Akdeniz, dünya denizlerinin yaklaşık %1'ine karşılık gelmesine rağmen, bilinen petrol rezervlerinin yaklaşık %68'i ve doğal gaz rezervlerinin de yaklaşık %41'inin mevcut olduğu bölgelere komşu konumda bulunmaktadır. Buna bağlı olarak İsrail'in Levant havzasında keşfettiklerine ilave olarak Doğu Akdeniz'de dünyanın en büyük doğalgaz yataklarından birkaçının bulunduğu düşünülmektedir.

Doğal kaynaklar açısından zenginliğine ilave olarak küresel deniz ticaretinin %30'u, deniz yoluyla yapılan petrol ticaretinin ise %25'i Doğu Akdeniz'de gerçekleşmektedir.

Bu kadar zengin ve stratejik anlamda kritik bir bölge olan Doğu Akdeniz aynı zamanda kıyıdaş devletler arasındaki problemler, iç savaşlar, terörizm ve kaçakçılık gibi deniz güvenliğini negatif etkileyecek problem sahalarının bir araya geldiği bir coğrafyadır. Doğu Akdeniz'de deniz güvenliğini tehdit eden faktörler; deniz yetki alanlarının sınırlandırılması ve doğal kaynakların paylaşılması, Arap baharının yarattığı etki sonucu politik istikrar sağlayamayan devletlerden kaynaklanan sorunlar, savaş hali devam eden veya terörist odakların yerleşik, hareket üssü olarak kullandığı ülkelerden kaynaklanan sorunlar, İsrail, Filistin ve Lübnan arasındaki tarihsel problemler, Kıbrıs adasının süregelen statüsü ve sahilgar ülkeler haricinde Doğu Akdeniz'de varlık gösteren yabancı devletlerin deniz kuvvetleri olarak belirlenmiştir. Bu problem sahalarının önüne geçilebilmesi maksadıyla, kıyıdaş devletlerin kendi inisiyatiflerinin yanında Akdeniz'de NATO bünyesinde Deniz Muhafızı Harekatı (DMH), Türkiye tarafından Akdeniz Kalkanı Harekatı (AKH) ve AB tarafından Sophia harekatı icra edilmektedir.

Bu çalışma ile Doğu Akdeniz'e kıyıdaş devletlerin, deniz güvenliğine yönelik zafiyet alanlarını ortaya koymak ve aynı anda bu deniz alanını daha güvenli bir hale getirmek için her ülkenin geliştirmesi gereken öncelikli konular ve bunların unsurlarını belirlemek hedeflenmiştir. Kısaca deniz güvenliği endeksinin amacı günümüz güvenlik tanımları çerçevesinde daha güvenli deniz alanları oluşturulmasına rehberlik etmektir. Bu maksatla uluslararası kuruluşlarca yayınlanan endekslerin yorumlanması ve devletlerce sağlanan veriler ile birleştirilmesi suretiyle Doğu Akdeniz'de kıyısı olan Türkiye, Yunanistan, Libya, Mısır, İsrail, Lübnan, Suriye, GKRY ve KKTC'nin kıyılarında ve deniz ülkesi dahilinde deniz güvenliği açısından bulunduğu nokta tespit edilmiştir. Elde edilen sonuçlar çerçevesinde; bölge ülkelerinin uluslararası iş birliği seviyesini yükseltmeleri, süregelen iç savaşların sona erdirilmesi ve devlet otoritesinin tesis edilmesi, deniz gücünün MEB'leri kontrol altında tutacak seviyede güçlendirilmesi ve ülke refahını arttıracak çeşitli tedbirlerin alınması yönünde sonuçlara varılmış ve bu sonuçlar ülke bazında değerlendirilmiştir. Bölgesel çapta yapılan değerlendirmelerin gelecek çalışmalarda, ülkeler özelinde yapılarak daha da detaylandırılabilceği kıymetlendirilmektedir.

MARITIME SECURITY INDEX FOR EASTERN MEDITERRANEAN

SUMMARY

While seas and oceans are one of the most important parts of the life cycle in the world, they also provide valuable opportunities for the littoral countries. Since maritime transport is 10 times cheaper than rail, 45 times cheaper than highway and 163 times cheaper than airways, 90% of the raw materials, manufactured goods and energy products are transported in this way. Marine transportation provides 436.6 billion USD to global economy and creates 13.5 million job opportunities annually. As of 2016, the fish production including aquaculture reached 171 million tons. Additionally in 2018, the annual economic volume of cruise tourism was approximately 18 billion USD.

Owing to the values that the seas create, littoral countries are able to increase their shares from sea sourced economies which contribute to countries' prosperity. Within this framework, the greatest economic benefit provided by the sea today is obtained through the extraction of energy resources that lay beneath the seabed. The delimitation of EEZs within the framework of international law and the elimination of illegal flows reveals the need for maritime security.

The major subjects for maritime security can be count as; interstate disputes prevailing in the maritime domain, piracy, illegal flow of armaments, human smuggling, smuggling of narcotics and other illegal substances, illegal fishing activities, crimes against the environment, maritime accidents and natural disasters. The concept of maritime security was emerged by United States for preventing the spread of terrorism aftermath of 9/11 attacks. In this study, the phenomenon of maritime security which is defined for different types of threats in various parts of the World, is investigated for the Eastern Mediterranean basin. Although it was defined differently by IHO, for this study Eastern Mediterranean is defined as the Maritime area bounded by the shores of Greece, TRNC, GCASC, Syria, Lebanon, Israel, Egypt and Libya, excluding the waters of Aegean, Ionian and Adriatic seas.

Through the history Eastern Mediterranean has witnessed an endless struggle for sovereignty and superiority which continues in a different in the region. As from the Bronze Age, this struggle continues even though it occurs in a different dimension today. The Eastern Mediterranean, which has expanded its influence with historical discoveries and new maritime routes, extends from Mesopotamia to the Persian Gulf and through the Suez Canal to the Far East. Although the Eastern Mediterranean Sea corresponds to approximately 1% of the world's total volume of seas and oceans, it is located adjacent to the regions where 68% of the known oil reserves and 41% of the natural gas reserves are present. Accordingly, in addition to the natural gas reserve that has discovered by Israel in the Levant basin, the Eastern Mediterranean is thought to have some of the largest natural gas deposits in the world. Besides its wealth in terms of natural resources, 30% of global maritime trade and 25% of oil trade by sea take place in the Eastern Mediterranean which makes the sea a transit

route for major energy sources. In addition to the hydrocarbon sources, fishing is another important potential for both littoral economies. It can clearly be seen that majority of the Eastern Mediterranean countries are not competent to take the advantage of abundant fish stock as well. UII fishing and pollution are appeared as the paramount reasons for the low level of fish catch. Besides aquaculture is a fairly young industry in the region. For this reason the contribution of fish products is limited to Eastern Mediterranean countries' economies.

It is not possible to identify the security fact in without defining and measuring the illegal activities that are occurring in the designated area and its perimeter. Eastern Mediterranean is an suitable operation area for smugglers due to the conflicts between littorals. Weapons, drugs and other contrabands can be transferred from Asian and North African countries to Europe in spite of the measures that are being taken by countries. Among all kind of smuggling activities, human smuggling is observed as the most common and lucrative one.

As a rich and strategically critical one, the Eastern Mediterranean is also a region where paramount problems are present. Today these problems are being honed around historical conflicts between littoral countries, civil wars, terrorism and smuggling. In particular, factors that are threatening maritime security in the Eastern Mediterranean are as follows.

- Delimitation of maritime jurisdiction areas and sharing of natural resources proportionally.
- Problems stemming from states that are unable to achieve political stability,
- The impact of the Arab spring on Egypt and Libya.
- Problems stemming from civil wars in Syria and Libya.
- The presence of terrorist fractions inside the borders of littoral countries.
- Historical conflicts between Israel, Palestine and Lebanon.
- Ongoing status of the island of Cyprus.

For tackling these problems in maritime security extent, Operation Sea Gurdian is being held under NATO supervision, Operation Sophia under EU supervision. As an example for national initiatives Operation Mediterranean Shield is being conducted by Turkey. Besides Turkey increased the efficacy of Operation Mediterranean Shield with the participation of Pakistan Navy assets.

In this study, it is aimed to identify the weaknesses of Eastern Mediterranean littoral countries and simultaneously to pinpoint the priority subjects and their components for making the maritime domain safer. In short, the purpose of the maritime security index is to guide the establishment of safer marine areas within the framework of modern security definitions.

An algorithmic approach is adopted where compiled data are utilized with an inductive method. This procedure enables to reach a quantitative final value from many different components. For this purpose, by combining the data extracted from internationally well accepted indexes, statistics and reports that are published by international organizations and the information that are provided by individual countries for designating the position of Turkey, Greece, Libya, Egypt, Israel, Lebanon, Syria, GCASC and TRNC in terms of maritime security. In this extent, each Eastern Mediterranean country is being scrutinized through the following subjects.

- Level of international cooperation.
- Exploitation of seas for economic purposes.
- Level and nature of seaborne illegal activities.
- Effectiveness of sea power and capability to implement state practices.
- Level of prosperity through the country and through shores respectively.

With respect to the quantitative results, it can obviously be seen that none of the littorals of Eastern Mediterranean has a perfect maritime security stance. Each country has strengths and weaknesses that are complying with their national and international problematic issues. Within the framework of Maritime Security Index the following measures are identified on a country-by-country basis in order to enhance the level of security in the maritime domain.

- Littoral countries should increase the level of international cooperation.
- Majority of the littorals should increase their abilities for exploiting natural resources.
- Ongoing civil wars should be ended and the state authority should be restored.
- The navies and coast guards should be strengthened for monitoring EEZs continuously.
- Majority of the littorals should increase their awareness and the strength of legal frameworks for minimizing illegal flows through sea lines.
- Necessary measures should be implemented for increasing the level of prosperity.

This study has focused on a regional evaluation and it is appreciated that regional evaluations can be further elaborated in future studies by country-specific assessments.

1. GİRİŞ

1.1 Giriş ve Konunun Öncesi

19'uncu yüzyıla kadar güvenlik kavramı, birey bazında kişisel güvenlik, devletler bazında ise ulusal ve uluslararası güvenlik şeklinde belirgin sınırlar ile ayrılmıştır. Bu zamandan itibaren özellikle dini eksen haricinde kurulan ittifaklar bölgesel hakimiyetin kolektif olarak paylaşılmasını yol açmış ve ittifak tarafı devletlerin birbirlerine gün geçtikçe daha bağımlı kılmıştır. Bu bağlamda ortaya çıkan iki kutuplu ve ardından tek kutuplu güç dağılımı, literatüre süper güç ve bölgesel güç gibi kavramları kazandırmıştır. Soğuk savaş sonrasında ABD'nin tek süper güç olarak dünya politik sahnesinde yerini alması sonrasında Fukuyama'nın "Tarihin Sonu" teorisi ile mükemmel dünya düzeni olarak nitelediği ve barışın hakim olması beklenen uzun soluklu dönem, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de meydana gelen terör saldırıları ile kısa sürede son bulmuştur. 11 Eylül olayları, güvenlik kavramında yer alan tehdit algısını, o güne kadar kabul gören simetrik ve konvansiyonel tehditlerden yani devletler ile devlet uygulamalarından, asimetrik yani örgütlü suç ve terör organizasyonlarına yönlendirmiştir. Böylece 21'inci yüzyılın başında önümüzdeki dönemde güvenlik ortamını şekillendirecek devlet ve çok uluslu organizasyonların karşısındaki düşman tespit edilmiştir.

Deniz ortamında ise bu aydınlanma, Yemen'e ait Aden limanı açıklarında ABD'nin USS Cole adlı Arleigh Burke sınıfı ve bahse konu dönemin en etkin destroyerine süratli bir tekne ile gerçekleştirilen intihar saldırısı olmuştur. Bu saldırı, bir geminin güvende olması beklenen, egemen bir ülkenin sınırları içerisinde yer alan bir limanda dahi saldırıya uğrama ihtimali olduğunu ortaya çıkarmış ve deniz güvenliği konusunda doktrinde büyük değişiklikler yapılmasını gerektirmiştir. Düşmanın kim olduğunun tam olarak belli olmadığı, kullanılan silahların yüksek teknoloji ürünü bilinen veya tahmin edilenlerin aksine el imalatı olduğu, organizasyonları içinde birden fazla devlet, din veya ırktan insanın aynı çatı altında buluşabildiği bu güvenlik ortamında deniz güvenliğinin sağlanması bir meydan okuma halini almıştır.

Tarihsel süreçte denizler başta ekonomik kaynaklara ulaşım yolu olarak görülürken, günümüzde ise buna ilave olarak denizin içinde, deniz yatağında ve altında bulunan doğal kaynakların büyük önem kazandığı bir alan olmuştur. Oluşturabileceği ekonomik katma değer çerçevesinde denizlerdeki kaynakların bulunması, çıkarılması ve işlenmesi büyük bir endüstri halini almış ve küresel çapta bir rekabet ortamı yaratmıştır. Deniz güvenliği algısı, günümüzde denizde güvenli bir şekilde bir limandan diğer bir limana gitmek veya bir savaş gemisi için görevini yapmanın ötesine geçmiştir. Ekonomik değere sahip deniz alanlarının korunması hedefinden hareketle; bu alanda hak iddia eden diğer devletler ile yaşanan sürtüşmeler, kaynakların özellikle balıkçılık bağlamında kontrolsüz olarak tüketilmesi, küresel suç organizasyonlarının deniz yolu ile yürüttüğü yasadışı ve yasaklanmış mallar, mamuller ile insan kaçakçılığı, açık denizlerde yürütülen deniz haydutluğu deniz güvenliği konusunu tehdit eden faktörler olarak ortaya çıkmıştır.

Günümüzde belirlenen ekonomik kaynaklar ile tehditler dünya denizlerinin sadece %0.1'ini oluşturan Akdeniz'in doğu kesiminde buluşmuştur. Yeni keşfedilen ve yüksek potansiyele sahip sahalarda araştırılmaya devam eden rezervlerin varlığı, dünyanın en eski yerleşim yeri olan Mezopotamya'nın kıyısında kökleri yüzyıllara uzanan devletler arası anlaşmazlıkların hakim olduğu, iç savaşların ve organize suç örgütlerinin eksilmediği Doğu Akdeniz coğrafyasında deniz güvenliği konusunu son derece önemli kılmaktadır.

1.2 Problemin Tanımı

Doğu Akdeniz havzasında devletlerden ve devlet dışı organizasyonlardan kaynaklanan tehditlerin belirlenmesi, bu tehditlerin deniz güvenliği üzerinde yarattığı etkinin ulusal ve uluslararası endekslerden elde edilen veriler ile değerlendirilmesi ve sistem dinamikleriyle her bir Doğu Akdeniz devlet için ölçülebilir deniz güvenliği endeksini tespit etmektir.

1.3 Çalışmanın Amacı

Her deniz alanı kendi içerisinde güvenliğine yönelik tehditler açısından farklılıklar içermektedir. Bu farklılıklar o bölgenin sosyal, ekonomik ve kültürel altyapısı ile paralellik göstermektedir. Sahra altı Afrika ülkeleri için oluşturulan bir deniz

güvenliği endeksinde, en kritik konular deniz haydutluğu ve kontrolsüz balıkçılığın yarattığı olumsuz etkiler iken Güney Amerika’da narkotik ve psikotrop maddelerin yasadışı nakli ön plana çıkmaktadır. Doğu Akdeniz özelinde ise deniz güvenliğine yönelik tehditler arasında deniz haydutluğu kaydedilen verilere göre ihmal edilebilir seviyede, uyuşturucu madde kaçakçılığı ise öncelik sıralamasında ortalarda yer almaktadır. Özetle deniz güvenliğinin nicel olarak değerlendirmesi, her deniz alanı ve çevreleyen ülkeler için farklılık göstermektedir. Bu çalışmada; Doğu Akdeniz’e kıyıdaş devletlerinin tarihsel bağları, coğrafi konumları, birbirleri arasındaki ve uluslararası seviyedeki ilişkileri dikkate alınarak ve Doğu Akdeniz coğrafyası için belirlenen tehditler çerçevesinde, devletlerin deniz güvenliği endeksinin oluşturulması amaçlanmaktadır. Çalışma kapsamında aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır.

- Güvenlik ve deniz güvenliği kavramları ne anlama gelmektedir?
- Devletlerin ve uluslararası organizasyonların deniz güvenliği konusunda ortaya koyduğu strateji ve doktrinlerin içeriği nedir?
- Deniz güvenliğine yönelik tehdit algısı hangi unsurları kapsamaktadır?
- Doğu Akdeniz’de güvenlik ortamını şekillendiren tarihi, coğrafi ve siyasi etkenler nelerdir?
- Deniz Güvenlik Matrisi (DGM) ve Deniz Güvenlik Endeksi (DGE) nedir?
- Doğu Akdeniz için DGM konuları ve alt bileşenleri neler olmalıdır?
- Doğu Akdeniz’e kıyıdaş devletlerin DGE çerçevesinde güçlü ve zayıf yönleri nelerdir?

1.4 Çalışmanın Önemi ve Gelecek Çalışmalara Sağlayacağı Fayda

Yapılan çalışma sayesinde, Doğu Akdeniz’de güvenlik ortamını şekillendiren tehditler incelenmiş ve bu tehditlerin devletler üzerinde oluşturduğu sorunlar ele alınmıştır. Ortaya çıkan değerler, her bir devletin bölgesel anlamda deniz güvenliği konusunda kullandığı inisiyatifler ve uyguladığı tedbirler ışığında göreceli olarak hangi sırada olduğunu göstermiştir. Ayrıca hangi devletin deniz güvenliği performansı yüksek ve düşük olanların başarı ve başarısızlık sebepleri vurgulanarak, bu devletlerce çalışılması gereken alanlar ortaya konmuştur. İlave olarak literatürde Sahra altı Afrika ülkeleri için yapılan bir kısım çalışma haricinde deniz güvenliğini bu şekilde nicel ortama tahvil eden çalışma bulunmamaktadır. Bu nedenle çalışmanın

sağladığı veriler itibarı ile önemli ve farklı deniz alanlarına da uygulanabilir niteliktedir. Bunun yanında Doğu Akdeniz özelinde bu kapsamda yapılan ilk çalışma olma özelliğini taşıdığından gelecek çalışmalara katkı sağlayabileceği değerlendirilmektedir.

Çalışma kapsamında belirlenen tehditler her ne kadar Doğu Akdeniz coğrafyasına özel olsa da tehdit algısında büyük bir sapma olmadığı sürece tüm dünya denizlerinde bahse konu tehditlerin öncelik sıraları değiştirilerek kullanılabilecektir. Bunun sonucu olarak bu çalışma ile ortaya konulan modelin bir kısım değişiklik ile tüm dünya denizleri için uygulanabilir olduğu değerlendirilmektedir.

1.5 Literatür Araştırması

Deniz güvenliği konusunda literatürün büyük çoğunluğu uluslararası ilişkiler ve deniz hukuku disiplinleri altında yapılan nitel çalışmalardan oluşmaktadır. Türkiye’de yapılan çalışmalar genel olarak Kıbrıs’ın tarihi ve günümüze yansıttığı sorunlar, KKTC ve GKRY arasındaki iki toplumlu ve iki ayrı devlet durumunun deniz yetki alanları üzerinde yarattığı etkilerin incelenmesi ve Doğu Akdeniz’de deniz hukuku açısından ihlaller ve anlaşmazlıkların incelenmesi konularına ağırlık verilmiştir. Buna karşılık Doğu Akdeniz için, tarihi, siyasi, ekonomik ve sosyal problem sahalarının ülkelerin deniz güvenliğine yönelik nasıl bir etki yarattığı, bu problem sahalarının her ülke özelinde hangi alanlarda güçlü, hangi alanlarda zayıf olunmasını sağladığına dair nicel bir çalışmaya rastlanamamıştır.

Esasen bu çerçevede dünya çapında yapılan çalışmalarda oldukça kısıtlıdır. Sahra altında yer alan 30 adet Afrika ülkesi için yapılan deniz güvenlik endeksi (Bell ve Glaser, 2018) bu alanda öncü bir çalışma olarak sayılabilir. Ayrıca deniz güvenliği konusunda çalışmalar yapan Christian Buerger bölgesel çapta birçok verinin birleştirilip, konsolide bir endeks oluşturulmasında bilimsel çalışmalar sunmuştur (Buerger, 2015). Bahse konu çalışmalar bir model ve projeksiyon sunmakla birlikte Doğu Akdeniz’e yönelik olarak herhangi bir husus içermemektedir.

Çalışmada kullanılan kaynakların büyük bir bölümü Birleşmiş Milletler, Dünya Sağlık Örgütü, Dünya Ticaret Örgütü, Dünya Bankası, vb. uluslararası ve güvenilirliği kanıtlanmış kuruluşların veri tabanlarından elde edilmiştir. Ancak bahse konu kurumların oluşturduğu endekslerden temin edilen verilerin belirli bir

hesaplama modeline dayalı olarak ortaya konması, bu değerlerin objektifliği konusunda soru işaretlerine sebebiyet vermektedir. Ayrıca devletlerce beyan edilen bilgilerin doğruluğu ve eksiksizliği de diğer bir problem noktasıdır. Ayrıca siyasi statüsü nedeniyle uluslararası kuruluşlarca birçok endekste KKTC'ye yer verilmemektedir. Elde edilebilen kısıtlı verinin anlamlı bir veriye dönüştürülebilmesi zaman zaman mümkün olmamaktadır. Bu durumda KKTC için GKRY ile aynı değerler kabul edilmiş veya bölge ortalaması esas alınmıştır.

Bu çalışmada; öncelikle güvenlik ve deniz güvenliği kavramları incelenmiş ve özellikle (Dunne vd., 2007), (Viotti ve Kauppi, 2017), (Morgan, 2006), (Duman, 2018), (Mazaheri, 2008) ve (Aydın, 1996)'dan istifade edilmiştir. Doğu Akdeniz'in tarihi, coğrafyası, jeopolitik ve stratejik önemi kapsamında ise (Gervasi, 1975), (Yıldız, 2008), (Ediger vd., 2012), (Günaltay, 1987), (Akari, 2005), (Apatay, 2012), (Armaoğlu, 2016), (Ulusoy, 2015), (Bostan, 1989), (Kurumahmut, 1998), (Yaycı, 2012) ve (Pipes, 1990)'ten faydalanılmıştır. Ayrıca NATO (NATO, 2011), AB (EC General Affairs, 2014), ABD (Department of Defense, 2005) ve İngiltere'nin (Ministry of Defence, 2014) deniz güvenliği stratejileri incelenerek deniz güvenliğine yönelik küresel tehditler ve bunlara karşı alınacak tedbirlerin kapsamı belirlenmiş ve bu çalışmaya Doğu Akdeniz'in özelliklerine uygun olacak şekilde tahvil edilmiştir. Deniz güvenliğini Doğu Akdeniz'de etkileyecek problem sahaları, (Balkal, 2009), (Ceylan, 2018), (Gülbiten, 2019), (Başeren, 2010), (Yaycı, 2019), (O. M. Öztürk, 2004), (Kurt, 2017), (Sandıklı ve Semin, 2012), (Ulutaş ve Hoca, 2014), (Orhan, 2015), (Kerman ve Efegil, 2017), (Yeşiltaş ve Öncel, 2017), (Şen, 2015), (Öke, 2018), (Kürkçüoğlu ve Erhan, 2012), (T. Yılmaz, 2015), (Bozkurt, 2013), (G. Özcan, 2010), (Erdurmaz, 2012), (Richmond, 2006), (Keser, 2006) çerçevesinde ele alınmıştır.

Çalışmanın arka planını oluşturan kısmının tamamlanmasının ardından Deniz Güvelik Endeksinin oluşturulmasına başlanmıştır. Bu kapsamda literatürde çalışma bulunamadığından, tamamı uluslararası kuruluşların yayınlamış olduğu bilgi, rapor ve istatistiklere dayalı olarak veriler derlenmiş ve (Bell & Glaser, 2018)'den esinlenerek özgün bir puanlama sistemi ile veriler 100 üzerinden puanlanmıştır. Bu çerçevede, (The World Bank, 2018b) (UN FAO, 2018), (UN FAO, 2017), (UN FAO, 2019), (UN HCR, 2019), (EEAS, 2018), (EC, 2015), (eia, 2018), (eia, 2015), (eia, 2017a), (eia, 2016), (ILO, 2019), (INTERPOL, 2019), (Ocean Health Index, 2018b),

(Ocean Healt Index, 2018), (Ocean Health Index, 2018a), (The World Bank, 2018c), (UN Office on Drugs and Crime, 2004), (UNWTO, 2018), (UN WTO, 2019), (UNCTAD, 2018), (UNCTAD, 2019), (UNODC, 2017), (UNODC, 2018), (UNOG, 2018), (US Department of State, 2019), (Walk Free, 2018), (WCOO, 2018) ve (WTTC, 2019a) kullanılmıştır.

Yukarıda belirtilen kaynaklardan elde edilen nicel ve nitel veriler ile elde edilen bilgilerin yorumlanması ile çalışmanın 7'nci bölümünde Doğu Akdeniz ülkelerinin zayıf ve güçlü yanları ortaya çıkarılmıştır.



2. GÜVENLİK VE DENİZ GÜVENLİĞİ KAVRAMLARI

2.1 Güvenlik Kavramı

Dünyadaki her varlığın öncelikli amacı mevcudiyetini korumak ve mümkün olduğu kadar sürdürmektir. Bu amaç insan ürünü olan devletlerin oluşumu ve yaşam döngüsü süresince de geçerlidir. Dolayısıyla güvenlik, bir varlığın kendini koruması ve devamlılığını sağlaması esaslarına işaret eden bir kavramdır. Güvenlik kriterinin sağlanamaması veya kaybedilmesi durumu, edinilmiş diğer tüm kazançların da kaybına neden olabilir düşüncesi ile insanlar, güvenliklerine tehdit oluşturan her türlü unsuru bertaraf edecek tedbirleri almaktan çekinmemektedir (Morgan, 2006).

Bu noktadan hareketle, Güvenlik kavramı; her ne kadar bireyler veya devletler açısından bir anlam ifade ediyormuş gibi görünse de bunların siyasi, ekonomik sosyal, insani, askeri ve çevre güvenliği içerisinde de sınıflandırılabilir (Ağca, 2010). Anlamı itibarıyla etki alanı son derece geniş olan güvenlik kavramının akademik anlamda tanımı da geniş bir perspektif oluşturmaktadır. Bireysel olarak düşünüldüğünde, Abraham Maslow'un fiziksel ihtiyaçlar arasında saydığı güvenlik; tehlikeden uzak olma, emniyet ve asayiş ifade ederken bu tanımı devlet seviyesine uyguladığımızda ise devletler arasında güvenlik çatışması ile karşılaşmaktadır.

Kısaca, bir devletin, güvenlik ortamının terör veya anarşi nedeniyle olumsuz etkilendiği durumda askeri gücünü ve silah kullanım seviyesini artırarak veya ittifaklara dahil olarak kendi güvenlik algısını olumlu yönde yönetirken, ilişkili diğer devletlerin de benzer uygulamaları hayata geçirmesi sonucu artan gerginlik ile istenmeyen çatışmaların ortaya çıkması olarak açıklanabilen bu husus Robert Jervis tarafından güvenlik ikilemi¹ olarak adlandırılmıştır.

Bu noktada ulusal ve uluslararası güvenlik kavramlarının da ayrımının yapılması gerekmektedir. Esasen bu ayrım 19'uncu yüzyıla kadar kesin hatlar ile belirlenmişken, din harici ittifak yapılarının oluşması ve küreselleşme ile tamamen kabuk değiştirmiştir. Devletlerin güvenliği bağımsızlıktan çok karşılıklı bağımlılık

¹ Security Dilemma

çerçevesinde şekillenirken, karşılıklı bağımlılık alanları siyasi, teknolojik, ekonomik veya çevre konularında oluşmuştur. Aralarında bu denli yüksek geçirgenlik olan ulusal ve uluslararası güvenlik, günümüzde yaşanan güvenlik sorunlarının tek eksenli olarak değil, çok uluslu antlaşmalar veya ittifaklar ile ele alınması zorunluluğunu dikte etmiştir (Sancak, 2013). Güvenlik anlayışı; klasik realist, neo-realist ve normatif olarak teoride birbirinden ayrılmaktadır.

2.1.1 Klasik realist güvenlik anlayışı

Klasik realist teori devletleri merkezine almakta ve uluslararası politikanın baş rol oyuncusu olarak devletler öne çıkmaktadır. Buna göre her devlet anarşi ve çatışmanın hakim olduğu ortamda güvenliğini artırmak maksatlı olarak siyasi ve askeri güç odaklı hedeflemeler yapabilmektedir. Bu iş için gerekli ekonomik değer olan doğal kaynakların kontrolü ise son derece önemli bir husustur (Şöhret, 2014). Devletlerin politikaları genel olarak devletin gücünü artırmayı veya en azından muhafaza etmeyi ve gerektiğinde bu gücü göstererek hedeflerini gerçekleştirmeyi amaçlamaktadır (Bakan, 2002). Bu teorinin destekçileri askeri güvenlik ve politikalarını yüksek², diğer sosyal konuları ise düşük önem derecelerine binaen alçak³ seviye tanımlamaktadırlar. Bunun sebebi alçak seviye konuların tümüyle yüksek seviyede gerçekleşecek askeri ve politik icraatın oluşturulması ve sürdürülmesini desteklemeye yönelik olması, bunun dışında kendine has bir değer taşınamaması düşüncesinden kaynaklanmaktadır. Klasik Realistler yetenekleri güç kaynağı odağından değerlendirmektedirler. Barthold G. Neibuhr ve Hans Morgenthau gibi klasik realistlerin yanı sıra Henry Kissinger, George Kennan, Raymond Aron, John Herz ve Martin Wight da bu pragmatist yaklaşımı sergilemişlerdir.

Klasik Realistler ülkelerin her türlü faktörden bağımsız olarak bir diğerinin potansiyel düşmanı olduğunu ve güvenliklerine doğrudan tehdit oluşturduğunu kabul etmektedirler. Aynı yaklaşım dünyanın tek bir devletten teşkil olması durumu haricinde mevcut tehdit ortamının ve riskli koşulların sonsuza kadar devam etme eğiliminde olduğunu ifade etmektedir (Dunne vd., 2007). Soğuk Savaş döneminde Klasik Realist yaklaşım dünyanın iki kutbunu oluşturan ABD ve SSCB'nin; paylaşmak durumunda oldukları çıkar ve çatışma dünyasında bir arada bulunma

² High Politics

³ Low Politics

zorunluluğunu kabul etmeleri ile vücut bulmuştur. Güvenlik olgusunun hiçbir zaman tam olarak sağlanamadığı bu ortamda Morgenthau, kısıtlamanın ve kısmi barınmaların barışı korumak için en pratik kısa vadeli stratejiler olduğu konusunda ısrar etmiştir (Morgenthau, 1962). Dünya, 2'nci Dünya Savaşı sonrasında küresel çapta silahlı bir çatışmaya şahitlik etmemiş olsa dahi askeri güç, halen politika oluşturma ve uygulama konusunda kritik bir argümandır. Netice olarak devletlerin varlığını sürdürme isteği doğrultusunda, uluslararası arenada yürüttüğü siyaset, doğal olarak askeri gücü ile orantılı görülmektedir. Bu nedenle devletler, ihtiyaç duyulan askeri gücün yoğunluğunu isabetli bir şekilde tespit etme zorunluluğu ile karşılaşmaktadır (Dunne vd., 2007).

Sonuç olarak Klasik Realizm; insan üretimi olan pragmatist siyasi unsurlar arasındaki güç mücadelesini açıklayan ve günümüzde de yoğun olarak tartışılan bir paradigmadır. Klasik Realistler dünyaya ideal halinde değil mevcut hali ile baktıklarını savunmaktadırlar. Devletler arasında anarşi ve potansiyel çatışma ihtimalinin hâkim olduğu ortamda yürütülen ilişkilerde güç, devletlerin hedeflerine ulaşmasında araç, uluslararası örgüt ve ittifaklar ise güç kullanımı için en önemli enstrümanlardır (Viotti ve Kauppi, 2017).

2.1.2 Neo-realist güvenlik anlayışı

Yapısalcı realizm olarak da adlandırılan bu anlayış esasen klasik realizme bir eleştiri olarak ortaya çıkmış ve klasik düzenden farklı olarak devlet ile birlikte diğer aktörleri de sistem içerisinde etkin kabul etmiştir. Teorisyenleri, neo-realist sistemin anarşik yapısına karşılık, iş birliğinin mümkün olduğunu ve bu iş birliğinin mimarlarının ise iktidarlar olup, tek bir hegemonyanın mevcut olması halinde, barış ve düzenin devamının daha kolay olacağı ifade edilmektedir. ABD ve SSCB arasındaki soğuk savaş döneminde ortaya çıkan Neo-realizmde, klasik realizmden farklı olarak ulus devletlerin güvenliğinin yanı sıra uluslararası sistemin güvenliği de hayati görülmüştür. Bu kuramda uluslararası sistemin karakterini ve biçimini güçlü devletlerin birbirleri ile etkileşimi belirlemektedir. Güç ekseninde meydana gelen bir kayma kuramı da değiştirmektedir. Bunun yerine bir tek güçlü devletin, yani hegemonyanın, kendi politik egemenliğini kabul ettirmesi, bu egemenliği koruması ve sürdürmesi, sistemin ulaşacağı en güçlü nokta olarak görülmektedir (Aydın, 1996).

Neo-realizm, klasik kuramı bilimsel realizme doğru yönelterek, pozitif bilim anlayışının uluslararası ilişkilerde etkin olması sağlamıştır. Soğuk savaş sonrası dönemde güvenlik kavramında çok çarpıcı bir değişiklik olmamış ancak dünya düzeni içerisindeki güç dağılımı değişmiştir. Yani anarşik düzen devam etmektedir ve devletler de değişen durumlar karşısında beklenen şekilde hareket etmektedir (Kolasi, 2013).

Neo-realizme göre uluslararası sistemdeki denge, siyasette kontrol ve denge düzenine benzemektedir. Güçlü devletlerin icraatları nispeten daha güçlü olanların varlığı sayesinde kısıtlanabilmektedir. Dolayısıyla başka bir devlet veya devletler topluluğunun, en güçlü olan devleti sınırlayamadığı uluslararası sistem, kontrol ve dengeleri olmayan bir politik sisteme benzemektedir (Waltz, 2004).

Neo-realizmde devletler; güçlerine göre küçük, orta, büyük ölçeklerde ayrılmaktadır. Burada kastedilen güç; askeri ve ekonomik güçtür. Doğal olarak ekonomik gücü yüksek olan bir devlet kısa sürede önemli bir askeri güç olabilir. Dolayısıyla mukayese edilirken askeri gücü itibarıyla küçük fakat ekonomik olarak büyük devletler, her zaman için muhtemel bir muhasım olarak görülmelidir (Mearsheimer, 2014).

Devletler arasında mevcut karşılıklı bağımlılık durumu; paralel menfaat ve hedeflere doğru iyi ilişkiler ve ortaklıklara, düzensiz ilişki durumunda ise çatışmaya yol açabilmektedir. Karşılıklı bağımlılık, devletlerin ilişki içerisinde oldukları diğer devletlerden kaynaklanması muhtemel saldırılara karşı açık olması ve bu riskin tüm taraflar için geçerli olması olarak açıklanmaktadır.

Her devletin hedefinin hegemonya haline gelmek olması ancak hegemon devletin diğer devletlerce oluşturulacak topluluklarca kontrol altına alınması konusu bu teoremin destekçileri arasında gücün ne seviyede kontrol edilmesi gerektiği çerçevesinde fikir ayrılıklarının yol açmıştır. Güvenlik ortamında statüko çoğunlukla savaşlar ile belirlenmiştir (Mearsheimer, 2014). Savaşlar sadece gücün el değişmesi ile değil aynı zamanda uluslararası ilişkilerinde teki çift veya çok kutuplu olması durumunu da belirlemektedir. Neo- realizm savaşın kaçınılmaz olduğunu öne sürmekle birlikte günümüzde nükleer güçler arasında çıkabilecek bir savaş durumu son derece düşük görmektedir. Bunun sebebi ise, olası bir nükleer bir savaşta sonuçların ne denli yıkıcı olabileceğinin taraflarca bilinmesi olarak

değerlendirilmektedir. Neo-realistler arasında nükleer silahların saldırı amaçlarına yönelik olarak sınırlı fayda sağlayabildiği konusunda hemfikir olunmakla birlikte, caydırıcılık ve güç dengesini muhafaza etmek anlamında gerekli olduğu da düşünülmektedir.

Sonuç olarak Neo-realist yaklaşımda çerçevesinde uluslararası sistemin yapısı belirleyici faktör olarak öne çıkmaktadır. Bir denge teorisi olarak görülen Neo-realizm kontrol altına alınamayan bir hegemonya yerine iki kutuplu bir düzeni tercih etmektedir. Bu kapsamda önde gelen Neo-realistlerden Kenneth Waltz, iki kutuplu devletler düzeni ile caydırıcılığa yönelik olarak nükleer silahların varlığının önemini “İki kutupluluk barışın sözünü verir; nükleer silah takviyeleri ise bu sözü garantiye doğru yaklaştırır” sözleriyle ifade etmektedir (Seval, 2017)

2.1.3 Normatif kuram çerçevesinde güvenlik

Bireyler penceresinden norm; kişilerin sergilemesi gereken uygun davranış kalıplarını, uluslararası çerçevede ise, devletlerin uygulaması gereken standart düzenlemeleri ifade etmektedir. Normatif esasen ahlaki değerleri merkezine alan bir yaklaşımdır. Her ne kadar bu merkezde yürütülecek ilişkiler silsilesinin devletlerin milli menfaatlerine zarar vereceği düşüncesi hakim olsa da Vietnam savaşı esnasında orantılı güç kullanımı konusunda yaşanan tartışmalar, ahlak ve felsefe tabanlı kurallara ihtiyacı ortaya koymuştur (Duman, 2018).

Normatif kuram, insan hakları, adalet, devlet egemenliğine müdahale, mültecilerin durumu, savaşların meşruluğu, milletlerin kaderini kendi belirlemesi ve çevre sorunları gibi klasik ve neorealist yaklaşımların dışında konuları ele almış ve soğuk savaş sonrası adını duyurmuştur. Bunun en önemli sebebi, Soğuk Savaş süresince etkisini yoğun olarak hissettiren bloklar arası ideoloji ve fikir ayrılıkları ile nükleer silahlanma yarışı, normatif kuramın ortaya koyduğu moral ve etik değerlerin gündeme gelmesine imkan vermemiş olmasıdır (Bakan, 2002).

Normatif Teori, konseptte Komüniteryen ve Kozmopolitan olmak üzere iki ayrı yaklaşım ile ayrılmaktadır (Dunne vd., 2007). Komüniteryen yaklaşıma göre; birey halkın bir üyesi ve devlet oluşumu ile devlet egemenliğinin kaynaklandığı unsurdur. Yani egemenlik, gücünü tümüyle bireylerinden alan devlete aittir. Kozmopolitan yaklaşım ise, devletin egemen gücünün mutlak olamayacağını ve küresel düzen içerisinde evrensel insan haklarının, devletin her türlü uygulamasının üzerinde

olması gerektiğini kabul etmektedir (Bakan, 2002). Komüniteryen yaklaşım, egemen devletlere müdahale etmemeye ve devletler arası ilişkilerde düzenin önemine vurgu yaparken, Kozmopolitan yaklaşımı destekleyenler, zorunlu şartlar oluştuğunda bir devletin egemenlik alanında yaptığı uygulamalara müdahale edilebileceği düşüncesini savunmaktadır. Zorunlu şartları ise evrensel insan hakları ve sosyal adaletin olarak saymaktadır.

Yukarıda işlenen kuramlar, devletlerin milli menfaatleri veya küresel anlamda uluslararası ittifaklar merkezi alınmış ve güvenlik olgusu da bu öznelerle göre şekillenmiştir. Bunlara ilave olarak esasen içeriğinde normatif motifler bulunan “insan güvenliği” tabiri öne çıkmaktadır. İnsan güvenliği, bireyin kendisini referans almakta ve bertaraf edilmesi gerekli öncelikli tehdit olarak da insana yönelik tehditleri kabul etmektedir. Hatta bu yaklaşım devleti merkeze koymadığı gibi devletlerin bireyler üzerindeki egemenliğini, sivil toplum kuruluşları ve uluslararası örgütler eliyle zayıflatmayı da hedeflemektedir (Ovalı, 2006). Günümüzün güvenlik yaklaşımlarında insan güvenliği, toplumsal, kültürel, ekonomik, ekolojik ve biyolojik güvenlik olgularının özünde yer almaktadır (Ergül, 2011).

Teorinin yanında etimolojik olarak güvenlik kavramı ele alındığında, emniyet⁴ ve güvenlik⁵ ifadelerinin çoğunlukla birbirinin yerine kullanıldığı ve anlamca yakın olması nedeniyle karıştırılabildiği göze çarpmaktadır (Mazaheri, 2008).

Bunlardan emniyet, Arapça kökenli olup, tehlikeden uzak olma ve korkusuzluk, anlamına gelmektedir (Ayverdi, 2005). Emniyet aynı zamanda bir kaza veya kaza ile sonuçlanabilecek risklere karşı koruyucu tedbirleri ifade etmektedir. Örneğin bir tersane çalışanının baret giymeksizin tersane içerisinde bulunması kaza riskini artıracığından yasaklanmış ve bir emniyet tedbiri olarak tüm işçilere baret takılması zorunlu kılınmıştır.

Güvenlik anlamına gelen security kelimesinin etimolojik kökeni Latin dili olup, sakinlik ve huzur anlamına gelen “securitas” ifadesinden kaynaklanmaktadır. Güvenlik genel olarak bir birey veya grubun kasıtlı, planlı ve suç teşkil edecek nitelikteki eylemlerinin olumsuz etkilerine karşı koruyucu tedbirleri açıklamaktadır (Albrechtsen, 2003).

⁴ Safety

⁵ Security

Güvenliğin sağlanması meselesi, bir savunma yapılmasını gerektirir ve bu savunma için öncelikli olarak, bireylerin veya devletlerin güvenliğini tehdit eden bir varlığın mevcudiyeti olmazsa olmaz şarttır (Brauch, 2008). İngilizcede ise “safety”, olası kayıp ve zararlardan emin olma durumu olarak açıklanırken, “security”, tehlike, endişe ve korkudan uzak olma durumu olarak ifade edilmektedir (The Penguin English Dictionary, 2000).

Bu noktaya kadar özellikle uluslararası ilişkiler perspektifinden güvenlik konusu ele alınmış ve literatürde mevcut kuramlar çerçevesinde tanımlanmıştır. Çalışmanın esasını oluşturan deniz güvenliği konusu, açıklanan güvenlik kuramlarının tümü ile ilişkilidir. İçerisinde devletlerin egemenliği, ekonomik anlamda faydalanma, insan güvenliği ve çevre güvenliği unsurlarının tamamını barındıran deniz güvenliği konusuna çalışmanın bu noktasından itibaren değinilecektir.

2.2 Deniz Güvenliği Kavramı

Gerek dünya yüzeyini kapsayan en geniş coğrafi formasyon olması, gerekse stratejik ve ekonomik değeri nedeniyle, denizlerin kontrolü ve denizlerden azami oranda istifade edilmesi, her devlet için artarak devam eden bir istek olmuş, bu durum da deniz güvenliği kavramının ortaya atılmasını sağlamıştır. Mavi ekonomi⁶ olarak da adlandırılabilir denizlerden ekonomik anlamda faydalanma; deniz taşımacılığı, liman işletmeciliği, deniz yolu kaynaklı turizm faaliyetleri, balıkçılık ve deniz içinde yatağında veya yatağının altındaki doğal kaynaklardan istifade edilmesi şeklinde sıralanabilir.

Dünyada nakledilen ham madde, mamul ürün ve enerji kaynağının % 90'ı deniz yoluyla taşınmaktadır (Dunford vd., 2015). Bu ticaret hacminin sürdürülebilirliği için 2030 yılına kadar yaklaşık dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık 2 katına çıkması beklenmektedir (Lloyd's Register vd., 2013).

Deniz taşımacılığı maliyeti itibarıyla en büyük hacimde en düşük maliyetli taşıma olanağını sağlamaktadır. Dünya ticaret hacmi her yıl artarken deniz yolu kullanımı, bu ticaret pastasından en büyük payı almaktadır. Ortalama büyüklükteki bir konteyner gemisinin taşıyabileceği yük tren ile ancak 77 kilometre uzunluğundaki bir

⁶ Mavi Ekonomi : Ekonomik büyüme, refahı artırma, yeni iş alanları yaratma ve denizlerin eko sistemini muhafaza etmek üzere, deniz kaynaklarının sürdürülebilir ve verimli biçimde kullanılmasıdır(The World Bank, 2018d).

vagonda taşınabilirken, birim maliyeti de oldukça ekonomik olmaktadır. Deniz yolu ile taşımacılık, demiryolundan 10, karayolundan 45 ve hava yolundan 163 kat daha ucuzdur (disticaretduyasya.org, 2018). Deniz taşımacılığı dünya ekonomisine yıllık 436.6 milyar USD ve 13.5 milyon iş imkanı girdi sağlamaktadır (IHS, 2009).

Günümüzde NATO üyesi ülkeler, deniz ticareti konusunda küresel öneme sahip yaklaşık 20 limanın işletmesini yapmakta, büyük boyutlu küresel denizcilik şirketlerinin %25'ini idare etmekte ve tonaj bakımından global ticaretin %40'ını yönetmektedir (Norderman, 2015). AB'nin toplam 28 üyesinin 23'ü kıyı devleti olup, ayrıca 26'sı deniz taşımacılığında bayrak devletidir. AB'nin kolektif olarak deniz sınırı yaklaşık 90.000 km civarındadır. Bu alanda 12.000 ticari liman ile 500 GRT üzeri 8.100 adet gemi işletilmektedir. Deniz güvenliğinin uygulama alanına yönelik olarak AB bünyesinde 80 tanınmış güvenlik şirketi faaliyet göstermektedir. AB'nin dış ticaret hacminin %90'ı, iç ticaret hacminin ise %40'ı deniz yolu ile yapılmaktadır. Bu ticareti gerçekleştiren gemiler dünyadaki toplam gemi tonajının %35'i ve adet olarak da %30'unu oluşturmaktadır (EC General Affairs, 2014).

Denizlerden balıkçılık ile elde edilen mahsul 2016 yılı itibarıyla 171 milyon tona ulaşmıştır. Toplam ekonomik değeri 231.6 milyar USD olan bu ürünlerin 90.5 milyon tonu yakalama, 80.5 milyon tonu ise yetiştirme⁷ ile elde edilmektedir. Balıkçılık ile elde edilen ürünlerin %88'i insanların beslenmesi için kullanılmaktadır. Bu oran, 1960 yılında %67 iken yaklaşık 60 yıl içerisinde büyük bir artış göstermiştir. Ayrıca 59.6 milyon kişiyi istihdam eden bu endüstrinin önemi, ekonomik değeri ile paralel artmaktadır (FAO, 2018). Balıkçılık sektöründe AB, 22 ayrı ülke ile balıkçılık konusunda antlaşmalar imzalamıştır. 2011 yılı istatistiklerine göre AB ülkelerinin 1.696.175 GRT karşılığı 83.000 adet balıkçı gemisi mevcuttur (EC General Affairs, 2014).

Denizciliğin turizm sektöründe dikkate değer bir payı vardır. 2018 yılında 1,3 milyar turist tarafından 1,34 trilyon USD değerinde bir turizm ekonomisi oluşturmuştur. Bu ekonomi içerisinde deniz yolu; turistik coğrafyaya deniz yolunu kullanarak gitmek suretiyle %4 oranında paya sahip olmuştur (UNWTO, 2018). Bununla birlikte kruvaziyer gemileri ile yürütülen turizm faaliyetlerinin yıllık ekonomik değeri 18 milyar USD olarak gerçekleşmiştir. Her ne kadar bu alanda havayolu veya karayoluna nazaran geride kalmış gibi görünse de yıllık %7.4 büyüme oranına sahip

⁷ Aquaculture

olan kruvaziyer turizmi, diğer turizm faaliyetlerine nazaran her yıl pastadan daha büyük bir pay almaktadır (Brida ve Zapata, 2010).

Teknolojik gelişmeler, artan nüfus ve doğal kaynaklara yönelik genişleyen talepler denizlerin ekonomik anlamda kullanım oranını artırmaktadır. Denizlerden edineceği faydayı azami seviyeye çıkarmayı hedefleyen devletler arasında menfaat alanlarında ortaya çıkan çatışmalar, deniz güvenliği konusunun önemini bir defa daha kritik bir başlık haline getirmektedir. Çalışmanın bu kısmından itibaren deniz güvenliğinin tanımı, stratejileri, ile tehdit ve uygulamaları üzerinde durularak, Deniz Güvenliği Endeksine esas teşkil edecek matrisin yol haritası oluşturulacaktır.

2.2.1 Tanımı ve kapsamı

Deniz güvenliği her ne kadar birçok uluslararası organizasyonun ajandasında yer alan ve adına komiteler kurulan bir olgu olsa da aslında yalnızca günümüzde moda olmuş bir tabirdir. Deniz güvenliği konusunda ortaya çıkan tartışmalar, deniz alanında hüküm sürmekte olan devletlerarası anlaşmazlıkları, deniz kaynaklı terörizmi, deniz haydutluğunu, narkotik, insan ve diğer yasadışı maddelerin deniz yolu ile naklini, silah kaçakçılığını, yasadışı balıkçılık faaliyetlerini, çevreye karşı işlenen suçları, deniz kazalarını ve doğal afetleri konu almaktadır (Buerger, 2015).

Deniz güvenliğini tehdit eden konular denildiğinde ilk olarak; deniz haydutluğu, narkotiklerin nakledilmesi ve silah kaçakçılığı akla gelmektedir. Bu yasadışı işler aslında kara üzerinde de gerçekleşebiliyor olmasına rağmen, karada görev yapan kolluk güçlerinin, bu konularla mücadele kapsamında bir stratejisi bulunmamaktadır. Deniz alanının genişliği ve büyük bir kesiminin devletlerin egemenlik alanı dışında kalıyor olması, sadece bu alana yönelik bir stratejik yaklaşımı gerekli kılmaktadır. Deniz güvenliği stratejilerinin ortak noktası ise birbirinden konu ve içerik olarak farklı birçok tehdidin aynı çatı altında toplanarak, bunlara karşı uygulanacak hareket tarzlarının geliştirmesidir (Cutler, 2019).

Kapsamını bu kadar geniş tutanlara karşın, deniz güvenliğinin yalnızca denizlerde iyi ve istikrarlı bir yönetim tesis edilmesiyle de sağlanabileceği düşünülmektedir (Till, 2018). Ancak muğlak olan “iyi” ve “istikrarlı” ifadelerinin neye göre ve hangi devletin bakış açısına göre olacağı belirsizdir. Buna bağlı olarak dünya çapında deniz güvenliğinin anlam ve içeriği konusunda uluslararası bir konsensüs mevcut değildir (Klein, 2011).

Bunun yanında deniz güvenliğini şekillendiren iki önemli olgu, Mare Liberum ve Mare Nostrum kavramlarıdır. Dünya denizlerinin karalardan farklı olarak ortak bir alan olduğu dolayısıyla tüm dünya devletlerinin serbestçe ticaret yapabilmesi gerektiği anlamına gelen Mare Liberum 1609 yılında Hollandalı hukukçu Hugo GROTIUS tarafından aynı ismi taşıyan kitabında savunulmuştur. Bu kavramın tersi olan Mare Nostrum ise seyir yapmaya elverişli bir deniz alanının bir devlete ait olması veya birkaç devlet arasında sahiplik ilkesi içerisinde paylaşılması anlamına gelmektedir. Denizlerin artan ekonomik ve stratejik değerine bağlı olarak bu iki kavram denizlerde yetki alanlarının paylaşımı anlamında karşımıza çıkmaktadır.

Deniz güvenliği kavramının ortaya çıkışı ABD'nin 11 Eylül saldırılarının ardından terörizmin deniz kaynaklı yayılmasının önüne geçilmesi kapsamında olmuş ve ABD öncülüğünde denizde yasadışı faaliyetler ve deniz haydutluğu ile mücadele küresel bir trend halini almıştır (Boyer, 2007). ABD tarafından 2005 yılında bu maksada yönelik olarak “Milli Deniz Güvenliği Stratejisi” dokümanı yayımlanmıştır (Department of Defense, 2005). Bunu takiben benzer içerikler ile İngiltere, Fransa, NATO, IMO, Avrupa Birliği ve Afrika Birliği de dokümanlar yayımlamıştır (Norderman, 2015). Bunların ortak özelliği, belirli coğrafi bölgeler üzerinde yoğunlaşmaları ve ekonomik olarak belirli devletlerin kendi menfaatleri doğrultusunda olmalarıdır.

2.2.2 ABD'nin deniz güvenliği stratejisi

Devletlerin ve buna bağlı olarak toplumların güvenliği konusunda George W. Bush tarafından “... özellikle deniz aşırı istikrarsız devletler tarafından kendi hastalıklı yanları olan terörizm, yasa dışı göç ve ekonomik istikrarsızlıklar ABD ve diğer yüksek refah seviyesindeki ülkelere ihraç edilmektedir. ABD ve diğer müreffeh ülkeler, istikrarsız devletlerin güvenliğini artırıcı nitelikte hizmetleri sağlamalıdır.” (Bush, 2004) şeklinde ifade edilen güvenlik beklentisi ABD'nin milli güvenlik ve deniz güvenliği stratejilerinin de hareket noktasını oluşturmuştur.

ABD'nin güvenlik stratejisi merkezinde, en güçlü savunma katmanı olarak ABD ana karası ve üzerinde yaşayan ABD vatandaşlarının yaşam tarzı ve güvenliğini kabul etmektedir. Bu merkezin çevresinde ABD'nin önleyici meşru müdafaa yaklaşımı⁸

⁸ Önleyici meşru müdafaa (Preemptive self defence) kavramı ilk olarak ABD'nin 2002 tarihli Ulusal Güvenlik Stratejisi dokümanında yayımlanmıştır. Bu kavram ABD'ye, uluslararası hukuk çerçevesinde,

çerçevesinde (Murphy, 2005) çoğunluğu deniz aşırı devletlerden kaynaklanan tehditlerin ortadan kaldırılması için alınacak tedbirler ve ekonomik güvenlik yer almaktadır (Trump, 2017).

ABD'nin milli deniz güvenliği stratejisi, ana hatları ABD tarafından çizilen ancak denizlerin kullanımı sayesinde elde edilecek ortak avantajlar nedeniyle tüm ulusların kolektif faydasına olacak bir model olarak sunulmuştur. Bu model, deniz alanı⁹ adı altında dünyadaki tüm okyanusları ve denizleri, tek ve dünyanın en geniş coğrafi sahası olarak tanımlanmıştır. Bu saha dahilinde denizlerde seyir serbestisi, denizlerden ekonomik anlamda faydalanma ve kitle imha silahlarının yayılmasının önlenmesi en önemli hususlar olarak tespit edilirken, doğası itibarıyla karmaşık ve belirsiz olan tehditler ise; devlet kaynaklı tehditler, terör örgütlerinden kaynaklı tehditler, uluslararası suçlar ve deniz haydutluğu, çevresel yıkım ve yasadışı göç olarak tespit edilmiştir (Department of Defense, 2005).

Bu tehditler karşısında deniz güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak; terörist saldırılar ve düşmanca hareketlerin önlenmesi, deniz ile ilişkili merkez ve kritik altyapının korunması, oluşabilecek hasarın azaltılması ve deniz alanı ile kaynakların korunması kritik hedefler olarak belirlenmiştir. Bu hedeflere ulaşmak amacıyla uygulanacak usuller ise aşağıda sunulmuştur (Department of Defense, 2005).

- Uluslararası işbirliğini geliştirerek yasal ve gerçek zamanlı kanun gücünü denizden kaynaklanacak tehditlere karşı uygulamak.
- Etkin bir karar verme süreci için deniz alanı üzerinde farkındalık seviyesini maksimize etmek.
- Ticari uygulamalar içerisinde güvenlik konularına yer vererek, deniz ticaret unsurlarının bu anlamdaki zafiyetini azaltmak.
- Devlet eliyle ve özel sektör girişimi ile alınan güvenlik tedbirlerini birleştirerek kademeli bir güvenlik anlayışı oluşturmak.
- Deniz ticaretinin devamlılığını temin etmek ve güvenlik hazırlık seviyesini muhafaza etmek.

kitle imha silahlarına (KİS) sahip haydut devletlere ve terörist organizasyonlara karşı askeri gücü önleyici olarak kullanabilmeyi içeren gelişmiş bir hak vermektedir (Murphy, 2005).

⁹ Deniz Alanı (Maritime Domain) : Okyanus veya denizin üzerinde, altında içerisinde, bitişğinde, sınırında veya ilgili kesiminde bulunan tüm seyir yapılabilir su yolları dahilinde yer alan deniz işleri ile ilgili altyapı, tesis, kişi, kargo veya vasıtaları kapsayan tabirdir.

ABD'nin deniz güvenliği stratejisi; ileride açıklanacak diğer strateji belgelerine nazaran, 11 Eylül saldırılarının etkisi altında şekillenmiş olması itibarıyla farklılık göstermektedir. ABD bakış açısı ile en kötü senaryo ana karasında yaşanabilecek bir KİS saldırısı olduğundan, stratejisi de daha savunmacı ve tehdidi en erken şekilde bertaraf etmeye yönelik olarak gelişmiştir. Birçok devlet tarafından eleştirilen ve kabul görmeyen bu yöntem (önleyici meşru müdafaa), ABD tarafından 2003 yılında ikinci körfez harekâtında kullanılmıştır. Irak'ın elinde olduğu düşünülen ve “dışarı çıkması halinde şişeye geri tükülmesi zor bir cin gibi” olan KİS'lerin kullanılmasından önce önleyici bir savaş ile yok edilmesi hedeflenmiştir (Fukuyama, 2006).

2.2.3 AB'nin deniz güvenliği stratejisi

Deniz güvenliği, AB'nin denizlerde ve okyanuslarda barış ve refahın sağlanması için yegâne yol olarak belirlediği bir stratejidir. AB üye ülkelerinin ulusal yetki alanlarının ötesinde, birliğin stratejik deniz menfaatlerinin korunmasına yönelik olarak; denizlerde güvenlik ve barışın sürdürülmesi, kanunların uygulanması, seyir serbestisinin muhafazası, gümrük ve sınır kontrolü, denizde kurulu altyapının (limanlar, sualtı kablo ve boru hatları, platformlar, vb.) korunması, doğal kaynakların ve çevresel doğal yapının muhafazası ve iklim değişikliğine hazırlıklı olma konularını kapsamaktadır (Landman, 2015).

Avrupa Birliği Konseyi tarafından AB Ortak Savunma ve Güvenlik Politikası (AGSP) çerçevesinde şekillenen ve 2010 yılından itibaren başlatılan çalışmalar neticesinde, 2014 yılında “AB Deniz Güvenliği Stratejisi (EUMSS)” dokümanı yayımlanmıştır. Deniz güvenliğinin küresel deniz alanında sağlanması gereken bir strateji olduğu belirtilen dokümanda, AB stratejisinin özel olarak Baltık Denizi, Karadeniz, Akdeniz, Kuzey Denizi, Kuzey Kutup Dairesi suları ile Atlas Okyanusuna yönelik olduğu belirtilmektedir. AB'nin deniz güvenliği konusuna yaklaşımı ABD ile benzer şekilde kolektif olup, AB ülkelerinin tümünü AGSP çerçevesinde şekillenmektedir. Bu politikanın deniz alanında bugüne kadar hayata geçirilmiş en önemli faaliyeti 2008 yılında başlatılan, Doğu Afrika kıyıları ve Hint Okyanusu'nda deniz haydutluğu ile mücadele harekatı olan “Atalanta Harekatı”dır (EC General Affairs, 2014).

EUMSS dokümanında, deniz güvenliğine doğrudan genel olarak tehditler, konvansiyonel seviyede askeri çatışmalar, deniz haydutluğu ve terörizm, dolaylı tehditler ise yasadışı balıkçılık faaliyetleri ve iklim değişikliğinin doğurduğu sonuçlar olarak sayılmaktadır. Tehdit olarak kabul edilecek durumlar ise aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır.

- AB üyesi bir devlete veya yetki alanları içerisindeki egemen haklarına karşı güç kullanımı,
- AB vatandaşlarına ve ekonomik menfaatlerine yönelik tehditler ile deniz konusunda AB üyesi ülkelerin egemenliklerini tehdit eder nitelikteki anlaşmazlıklar,
- Deniz haydutluğu, silahlı soygun, insan kaçakçılığı, organize suç ağlarının yürüttüğü yasadışı göç, silah, narkotik ürünler ve diğer kontrabandların kaçakçılığı,
- Siber taarruzlar da dahil olmak üzere denizde veya limanda bulunan gemi, yük, personel, yolcular ve kritik tesisler ile enerji altyapısına yönelik terör ve saldırı hareketleri,
- Kimyasal biyolojik radyolojik ve nükleer (KBRN) dahil KİS tehdidi,
- Deniz yollarının kısıtlanması ve denize erişimin engellenmesi suretiyle seyir serbestisinin tehdit edilmesi,
- Çevresel riskler (biyoçeşitliliğe yönelik tehditler, deniz doğal kaynaklarının istismarı, kimyasallar ve patlamamış mühimmatın denize atılması sonucu oluşan kirlilik),
- Doğal olarak veya insan eli ile gerçekleşen afetlerin, iklim değişikliğinin deniz taşımacılığı ve özellikle altyapısı üzerinde yaratabileceği potansiyel güvenlik tehdidi,
- Yasadışı arkeolojik araştırma yapılması ve arkeolojik cisimlerin yağma edilmesi,

Belirtilen tehditlere AB'nin karşılık vermesi maksadıyla beş uygulama alanı tespit edilmiştir (EC General Affairs, 2014).

- Uluslararası, bölgesel ve karşılıklı ortaklar ile koordineli olarak ve AB'nin görünürlüğünü artırarak deniz güvenliğini tesis etmek,

- Muhtemel bir hareket için doğru zamanda doğru ve yeterli içerikteki bilgiyi temin edecek şekilde farkındalık, gözetleme ve bilgi paylaşımı usullerini etkin olarak uygulamak,
- Standardizasyon, sertifikasyon ve yüksek teknoloji edinilmesi ile etkin ve sürdürülebilir kapasite oluşturmak ve geliştirmek,
- Kriz mübadele tedbirlerini uygulamak, olay ve anlaşmazlıkların önüne geçmek, risk azaltımı ve AB'nin deniz çevresi ile kritik deniz altyapısını korumak,
- AB bünyesinde oluşturulmuş fonlardan istifade ile deniz güvenliği alanında araştırma ve inovasyon faaliyetleri yürütmek ve eğitim imkanlarını artırmak.

ABD'nin deniz güvenliği stratejisine nazaran tehdit algısı daha düşük seviyede tutulan EUMSS aynı zamanda çok uluslu bir yapı olması nedeniyle sektörel talepler, yasal sınırlamalar, AB yönetim kültürü ve üye ülkelerin istekleri anlamında ortak ve kapsamlı bir deniz güvenliği stratejisi hazırlanmasında zorlanmıştır (Landman, 2015).

Stratejinin gerektirdiği savunma politikası gerek askeri gerekse sivil savunma argümanlarının, başta yasadışı veya düzensiz göç faaliyetlerini kısıtlamak olmak üzere AB'nin iç toplumsal politikalarına yönlendirilmelerini gerektirmektedir. Bu durum AB üye ülkelerinin deniz kuvvetleri unsurlarının NATO, AGSP veya ulusal savunma sorumlulukları içerisinde kullanılmasını kısıtlamaktadır (Landman, 2015).

AB kendi savunma ve güvenlik politikasını yürütürken, aynı zamanda NATO ile de koordinasyon içerisinde deniz alanları konusunda iş birliği yapmaktadır. Bu durum 2016 yılında Avrupa Konseyi Başkanı, Avrupa Parlamentosu Başkanı ve NATO Genel Sekreteri tarafından yapılan ortak deklarasyon ile daha da güçlendirilmiştir. NATO ve AB arasında deniz güvenliğine yönelik ortak çalışma alanları; Hint Okyanusu'ndaki deniz haydutluğu ile mücadele, deniz haydutluğundan alınan dersler çerçevesinde birleşik bir organizasyon oluşturulması, Akdeniz'de taktik ve operatif¹⁰ seviyelerde işbirliği ve AB ile NATO bünyesinde akredite edilmiş mükemmeliyet merkezleri ve eğitim merkezleri ile işbirliği olarak belirlenmiştir (EEAS, 2018).

¹⁰ Operatif seviyede işbirliği AB Akdeniz Deniz Gücü (EUNAVFOR MED) tarafından yürütülen Sofia Harekatı ile, NATO bünyesinde yürütülen Sea Guardian Harekatı'nın koordineli olarak yapılması çerçevesindedir. Her iki hareket ta Akdeniz'de insan ve diğer yasadışı kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesine yöneliktir.

2.2.4 NATO'nun deniz güvenliği stratejisi

NATO'nun günümüzde uyguladığı deniz güvenliği stratejileri, NATO Strateji Konseptinde, kuruluş ilkeleri ile bağdaşacak şekilde “Aktif angajman ve modern savunma” sloganı ile ifade edilebilir (NATO, 2010). Her ne kadar deniz güvenliğine yönelik olarak hazırlanmış bir doküman olmasa da, NATO'nun bu anlamdaki prensipleri; Strateji Konsepti (NATO, 2010), Müttefik Deniz Stratejisi Dokümanı (NATO, 2011) ve Deniz Güvenliği Konusunda AB-NATO İşbirliği Bilgi Formu (EEAS, 2018) etrafında şekillenmiştir.

NATO'nun deniz stratejisi NATO'nun deniz gücü için; caydırıcılık ve topyekün savunma, kriz yönetimi, güvenlik için işbirliği ve deniz güvenliği olmak üzere toplam dört görev belirlemiştir. Bu görevler uluslararası hukuk, antlaşmalar, teamül hukuku ve ilgili BMGK kararları çerçevesinde yerine getirilmektedir. NATO'nun Deniz Stratejisi, bütçe, savunma planlama ve ittifakın deniz gücünün kabiliyetleri anlamında ihtiyaç duyulan dönüşüme de ışık tutmaktadır. Her ne kadar bu strateji üye ülkelerin deniz gücünde ani bir değişime işaret etmiyorsa da, ittifakın deniz unsurlarının çağın gereklerine uyan etkinlik ve esneklikte olmasını beklemektedir (NATO, 2011).

NATO'nun deniz güvenliği kapsamında yürüttüğü ve nihai hedefi ittifakın deniz alanındaki durumsal farkındalığını azami seviyeye çıkarmayı hedefleyen 3 fonksiyonel faaliyeti bulunmaktadır. Bunlar; NATO'nun yüksek hazırlık ve eğitim seviyesindeki daimi deniz görev gruplarının faaliyetleri, karşılıklı çalışabilirlik ve işbirliğinin pekiştirilmesi ve savaş kabiliyetlerinin artırılmasını sağlayan NATO deniz ve müşterek tatbikat programı ve fiilen Akdeniz'de yürütülmekte olan Deniz Muhafızı Harekatı (DMH) olarak ifade edilebilir (NATO, 2019).

Soğuk savaşın sona ermesi ve bir anlamda kuruluşundaki hedefi olan SSCB'nin dağılmasından sonra NATO, terörizm ve bunun getirdiği belirsizlik ve istikrarsızlık ortamına odaklanarak istikrarın muhafazasına destek sağlamıştır. Soğuk savaştan günümüze kadar olan süreçte toplam 37 adet harekat planlanmış olup, bunların 11 adedi tamamıyla deniz harekatı, 5 adedi ise deniz kuvvetinin desteğinde yapılan harekatlar olmuştur (Norderman, 2015).

NATO; kuruluş şekli, hedefleri ve yetkileri itibarıyla tüm ulus devletlerden ve uluslararası ve çok uluslu kuruluşlardan farklı bir statüye sahiptir. Bu nedenle

NATO'nun deniz güvenliği stratejisi de tehditler ve bunlara karşı koyucu tedbirler geliştirmektense, proaktif bir yaklaşım ile ittifakın değerlerine aykırı deniz kaynaklı problem sahalarının elde mevcut fonksiyonel kuvvetler ile nötralize edilmesini hedeflemektedir.

2.2.5 İngiltere'nin deniz güvenliği stratejisi

Bir ada devleti olması ve tarih boyunca ana karasından uzak bölgelerde ekonomik menfaatler peşinde koşan bir devlet olması itibarıyla İngiltere, deniz güvenliği konusunda özel bir hassasiyet sahiptir. Bu nedenle bir AB üyesi olmakla birlikte birçok üye ülkeden farklı olarak, kendi deniz güvenliği politikalarını oluşturmakta ve uygulamaktadır (Ministry of Defence, 2014). Oxford Üniversitesi'nin araştırmasına göre İngiltere'nin deniz endüstrisinin yıllık doğrudan ekonomik katkısı 13,8 milyar pound, dolaylı katkısı ise 17,9 milyar pound olarak gerçekleşmiştir. İngiltere'de sağlanan her 50 iş imkanından 1 tanesi mutlaka denizcilik sektörü ile ilişkili olmaktadır. Denizcilik sektörü, 2017 yılında İngiltere'nin ticari değerlerinin %95'ini taşımıştır. Bu rakam, yıllık 481 milyon ton uluslararası kargo ve 4,4 milyon adet konteynere karşılık gelmektedir (Kelly, 2018).

İngiltere'nin deniz güvenliği tanımı, “İngiltere'nin güvenlik ve refahını güçlendirmek, genişletmek ve dünyayı daha istikrarlı bir hale getirmek amacıyla, deniz alanından kaynaklı risk ve fırsatların aktif olarak yönetilmesi suretiyle İngiltere'nin milli menfaatlerini anavatanda ve dışında korumak ve geliştirmektir”

İngiltere'nin deniz güvenliği konusunda stratejik hedefleri, İngiltere'nin milli güvenlik stratejisi (Brown, 2010) çerçevesinde şu şekilde belirlenmiştir.

- Uluslararası güvenli deniz alanını oluşturmak,
- Stratejik öneme sahip devletlerde deniz alanları yönetim kapasitesini ve yetenekleri geliştirmek,
- Limanların, deniz üzerinde kurulu tesislerin ve İngiltere bandıralı yolcu ve kargo gemilerinin emniyet ve güvenliğini destekleyerek, İngiltere'nin anakarası ve deniz aşırı topraklarını, vatandaşlarını ve ekonomisini korumak,
- Hayati deniz ticareti rotaları ve enerji nakil hatlarının güvenliğini sağlamak,
- İngiltere'nin kaynaklarını ve nüfusunu, organize suç ve terörizm dahil, her türlü tehdide karşı korumak (Ministry of Defence, 2014).

Bu stratejinin tehdit algısı ise aşağıdaki faktörlerden oluşmaktadır.

- İngiltere'nin denizdeki menfaatlerini olumsuz etkileyecek nitelikteki terörizm faaliyetleri,
- Hayati deniz ulaştırma rotalarının, savaş, suç örgütlerinin faaliyetleri, deniz haydutluğu gibi hadiselerin neticesi olarak kullanılmaz hale gelmesi.
- Siber saldırılar da dahil olmak üzere İngiltere'nin denizcilik altyapısı ve gemilerine yönelik fiiller.
- İnsanlar, KİS'ler, silahlar ve narkotiklerin deniz yolu ile yasadışı taşınması.

Deniz güvenliği konusu; İngiltere'de hükümet seviyesinde teşkil edilmiş Ulusal Güvenlik Konseyi (NSC)'nin altında yer alan Deniz Güvenliği Çalışma Grubu (MARSEC WG), Ulusal Deniz Bilgi Merkezi (NMIC) ve Ulusal Deniz Güvenliği Komitesince yürütülmektedir. İngiltere'nin konuya yaklaşımı; öncelikli olarak analizler ile deniz alanının özelliklerini ve gereklerini anlamayı, ikinci olarak bahse konu deniz alanı üzerinde İngiltere'nin her türlü hak ve menfaatinin elde edilmesi ve korunmasına yönelik gerekli etkiyi yaratmayı, ardından, deniz alanında deniz güvenliğini olumsuz olarak etkileme potansiyeline sahip konuları ele alarak bu olumsuzlukların oluşmasının önlenmesini, bilinen tehditlere karşı koruyucu tedbirlerin alınmasını ve son olarak deniz güvenliğine tehdit oluşturan odaklara uygun vasıtalar ile orantılı tepkinin gösterilmesini içermektedir.

2.2.6 Türkiye'nin deniz güvenliği stratejisi

Türkiye'nin deniz güvenliğine yaklaşımı, üç ayrı denizde kıyası olması ve özellikle Yunanistan ile Ege'de, Yunanistan tarafından çözümsüzlüğe itilen problem sahaları doğrultusunda şekillenmiştir. Ayrıca Doğu Akdeniz'de son dönemde derinleşen sınırlandırma ihtilafları Ege Denizi ile Doğu Akdeniz arasındaki etkileşimi de artırmıştır. Buna mukabil, Karadeniz ise RF'nin Gürcistan ve Ukrayna üzerinde kullandığı inisiyatifler ve buna karşılık NATO'nun artan varlığı ile anılsa da yarı kapalı coğrafyası, uluslararası Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile tesis edilmiş düzenin devamlılığı ve sahildar ülkelerin iş birliğine açık olmaları¹¹ sayesinde barış denizi

¹¹ Karadeniz'de 2001 yılında Türkiye'nin liderliğinde teşkil edilen ve bütün sahildar ülkelerin katılım sağladığı Blackseafor (Karadeniz Deniz İş Birliği Görev Grubu) ve 2004 yılında yine Türkiye'nin inisiyatifi ile başlatılan ve günümüzde de uluslararası statüsü devam eden Karadeniz Uyum Harekatı (Operation Black Sea Harmony), sahildar ülkelerin uygun koşullar altında kolektif güvenlik için bir araya gelebildiklerinin en açık göstergelerindendir.

olma statüsünü muhafaza etmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin deniz stratejisi, Atatürk'ün "Yurtta sulh dünyada sulh" ilkesi ile uyumlu olarak ve bölgesel sahiplik yaklaşımı ile şekillenmiş olup, temel ilkeleri aşağıda sıralanmıştır (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015).

- Türkiye'nin hükümlerlik haklarını ve deniz alaka ve menfaatlerini korumak.
- BM, NATO ve diğerk çok uluslu oluşumlar bünyesinde bölgesel/küresel istikrara katkı sağlamak.
- Deniz ulaştırma yollarını korumak ve bu anlamda Deniz Kuvvetlerini deniz güvenliğı hareketlarında etkin olarak kullanmak.
- Enerji akarıml hatlarının ve kritik altyapının güvenliğini sağlamak.
- KKTC'nin savunmasını ve deniz hak ve menfaatlerini korumasını desteklemek.

2.3 Deniz Güvenliğıne Yönelik Tehditler ve Uygulamalar

Deniz güvenliğı konusunda stratejilere de yön veren tehdit algısı 2000'li yılların başından itibaren büyük değışiklere uğramıştır. Bu değışiklik doğall olarak deniz alanlarında yaşanan hadiselerin içeriğı, şiddeti ve yoğunluğına bağılı olmaktadır. ABD'nin USS Cole adlı destroyerine yönelik olarak Yemen'in Aden limanında gerçekleştirilen asimetrik saldırı¹², 2002 yılında Fransız tankeri Limburg'a yönelik saldırı¹³ ve 2006 yılından itibaren Somali açıklarında baş gösteren deniz haydutluğu faaliyetleri, 21'inci yüzyılın ilk on yıllık zaman diliminde deniz güvenliğıne ilişkin olarak karşılaşılan en kritik olaylar olarak karşımıza çıkmaktadır (Lord Jopling, 2010).

2008 yılında Doğıu Karadeniz'de, Rusya Federasyonu tarafından Gürcistan'a yönelik müdahalede, Rusya Karadeniz Donanmasının Poti limanı önlerinde aktif olarak rol alması, hatta liman açıklarındaki bir kısım geminin bu savaş gemilerince

¹² 12 Ekim 2000 günü Yemen'in Aden limanında akaryakıt bütünlemesi yapan USS Cole isimli destroyere teröristlerce küçük ve süratli bir bot kullanılarak intihar saldırısı düzenlenmiştir. Saldırıda 17 ABD askeri ölmüş ve birçoğı yaralanmıştır. Geminin iskele bordasında yaklaşık 12 metre genişliğinde yara oluşmuştur. Yapılan inceleme neticesinde eylemin El-Kaide mensubu teröristlerin saldırıyı gerçekleştirdiğini ortaya çıkarmıştır (FBI, 2001).

¹³ Fransız bandıralı Limburg isimli petrol tankerinde, Aden Körfezi'ndeki Mina El Dabah limanı açıklarında bir patlama yaşanmış, tankerden 14.000 metreküp yakıt sızarken 1 Bulgar vatandaşı denizci hayatını kaybetmiştir. Önceleri kaza olarak yansıtılan olayın, daha sonra Yemen hükümetince yapılan açıklama doğrultusunda USS Cole olayına benzer nitelikte terör bir saldırısı olduğu ortaya çıkmıştır (Tgrt Haber, 2012).

batırıldığıının iddia edilmesi, bir deniz kuvvetinin savaş ortamında fiilen kullanımına örnek olmuştur (Schwartz vd., 2008).

Sayısal olarak ve yarattığı etki anlamında deniz güvenliğini özellikle de seyir serbestisini kısıtlayıcı mahiyette etkileyen durum 2008 yılından itibaren Aden Körfezi ve Somali açıklarında yaşanmıştır. 2010-2011 yıllarında, Aden Körfezi ve Somali açıklarında büyük bir artış gösteren deniz haydutluğu ve buna karşı mücadele, diğer bütün deniz güvenliği tehditlerinin önüne geçmiş, özellikle NATO'nun bu anlamda önceliği haline gelmiştir (Berggrav, 2011).

Yıllık deniz haydutluğu girişimlerine ilişkin bilgilerin Çizelge 2-1'de sunulduğu bu durumun önüne geçilmesi maksadıyla NATO tarafından adı geçen bölgede 2008-2016 yılları arasında Okyanus Kalkanı Harekâtını, AB ise 2019 yılı itibarıyla devam etmekte olan Atalanta Harekâtını yürütmüş, ayrıca deniz haydutluğu ile mücadele faaliyetleri münferit devletlerce de desteklenmiştir.



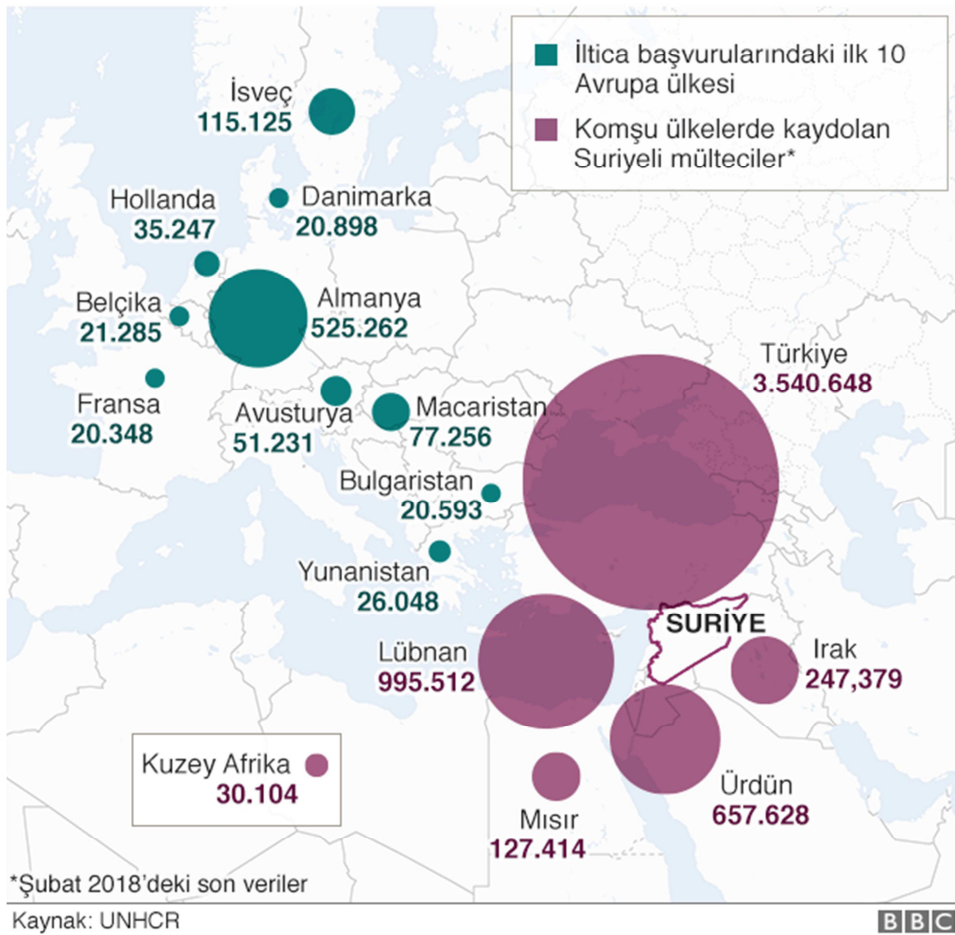
Şekil 2.1: NATO Okyanus Kalkanı harekat sahası (MARCOM, 2019).

Çizelge 2.1: Deniz Haydutluğu Faaliyetler (ICC International Maritime Bureau, 2019)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Saldırılan	174	176	34	7	2	0	1	7	2
Kaçırılan	47	25	4	0	0	0	0	2	0
Etkisiz Hale Getirilen	65	28	16	10	1	0	0	2	0

2011 yılında Suriye'nin güneyinde devlet başkanı B. Esad'ı protesto eylemlerine müdahale edilmesi ile başlayan ve 2019 yılı itibarıyla halen devam etmekte olan Suriye'deki savaş durumu, deniz güvenliği olgusuna tamamen farklı bir bakış açısı getirmiştir. BM verilerine göre savaş öncesi nüfusun %25'ine karşılık gelen insan mülteci durumuna düşmüş ve Suriye'den Avrupa istikametine kara ve deniz yolu ile göç dalgası başlamıştır. Bu durum “düzensiz göçün” deniz güvenliği açısından yeni bir tehdit olarak ortaya çıkmasına neden olmuştur. Şubat 2018 itibarıyla mültecilerin dağılımı gösteren resim, Şekil 2.2’de olduğu gibidir (BBC Türkiye, 2018).

Suriyeliler nereye gidiyor?



Şekil 2.2 : Suriyeli mültecilerin dağılımı (BBC Türkiye, 2018).

Rusya Federasyonu'nun, 21 Mart 2014 tarihinde Ukrayna toprağı olan Kırım'ı ilhak ettiğini ilan etmesi (President of Russia, 2014), Karadeniz'de bir defa daha güvenlik ortamının yeniden şekillenmesine neden olmuştur (Grant, 2015). Bu durum Rusya Federasyonu'na, Kırım topraklarında hakimiyet tesis etme imkanının yanında Sivastopol deniz üssünün bağlı olan savaş gemileriyle birlikte kontrolü altına

almasını sağlamıştır. Ayrıca Ukrayna'nın deniz alanları üzerinde de hak sahibi olan Rusya Federasyonu, denizdeki enerji kaynakları ve mevcut tesislerini de ele geçirmiştir (Biersack ve O'Lear, 2014).

Deniz güvenliğine tehdit oluşturan unsurların her biri kendi doğası itibarıyla farklı olsa da bu tehditler çoğunlukla birbirleri ile bağlantılıdır. Somali açıklarında yaşanan deniz güvenliği zafiyeti aslında; zayıf ülke ve deniz yönetimi, yasa dışı balıkçılık, deniz haydutluğunun bir meslek haline gelmesi ve terör örgütleri ile bağlantıların birleşimi olup, son derece karmaşık ve tehlikeli bir ortam yaratmıştır (Lord Jopling, 2010).

Ekonomiden iklim değişikliğine kadar geniş bir perspektiften etkilenen Deniz Güvenliği kavramının ölçülebilir kriterlere göre değerlendirilmesi ve sayısal bir değer olarak hesaplanmasına yönelik olarak literatürde yalnızca bir adet çalışma tespit edilebilmiştir. Bu eksikliğin, deniz güvenliği konusunun her deniz alanında bölgesel veya devletler özelinde problem sahalarının ve denizin sağladığı avantajların farklılıklar göstermesi ve sabit bir sistemde modellenememesi olduğu değerlendirilmektedir. Bu durum her deniz alanı için farklı bir hesaplama matrisi oluşturulmasını zorunlu kılmaktadır (Bell ve Glaser, 2018).



3. DOĞU AKDENİZ’İN KARAKTERİSTİK ÖZELLİKLERİ

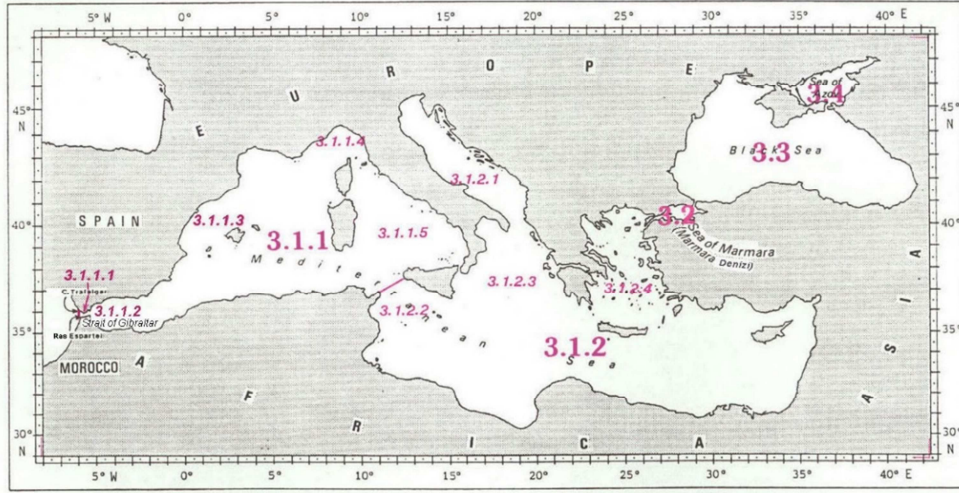
3.1 Coğrafyası

Günümüzde Doğu Akdeniz olarak adlandırılan deniz alanının, Tunus’un doğu ucunda yer alan Bon Burnu ile Sicilya Adası’nın batısında mevcut Lilibeo Burnu arasında çizilen hattın doğusunda kalan deniz parçasını ifade ettiği konusunda genel bir görüş bulunmaktadır. Bahse konu görüş esasen Uluslararası Hidrografi Örgütü (IHO) tarafından yayımlanan “Limits of Oceans and Seas” (IHO, 1953) adlı dokümana dayanmaktadır. Adı geçen dokümanın güncel baskısında (IHO, 2002) yer alan ve Akdeniz’in sınırlarını gösteren harita Şekil 3.1’de, Doğu Akdeniz havzasını gösteren harita ise Şekil 3.2’de sunulmuştur. Bu kapsamda, Doğu Akdeniz; İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Karadağ, Arnavutluk, Yunanistan, Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Mısır, Libya ve Tunus kıyıları ile çevrilidir (Yıldız, 2008).

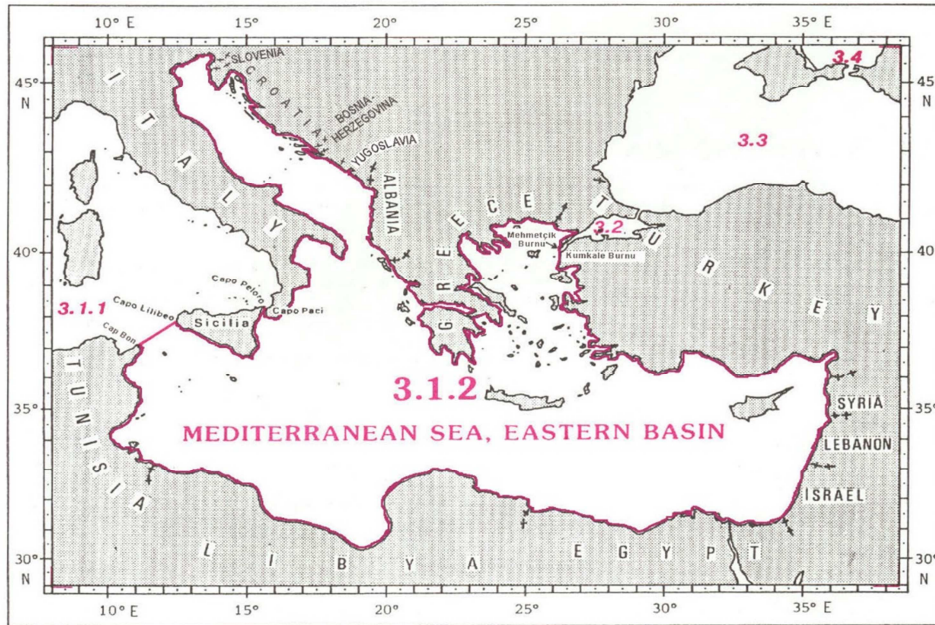
Haritaya göre Akdeniz doğu ve batı olmak üzere iki parçaya ayrılırken, Doğu Akdeniz kesiminde kalan İyon, Adriyatik ve Ege Denizlerinin de Akdeniz’in parçası olmakla birlikte kendilerine has olarak sınırları da tespit edilmiştir. Ancak IHO’nun bu yayını herhangi bir hukuki nitelik taşımadığından, deniz yetki alanlarının sınırlandırılması veya her bir denizde uygulanacak hukuki rejimlerin tespiti konularında bağlayıcı değildir.

Tarihsel açıdan bakıldığında ise bu denizlerin isimlendirilmeleri konusunda dahi mitolojiden coğrafi faktörlere kadar geniş perspektifte farklılıklar bulunmaktadır. Ege Denizi özelinde 17’nci yüzyıl deniz tarihi yazarı Katip Çelebi burayı, Akdeniz’in özel bir kısmı olarak, Akdeniz adalarının çoğunluğunun bulunduğu ve Girit adasının sınırı olduğu “Adalar Arası” (Katip Çelebi, 2007) olarak ifade ederken, Kurtuluş Savaşının zafere giden yolunda Mustafa Kemal Atatürk aslında İzmir’i işaret eden “Ordular ilk hedefiniz Akdeniz’dir. İleri!” emrini vermiştir. Lozan barış antlaşmasının Türkçe metninde ise bahse konu coğrafi bölge için “Adalar Denizi” adı kullanılmıştır. Yunanlıların Kral Aegeon’un evlat acısı ile

kendini bugünkü Atina şehrinden denize attığı mitolojik hikayeden hareketle Aegeon adını verdiği denize (Akarı, 2005) 6-21 Haziran 1941 tarihleri arasında gerçekleşen 1'inci Coğrafya Kurultayı'nda standardizasyonu sağlamak üzere Türkiye tarafından da "Ege Denizi" olarak adlandırılmaya başlanmıştır. Bölgeye farklı özellikler kazandıran Ege Denizi'nin fiziki ve siyasi coğrafyasını tam olarak belirlemek oldukça zordur (Kaya, 2007).



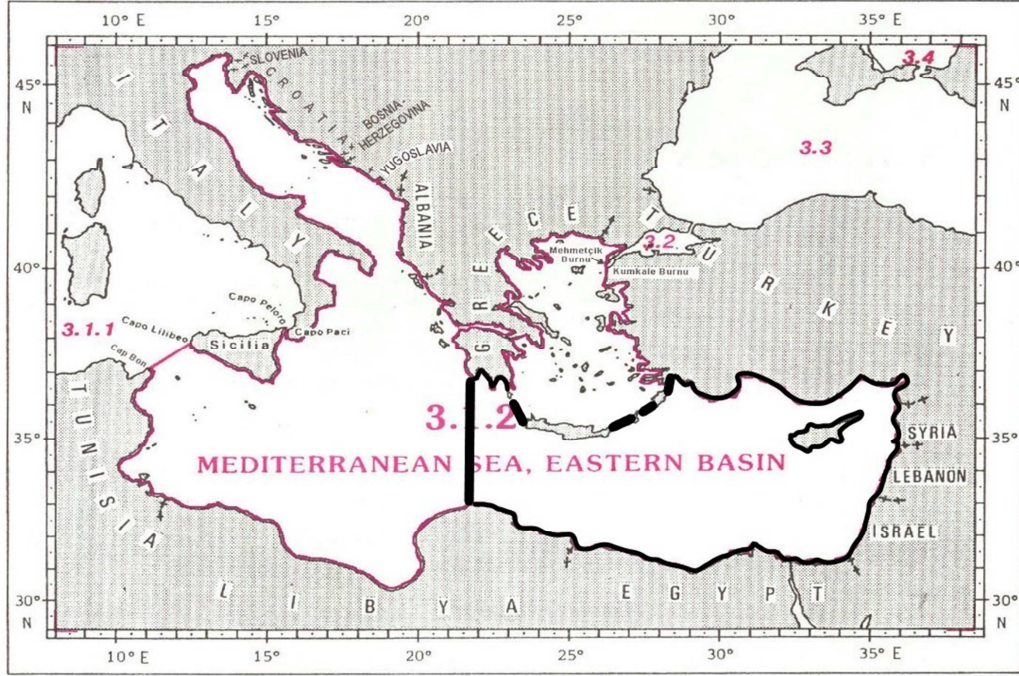
Şekil 3.1 : IHO'nun Akdeniz Bölgesi'ni gösterir haritası.



Şekil 3.2 : IHO'nun Doğu Akdeniz Bölgesi'ni gösterir haritası.

Coğrafi bütünlük açısından daha geniş bir alanı kapsamakla birlikte Ege, İyon ve Adriyatik denizleri bu çalışmanın dışında tutulmuş ve bu çalışmanın odağını

oluşturan Deniz Güvenlik Endeksi (DGE)'nin tespitinde Türkiye, Yunanistan, KKTC, GKRY, Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır ve Libya kıyıları ile çevrilmiş bölge (Şekil 3.3) esas alınmıştır.



Şekil 3.3 : DGE tespitine esas kabul edilen bölge.

3.2 Tarihi Önemi

İnsanların, tarihin her döneminde denizlerin çevresinde ve kıyılara yakın kesimlere yerleşmesiyle büyük medeniyetlerin bu bölgelerde kurulması bir rastlantı değildir. Doğu Akdeniz ve çevresi de bu gerçeklikten payını almış ve dünya hakimiyetini elinde bulunduran güçler tarafından her zaman kontrol altında tutulmak istenmiştir. (Braudel, 1993) Doğu Akdeniz, sadece dünya üzerindeki konumu ile değil aynı zamanda insanlık tarihindeki önemli kilometre taşlarına da şahitlik etmesi ile ne denli önemli bir coğrafya olduğunu pekiştirmiştir. Dünyanın ilk barajı Hititler döneminde Seyhan Nehri üzerinde kurulmuş, ilk deniz ticareti Mısır'da M.Ö. 400 yılında yapılmış, ilk yazı Sümerler tarafından M.Ö. 300 yılında kullanılmış, ilk yazılı kanunlar Babil Kralı Hammurabi tarafından M.Ö. 1760 yılında yürürlüğe konmuş, ilk yazılı barış antlaşması Mısır ile Hititler arasında (Kadeş Antlaşması) akdedilmiş ve para ilk olarak Lidyalılar tarafından M.Ö.700 yılında Doğu Akdeniz coğrafyasında kullanılmıştır (Yıldız ve Yaşar, 2012).

Akdeniz'i denizcilik anlamında stratejik seviyede kullanan ilk medeniyet olan Roma İmparatorluğu, ticari gelirleri için esas kaynak olarak gördükleri Akdeniz için dünyanın ortası veya dünyanın merkezi anlamına gelen “Mediteraaneo” ifadesini kullanmışlardır. (Gervasi, 1975) Osmanlı İmparatorluğu döneminde ise Anadolu'nun aşağısında ve batısında kalan denizde Batı anlamında “Ak” Deniz adı verilmiş ancak bu isim Osmanlı coğrafyasında ve batı dünyasında ilgi görmemiş, bu nedenle Akdeniz yerine Arapça karşılığı olan “Bahr-i Sefid” ismi kullanılmıştır (Apatay, 2012).

Doğu Akdeniz Hristiyanlık ve Musevilik dinlerinin doğduğu coğrafya olup, aynı zamanda Müslüman, Hristiyan ve Yahudiler için hem tarihsel hem de dini açıdan önemli yerleri kapsamaktadır. (Ak, 2018) Bu anlamda ticarete ilave olarak Doğu Akdeniz aynı zamanda dinler tarihinin de merkezi olarak öne çıkmaktadır.

Bu önemi itibarıyla Doğu Akdeniz ve çevrelendiği kara parçası, 3 kıtaya yayılmış, insanlık medeniyetinin önemli yapı taşlarını içeren ve tarihin her döneminde önemli savaşlara şahit olmuş bir bölgedir. Mısır, Mezopotamya ve Anadolu'nun verimli toprakları için yapılan savaşlar, neticesinde tüm medeniyetler bereketli Münbit Hilal'e sahip olma gayesini gütmüştür (Pipes, 1990).

Akdeniz'i sahiplenmenin önemi ikinci dünya savaşı esnasında Benito Mussolini tarafından 1942 yılında 2'nci Dünya Savaşının propaganda temalarından birisi olarak kullanılan ancak esasen ilk olarak Antik Roma zamanında dile getirilen “Mare Nostrum” (Erksan, 1999) yani “Bizim Deniz” ifadesi ile vücut bulmuştur.

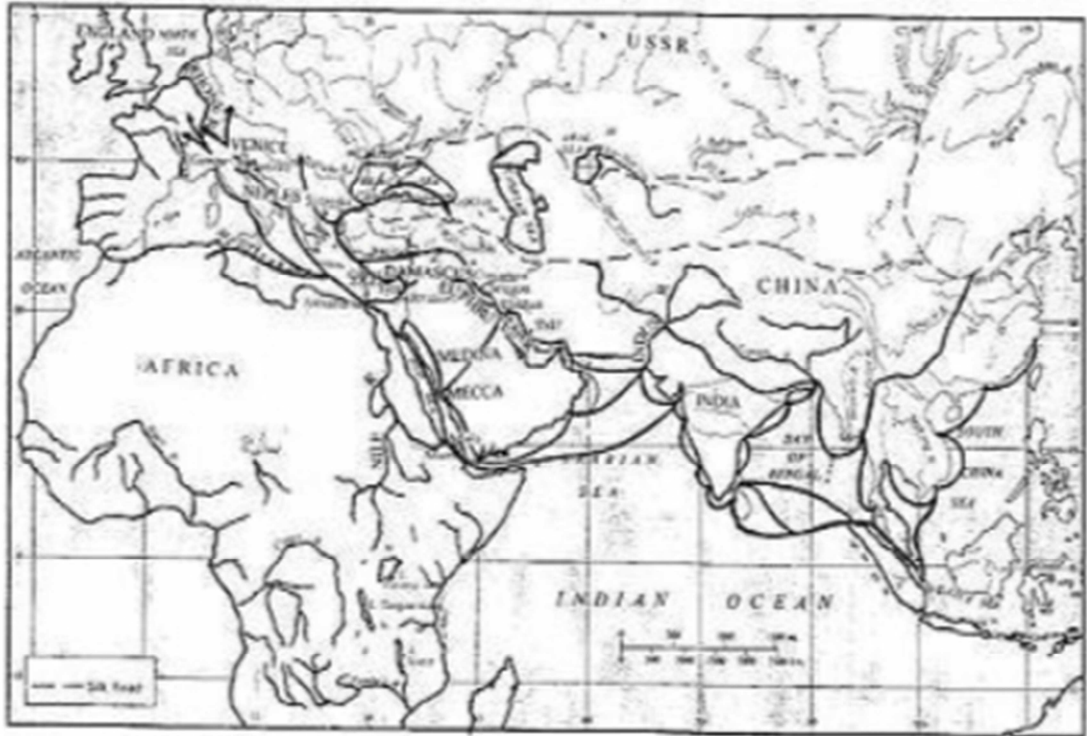
Tarihin hemen her döneminde Akdeniz üzerinde egemenlik tesis etmek imparatorlukların denizler üzerindeki esas gayesini oluşturmuştur. Bu egemenlik tarihin erken safhalarında özellikle ticari alanda hayat bulmuş ve bronz çağının başlarından (M.Ö. 3200 yıllarında) itibaren M.Ö. 1200 yılında Hitit ve Mısır İmparatorlukları arasında imzalanan Kadeş Antlaşmasına kadar şehir devletlerinin egemenliği altında süregelmiştir. (Ediger vd., 2012). M.Ö. 1000-520 yılları arasında ise sınırları Suriye ve Lübnan bölgesini kapsayan Fenikeliler, Doğu Akdeniz'de denizcilik ve deniz yollu ticaretin geliştirilmesinde önemli rol oynamıştır (Günaltay, 1987).

Daha sonraları Levant olarak da adlandırılacak bölgede egemenlik, Fenikeliler, Kartacalılar ve M.Ö 146 tarihinden itibaren Roma İmparatorluğu'na geçmiştir.

(Joffe, 2002) Roma İmparatorluğu tesis ettiği deniz üstünlüğü sayesinde Doğu Akdeniz’i stratejik seviyede, askeri maksatlara yönelik olarak kullanan ilk imparatorluk olmuş ve bu üstünlüğünü M.S. 4’üncü yüzyıla kadar devam ettirmiştir (Ünal, 2015).

Osmanlı İmparatorluğu tarafından tesis edilecek hakimiyete kadar geçen sürede Akdeniz’de ilk Müslüman varlığı 7’nci yüzyılın ikinci yarısında Emevi Devleti ile sergilenmiş, Kıbrıs Adası fethedilmiş, Rodos, Girit ve Sicilya Adalarına seferler düzenlenmiştir. Ortaçağ Akdeniz medeniyeti, esas olarak VIII ve IX. yüzyıllarda Müslümanların hâkim olduğu kıyılarda gelişmiştir. Endülüs Emevileri ve Abbasiler arasındaki sıkı ilişkiler, denizlerdeki Müslüman gemilerinin serbestçe dolaşmasını sağlamış ve bu devirde Doğu ürünlerinin Batı’ya taşınması ile gelişen Akdeniz ticareti, ticari dengeyi Batılılar aleyhine değiştirmiştir (Bostan, 1989).

Abbasîlerin hükmü M.S. 9’uncu yüzyıla kadar sürmüş, ve Büyük Selçuklu devletinin himayesine girmeleriyle birlikte Doğu Akdeniz’deki güç ibresi tekrar Doğu Roma İmparatorluğunu göstermeye başlamıştır (Öztuna, 1969).



Şekil 3.4 : Tarihi ticaret rotaları.

M.S. 9’uncu ve 11’inci yüzyıllar arasında, batıda İspanyollar, doğuda ise Venedik ve Cenevizlilerin kontrolü altına giren Akdeniz, Anadolu Selçuklu Devleti’nin Güney

ve Batı Anadolu'yu ele geçirmesine kadar geçen sürede çoğunlukla batıya kaynak sağlayan bir ticaret üssü olarak görülmüştür. Anadolu Selçuklu Devleti ve ardından Menteşe, Aydın, Saruhan ve Karesioğulları beyliklerinin kendi kıyılarına münhasır denizcilik faaliyetleri ise Doğu Akdeniz havzasında önemli bir etki yaratamamıştır (Bostan, 1989).

12'nci ve 13'ncü yüzyıllarda gerçekleşen Haçlı Seferleri ise, denizcilik faaliyetlerinin uzun süre aksamasına sebep olmuştur. Bu yıllarda Mısır, Suriye ve Türk Memlûkları, Akdeniz'in doğusunda, yine de mevzii bir kudrette deniz gücüne sahiptiler. (Yaycı, 2012) 15'inci Yüzyılın sonlarından itibaren bir deniz imparatorluğu olarak ortaya çıkan Osmanlı Devleti, Alfred T. Mahan'ın deniz hakimiyeti teorisinin temelini oluşturan ünlü Türk Amiralî Barbaros Hayreddin Paşa'nın "Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur" özdeyişini hayata geçirerek denizci bir millet olma yolunda ilerlemiştir (Kurumahmut, 1998).

Osmanlılar, denizcilikteki altın çağı denilebilecek 16'ncı yüzyılın sonunda elinde bulundurduğu lojistik kabiliyetlerle Doğu Akdeniz'deki en büyük ticaret filosuna sahip olmuştur. Osmanlı Devleti Preveze ve Cerbe gibi dönemin en ihtişamlı deniz savaşlarını kazanarak Avrupalılara Akdeniz'de büyük bir mağlubiyetler yaşatmış ve bu savaşların sonucunda Akdeniz'i bir "Türk Gölü" haline getirerek bölgede 400 yıldan fazla sürecek bir hakimiyet sağlamıştır (Durmuş, 2005).

Her ne kadar Osmanlı Devleti'nin hakimiyeti devam ediyor olsa da Doğu Akdeniz 18'inci yüzyıldan itibaren Rusya, İngiltere ve Fransa'nın üstünlük mücadelesine sahne olmuştur. Aslında Osmanlı Devleti'nin denize ve denizciliğe verdiği önemin azalması ölçüsünde sınırlarının küçüldüğü ve yüzlerce yıl sonra başladığı yere, Anadolu kıyılarına çekilmek zorunda kaldığı ifade edilebilir (Kurumahmut, 1998).

1827 yılında Osmanlı Devleti'ne karşı birleşen Fransa, İngiltere ve Rusya ittifakının Osmanlı Donanmasını Navarin koyunda yakması ve ardından Doğu Akdeniz'de bölgesel bir güç haline gelen Rusya'nın daha fazla alan bulmasına engel olunması amacıyla 1853 yılında patlak veren Kırım Harbinde İngiltere ve Fransa'nın Osmanlı Devleti'ni saflarına alması, karmaşık devlet ilişkilerini daha iyi bir şekilde açıklamaktadır (Uçarol, 2008).

Doğu Akdeniz için tarihin dönüm noktası 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması olarak görülebilir. Kanal 19'uncu yüzyılda denizcilik alanında sanayi devriminin

gerçekleşmesine sebep olurken, gemi inşası dahil bütün denizcilik faaliyetlerini etkilemiştir. Bu durumdan en büyük faydayı ise Doğu ve Avustralya rotalarında denizcilik faaliyetlerini yürüten Avrupa devletleri sağlamıştır. (Fletcher, 1958) Süveyş kanalının açılması ile Ümit Burnu yolu 4300 deniz mili kısalmış ve Doğu Akdeniz'in stratejik değeri daha da artmıştır. Takip eden yıllarda İngiltere, Cebeli Tarık Boğazı, Kıbrıs Adası, Malta Adası ve Süveyş Kanalı'nı kontrolü altında bulundurarak deniz ticaret yolları ile doğu ve batıdaki kolonilerini daha serbest yönetme fırsatını elde etmiştir (Ünal, 2015).

Birinci Dünya Savaşı esnasında işgal edilen ve savaş esnasında imzalanan gizli antlaşmalar ile paylaşılan Doğu Akdeniz havzasının kaderi 30 Ekim 1918 yılında imzalanan Mondros Ateşkesi ve takip eden antlaşmalar silsilesiyle, İngiltere, Fransa ve İtalya'nın elinde şekillenmiştir. Bölgede yaşanan bir diğer önemli hadise ise 1918 Balfour Deklarasyonu ile Filistin topraklarında İsrail Devleti kurulmasının öngörülmüş olmasıdır. 1948 yılında İsrail devletinin kurulması ile sonuçlanacak bu girişim aynı zamanda ABD'nin de fiilen destek sağlamak suretiyle Doğu Akdeniz coğrafyasında varlığını hissettirdiği bir durum olmuştur (Balkal, 2009).

Birinci dünya savaşı sonunda İngiltere ve Fransa lehine oluşan güç dengesi, İkinci Dünya Savaşından sonra iki kutuplu dünya düzenine evrilmiş ve ABD batı dünyasının süper gücü olarak tarih sahnesinde yerini almaya başlamıştır. Düvel-i Muazzamanın (büyük devletler) yeni üyesi olarak ABD'nin Doğu Akdeniz'de hedefleri ise; Rusya'nın bölgedeki etkisinin azaltılması, Ortadoğu'da var olan petrol ve doğalgaz kaynaklarının kontrol altında bulundurulması ve İsrail Devletinin güvenliğinin muhafazası olarak sayılabilir (Delvoie ve Brown, 2001).

Günümüzde ise Doğu Akdeniz'de; sahilgar ülkeler deniz yetki alanları ve doğal kaynakların paylaşımı konularında mücadele halindeyken, Rusya Federasyonu Suriye'nin Tartus limanından Akdeniz'e açılarak sıcak tarihi denizlere inme hedefine ulaşmış, ABD bölgede mevcut doğal kaynaklar ile sahilgar ülkeleri kontrol altında tutmaya yönelik politik ve ekonomik tedbirler geliştirmiş, İngiltere Kıbrıs Adasında mevcut egemen üssüne dayanarak varlık göstermeye ve kısa vadede doğal kaynakların paylaşımında hak iddia edebilecek duruma gelmiş, diğer Avrupa ülkelerinin ise büyük endüstriyel şirketler vasıtasıyla hidrokarbon kaynaklarını araştırma ve sondaj faaliyetlerinde yer almıştır. Arap Baharının bölgede yarattığı siyasi sistemlerdeki değişiklikler, iç çatışmalar ve siyasi istikrarsızlıklar bugün de

devam eden problem alanlarını beslemiştir. (Ünal, 2015). Tarihsel süreç içerisinde İsrail-Filistin sorunu, Kıbrıs sorunu, Suriye topraklarında süregelen savaş hali ile Birleşmiş Milletlerin UNIFIL ve UNIFCYP görevleri devam etmektedir.

3.3 Stratejik ve Jeopolitik Önemi

Doğu Akdeniz; Sicilya (25460 km²), Malta (237 km²) ve Kıbrıs (9251 km²) gibi konumları itibarıyla deniz kontrolü açısından kilit role sahip olabilecek büyük adaların mevcudiyeti, Doğu Akdeniz ile Hint Okyanusu'nu Kızıldeniz üzerinden birleştiren Süveyş Kanalı'na sahip olması, dünya petrolünün yarıdan fazlasını ihtiva eden Ortadoğu ile komşu bölgelerini kontrol altında tutması ve deniz yatağının altında bulunduğu tahmin edilen doğal enerji kaynakları nedeni ile gerek kıyıda, gerekse farklı amaçlar ile bölgede varlık gösteren diğer devletleri cezbetmektedir.

Dünya'nın doğusu ile batısını birbirine bağlayan bir ticaret köprüsü olan Doğu Akdeniz üzerinden, Mezopotamya, Yakındoğu, Arap Yarımadası ve Basra Körfezi'ne kadar ulaşılmaktadır. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın açılması sayesinde Avrupa-Uzakdoğu hattı, Ümit Burnu'ndan geçen Güney Afrika rotasına nazaran önemli ölçüde kısalmıştır. Bu husus Doğu Akdeniz'in stratejik anlamda önemini daha da artırmıştır (Yaycı, 2012).

Doğu Akdeniz, dünya denizlerinin yaklaşık %1'ine karşılık gelmesine rağmen, bilinen petrol rezervlerinin yaklaşık %68'i ve doğal gaz rezervlerinin de yaklaşık %41'inin mevcut olduğu bölgelere komşu konumda bulunmaktadır. (Has, 2011). Doğal kaynaklar açısından zenginliğine ilave olarak ortalama 220.000 adet gemi ile deniz ticaretinin yaklaşık %30'u bu bölgeden seyir yapmaktadır. (Sandıklı vd., 2013) Dünyada deniz yoluyla yapılan petrol ticaretinin de %25'i Doğu Akdeniz'de gerçekleşmektedir (Doğan, 2013).

Doğu Akdeniz'de stratejik anlamda etki yaratan en önemli ada kuşkusuz Kıbrıs Adasıdır. Gerek yüzölçümü gerekse coğrafi konumu dikkate alındığında tüm Doğu Akdeniz'in deniz trafiğini kontrol edebilme yeteneği söz konusudur. Ada, bütün Ortadoğu ülkelerini kontrolünde bulunduran “sabit bir uçak gemisi” gibi düşünülebilir. (Kılıç, 2011) Ayrıca adanın ana deniz ve hava ticaret yolları üzerinde bulunması stratejik değerini artıran en önemli unsur olarak göze çarpmaktadır (Sandıklı vd., 2013).

Günümüzde Doğu Akdeniz'i dünya kamuoyu nezdinde ön plan çıkaran konu doğal kaynaklar ve buna bağlı potansiyel enerji rezervlerinin varlığıdır. Bu konuya yönelik olarak Türkiye dahil tüm ülkeler, doğal kaynakların çıkarılması, işletilmesi veya iletilmesinde söz sahibi olmak üzere askeri tedbirler de dahil olmak üzere çeşitli inisiyatifler kullanmaktadır. Özellikle enerji konusunda başta Rusya Federasyonu olmak üzere diğer bir kısım yakın doğu ve Arap yarımadası ülkelerine muhtaç olan Avrupa ülkeleri ile bunların desteklediği küresel petrol ve doğalgaz şirketlerinin büyük yatırımlar yaparak çeşitli inisiyatifleri kullanmalarının normal olduğu değerlendirilmektedir. ABD Jeolojik Araştırma Servisi (USGS) tarafından 2010 yılında yapılan araştırmaya göre; Türkiye, Kıbrıs Adası, Mısır ile Girit Adası arasında kalan ve Nil Delta Havzası adı verilen sahada, mevcut teknoloji ile sondajı yapılabilir ortalama 1,763 milyar varil petrol, 223,232 trilyon fit küp (6,32 trilyon metreküp) doğal gaz ve 5,974 milyon varil LNG (sıvı doğal gaz) rezervi mevcut olduğu (Fact Sheet, 2010), Kıbrıs, Lübnan, Suriye ve İsrail arasında kalan bölge olan Levant Havzasında ise 122 trilyon fit küp (3,45 trilyon metreküp) doğalgaz ve 1,7 milyar varil petrol bulunduğunun tahmin edildiği belirtilmektedir (Robertson, 2010). Bu tahminler dünyanın en büyük doğalgaz yataklarından birkaçının Doğu Akdeniz'de bulunduğu işaret etmektedir (Yaycı, 2012).

Bunlara ilave olarak, Kıbrıs Adası'nın çevresinde ise 8 milyar varil civarında¹⁴ olduğu tahmin edilen petrol rezervinin varlığı açıklanmıştır. Herodot Sahası olarak adlandırılan Girit'in güney ve güneydoğusundaki alanın iki ayrı kesiminde ise toplam 3,5 trilyon metreküplük doğalgaz bulunduğu tahmin edilmektedir (Yeni Şafak, 2018). Özetle; Doğu Akdeniz'de yaklaşık 1,5 trilyon dolar olan 30 milyar varil petrole eşdeğer hidrokarbon yatakları bulunduğu değerlendirilmektedir. 2017 yılı tüketim miktarları dikkate alındığında, Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon rezervinin, Türkiye'nin yaklaşık 300 yıllık¹⁵ (TASAM, 2019), Avrupa'nın ise 30 yıllık doğal gaz ihtiyacını karşılayabileceği¹⁶ (Honore, 2018) görülmektedir. Arama çalışmalarının halen birçok bölgede devam ettiği ve muhtemel yeni keşifler ile

¹⁴ Yaklaşık değeri 440 Milyar ABD Doları (Ağustos 2019 itibarıyla 1 varil petrol = 55 USD)

¹⁵ Türkiye'nin EPDK verilerine göre, 2017 yılında doğalgaz tüketimi yaklaşık 52 Milyon metreküp olarak gerçekleşmiş ve yıllık doğalgaz talebi 2008-2017 arası 10 yıllık dönemde her yıl ortalama %5 artmıştır. Buna göre 20 trilyon metreküp doğalgaz rezervinin Türkiye'nin yaklaşık 300 yıllık doğalgaz ihtiyacını karşılayabileceği değerlendirilmektedir.

¹⁶ AB üyesi ülkelerin yıllık doğalgaz talebinin 2015, 2016 ve 2017 yıllarında ortalama 500 milyar metreküp olduğu düşünüldüğünde, söz konusu rezervlerin önümüzdeki 30 yıl Avrupa'nın doğalgaz ihtiyacını karşılayabileceği görülmektedir.

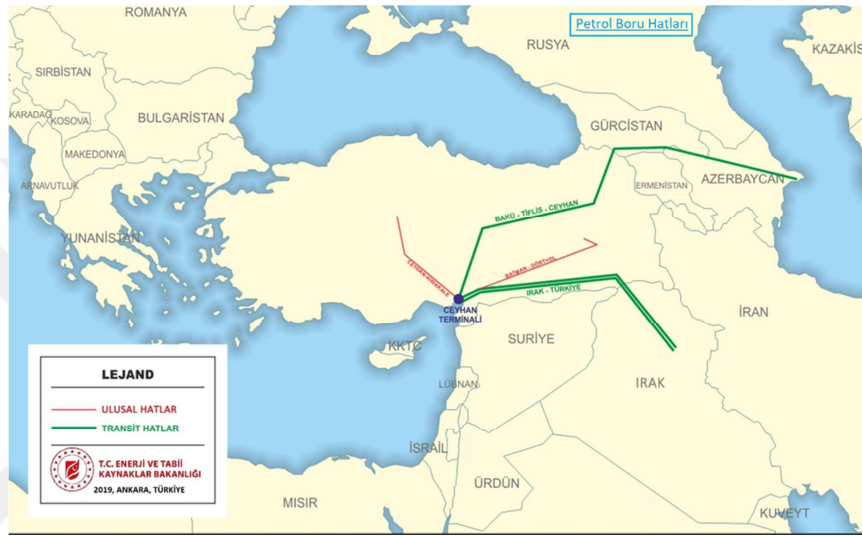
mevcut rezervlerin artma ihtimali çerçevesinde Doğu Akdeniz'in önemi bir kat daha artmaktadır. Diğer yandan, çevresinde petrol ve doğal gazın varlığına işaret eden ve geleceğin enerji kaynağı olarak görülen gaz hidratları¹⁷ da Doğu Akdeniz'de, başta Antalya Körfezi olmak üzere yoğun olarak mevcuttur (Ölmez, 2003).

Bu denli yüksek bir potansiyele sahip bölge, kıyıdaş ülkeler ile küresel petrol ve doğalgaz firmalarının iştahını kabartmaktadır. Aynı zamanda Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusu ile de doğrudan bağlantılı olan enerji kaynaklarının paylaşımı konusundan, hukuki altyapısı nedeniyle bu çalışmada kısaca bahsedilmiştir. Ancak özetle problem sahasının GKRY tarafından Kıbrıs Adasının tümünü temsil ettiği varsayımı ile MEB ilan edilmesi, özellikle Türkiye'nin kıta sahanlığı ile çakışan ve uluslararası antlaşmaların belirlediği usullere aykırı olarak ilan ettiği sözde MEB dahilinde çeşitli şirketlere doğal kaynakları arama ruhsatı vermesi ve çevre ülkeler ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konularında anlaşmalar yapmasından kaynaklandığı söylenebilir.

Doğu Akdeniz'de çıkarılacak doğal kaynakların iletimi de önemli bir konu olup, kıyıdaş ülkelerin bir enerji dağıtım merkezi olmak veya enerji dağıtım kanallarının geçtiği rotalarda bulunmak şeklinde hedefleri mevcuttur. Ülkelerin bu tipte bir hal tarzı izlemesinin en önemli gerekçesi enerji ihtiyacının politik baskı aracı olarak kullanılma ihtimaline dayanmaktadır. Arap-İsrail savaşları ve bunun sonucunda Arap petrol üreticilerinin Arap-İsrail savaşı esnasında İsrail yanlısı politika yürüten ülkelere karşı petrol kozunu oynaması ile küresel çapta bir kriz ortaya çıkmıştır. (Yılmaz ve Kalkan, 2017) Benzer bir uygulama Avrupa ülkelerinin en büyük doğal gaz sağlayıcısı olan Rusya Federasyonu tarafından 2006 yılbaşı gecesi hayata geçirilmiştir. Ukrayna üzerinden Avrupa'ya ulaşan doğalgaz boru hattını kesmesi sonucu ortaya çıkan Rusya-Ukrayna gerginliğini bir politik argüman olarak kullanılabileceğini göstermiştir (Sevim, 2019). Rusya'nın enerji kartını Ukrayna ve Gürcistan gibi eski peykleri ve esas müşterisi Avrupa ülkeleri üzerinde bir dış politika kaldırıcı olarak kullanması, küresel çapta yeni bir krizin önüne geçilmesi kapsamında AB ve NATO'nun da konuya katılımını sağlamıştır (Çelikpala, 2013).

¹⁷ Gaz Hidratlar su ve hafif doğal gazların ki genellikle metan gazı karışımından doğal yolla oluşan kristal yapılı katılardır. Gaz hidratların ayrışması sonucu açığa çıkan yüksek hacimli metan gazı geleceğin potansiyel enerji kaynağı olarak görülmektedir.

Enerji iletimi konusunda birçok transit ve ulusal boru hattına sahip olan Türkiye'nin Doğu Akdeniz havzasında halen hizmet vermekte olan Bakü-Tiflis-Ceyhan ve Irak-Türkiye petrol boru hatları mevcuttur. Doğalgaz konusunda ise Azerbaycan doğalgazının Yunanistan üzerinden Avrupa'ya iletilmesini konu alan Trans Anadolu Boru Hattı (TANAP) en önemli proje konumunda bulunmaktadır. TANAP ile 2020 yılı içerisinde Avrupa'ya ilk gaz iletiminin yapılması planlanmaktadır. Türkiye topraklarından geçen transit ve ulusal petrol/doğal gaz boru hatları Şekil 3-5 ve Şekil 3-6'da gösterilmiştir (TC Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2019).



Şekil 3.5 : Petrol boru hatları.



Şekil 3.6 : Doğal gaz boru hatları.

Buna karşılık olarak AB desteğinde, İtalya, İsrail, Yunanistan ve GKRY ortaklığında, İsrail ile Kıbrıs Adası arasında kalan Levanten havzasından çıkarılacak

doğal gazın Yunanistan üzerinden Avrupa'ya aktarılmasını içeren “East Med” boru hattı projesi için gerekli altyapı ve fonlama çalışmaları tamamlanmıştır. (Massaras, 2018) 2023 yılında hayata geçirilmesi planlanan proje kapsamında Levanten sahasından GKRY'ye 200 km, GKRY'den Girit Adasına 700 km, Girit Adasından Yunanistan'a 400 km Yunanistan içerisinde ise 600 km olmak üzere toplam 1900 km boru hattı döşenmesi öngörülmüştür (Şekil 3.9). Projenin gerek inşa maliyeti ve gerekse iletim sonrası arz maliyeti, Avrupa kıtasındaki halihazır gaz ücretlerinden fazla olacağından bu projenin uygulanması ekonomik olarak mümkün olmadığı (Akyener, 2017) gibi Kıbrıs ile Girit adaları arasında döşenmesi planlanan 700 km'lik kesiminin Türk kıta sahanlığından geçiyor olması da projenin Türkiye'nin onayı alınmadan hayata geçirilmesini zorlaştırmaktadır.



Şekil 3.7 : East Med boru hattı projesi.

Doğu Akdeniz'e yönelik ilgi enerji potansiyelinin tespiti ile ortaya çıkmış değildir. Küresel menfaatlerini ve güvenliklerini uzak mesafelerden korurken bölge devletlerini kontrol ve baskı altında tutmaya çalışan devletler, günümüzde de bu çabalarını sürdürmektedirler. Bu çaba;

- ABD Deniz Kuvvetlerinin 6'ncı Filosuna bağlı gemiler ile Uçak Gemisi Görev Gruplarının özellikle İspanya, İtalya ve Yunanistan limanlarına uğraklı olacak şekilde Doğu Akdeniz'de görev yapması (Faram, 2019),
- Fransa'nın enerji konusundaki gelişmelerin ardından Doğu Akdeniz'de artan Deniz Kuvveti ve İngiltere'ye ait Kıbrıs Adası üslerini kullanmak konusundaki girişimleri (Allison, 2015),
- İngiltere'nin Kıbrıs Adasının güney ve güneydoğu kesimlerinde yer alan İngiltere'nin egemen toprağı Akrotiri ve Dhelekia üslerinde süregelen varlığı (Öztürk, 2004),

- Rusya Federasyonu’nun Suriye’nin Tartus limanında artan varlığı ve buradan hareketle Doğu Akdeniz’de artan deniz gücü (Has, 2011) şeklinde bugün vücut bulmaktadır.

Doğu Akdeniz havzası deniz ticareti açısından yüksek trafik yoğunluğuna sahiptir. Bunun sebebi kıymetli doğal kaynaklara yakınlık olduğu gibi, Süveyş Kanalı üzerinden Kızıldeniz, Arap Yarımadası ve Hint Okyanusu’na, Türk Boğazları üzerinden ise Karadeniz ve Azov Denizi’ne ulaşma imkanının mevcudiyetinden kaynaklanmaktadır. 2018 yılı istatistiklerine göre Süveyş Kanalı’ndan toplam 18174 adet ve 1.139.629.000 grostonluk gemi geçmiş olup, günlük ortalaması 50 gemi olarak gerçekleşmiştir (Suez Canal Authority, 2019). Türk boğazlarından geçiş miktarı incelendiğinde ise 2018 yılı içerisinde İstanbul Boğazı’ndan 41.103 adet ve 613.088.166 grostonluk Çanakkale Boğazı’ndan ise 43.999 adet ve 849.140.218 grostonluk gemi geçmiştir. Günde ortalama geçen gemi adedi 116 olarak gerçekleşmiştir (Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2019). Gerek gemi adedi gerekse tonaj itibarıyla bu denli yoğun bir ticari trafiğin korunması, kontrol altında tutulması ve/veya gerektiğinde engellenmesinin askeri anlamda da önemli olduğu anlaşılmaktadır (Yaycı, 2012). Bu bağlamda Akdeniz’de NATO bünyesinde Deniz Muhafızı Harekatı (DMH)¹⁸ ve Türkiye tarafından Akdeniz Kalkanı Harekatı (AKH)¹⁹ icra edilmektedir (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2016).

¹⁸ "Deniz Muhafızı Harekâtı" (Operation Sea Guardian-OSG), 11 Eylül saldırıları sonrasında başlatılan ve NATO’nun 5’nci madde kapsamında icra ettiği Etkin Çaba Harekâtı (OAE)’nın, 5 nci madde kapsamından çıkarılarak bunun dışındaki görevleri icra edecek şekilde bir Deniz Güvenlik Harekatına dönüştürülmesi sonucu başlamıştır. NATO tarafından Akdeniz’de terörizmle mücadele harekâtına sağlanan destek çerçevesinde icra edilmektedir. Harekât, ülkeler tarafından tahsis edilen direkt ve yardımcı destek birlikleri, emre intizar harekate hazır birlikler ve iki ayda bir iki hafta süreli olacak şekilde icra edilen Odak Harekatları (Focus Operations) birlikleri şeklinde desteklenmektedir.

¹⁹ Akdeniz Kalkanı Harekatı Doğu Akdeniz’de; Türk deniz yetki alanlarında denizde durumsal farkındalığa sahip olmak, deniz güvenliğine katkı sağlamak ve Türkiye Cumhuriyeti’nin deniz yetki alanlarındaki hak ve menfaatlerini korumak amacıyla Aksaz, Mersin, İskenderun ve Gazimagosa limanlarına istinaden 01 Nisan 2006 tarihinden itibaren Akdeniz Kalkanı Harekatı icra edilmektedir. Harekat, deniz karakol uçakları ve helikopterler ile desteklenmektedir. Akdeniz Kalkanı Harekatına iştirak eden tüm unsurlar ve destek sağlayan deniz karakol uçakları tarafından aynı zamanda NATO’nun Etkin Çaba Harekatı desteklenmektedir. İcra edilmekte olan Akdeniz Kalkanı Harekatı; özellikle BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN Petrol Boru Hattının Temmuz 2006 ayından itibaren faaliyete geçmesinden sonra dünya deniz ticaretinin önemli odak noktalarından biri haline gelen Doğu Akdeniz’deki deniz ulaştırma hatlarının korunması ve enerji güvenliğinin sağlanması, bölgedeki muhtemel risk ve tehdit unsurlarına ve yasa dışı faaliyetlere karşı caydırıcılık sağlanması açısından önem arz etmektedir.

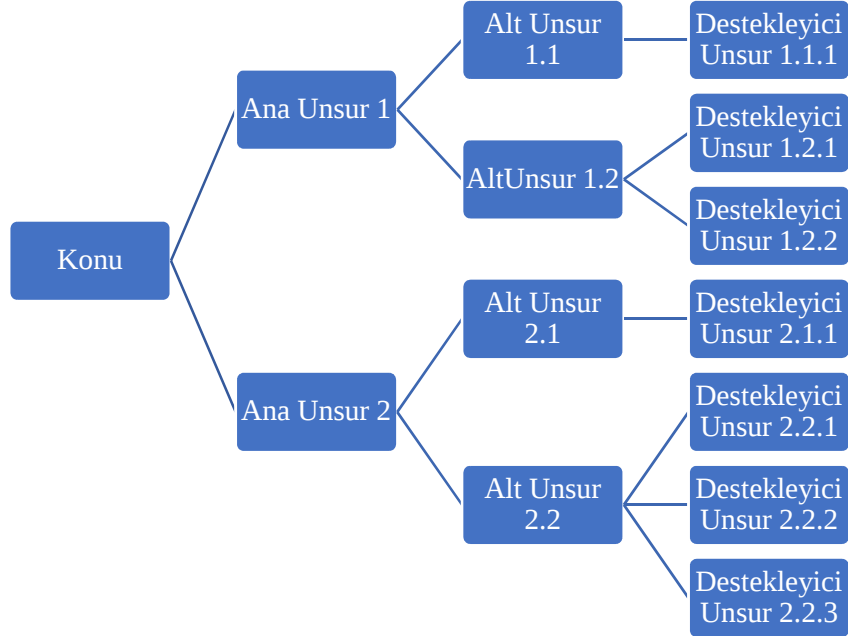


4. DENİZ GÜVENLİĞİ ENDEKSİ

4.1 Tanımı ve İçeriği

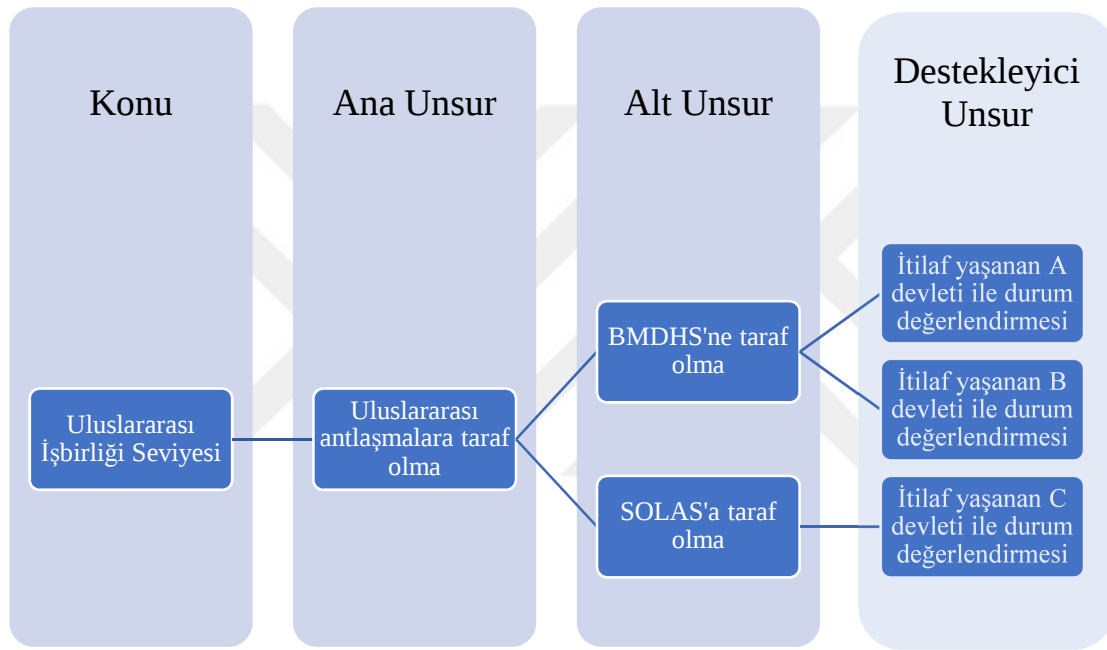
Deniz Güvenliği Endeksi; Belirli bir coğrafya dahilinde deniz güvenliğini etkileyen konuların incelenmesi, bu coğrafyada bulunan ülkelerin güçlü yanları ve bölgesel tehditler karşısındaki reaksiyon seviyesini dikkate alarak, devletlerin derecelendirilmesini hedefleyen bir sayısal modellemedir. Model, problem sahalarının tek tek ele alınması esasına dayanmakla birlikte, birbirleri arasındaki ilişkiler de endeksin sonucuna doğrudan tesir etmektedir.

Sayısal sonuca ulaşabilmenin ilk basamağı Deniz Güvenliği Matrisinin (DGM) oluşturulması ile gerçekleşmektedir. İkinci bölümde açıklanan deniz güvenliği tanımı ile seçilmiş devlet ve topluluklara ait deniz güvenliği stratejileri ışığında belirlenen DGM'nin konuları Şekil 4.1'de sunulduğu üzere, hiyerarşik olarak ana unsurlara, müteakiben alt unsurlara ve en alt seviyede destekleyici unsurlara ayrılmaktadır.



Şekil 4.1 : DGE hiyerarşik yapısı.

Bu hiyerarşik düzende deniz güvenliğine yönelik her ülke için tespit edilen dayanak noktaları ile zayıf yanları ulusal ve/veya uluslararası veriler ile ortaya konmaktadır. Örneğin “Uluslararası İş birliği Seviyesi” konusu kendi içerisinde deniz güvenliğine yönelik içeriğe sahip “uluslararası antlaşmalara taraf olma veya olmama” ana unsurunu, bunun altında “BM Deniz Hukuku Sözleşmesine taraf olma veya olmama” ile “Denizde Can Emniyeti Sözleşmesine taraf olma veya olmama” alt unsurları yer alacaktır. Gerekli taktirde bir alt seviyede konu, antlaşmaya taraf olmakla birlikte uygulamada gerçekleşen ihlallerin değerlendirildiği destekleyici unsurlar ile tamamlanacaktır (Şekil 4.2).



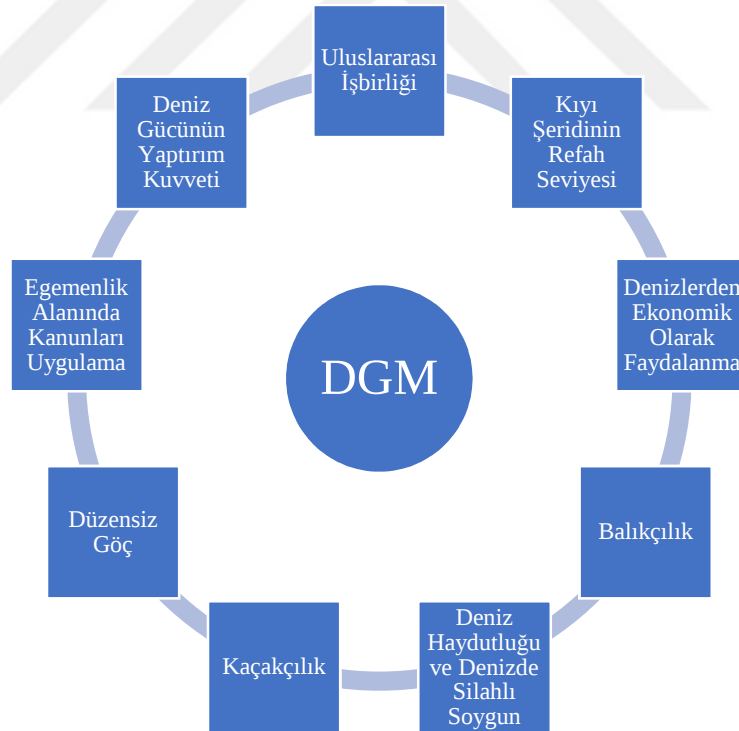
Şekil 4.2 : Örnek DGE hiyerarşisi

Hiyerarşinin ardından ideal bir DGM'nin konuları neler olmalıdır sorusu ile karşılaşılmaktadır. Bu konuda 2008 yılında BM Genel Sekreteri Ban Ki-Moon, deniz güvenliğine yönelik tehditleri aşağıda belirtilen şekilde sıralamıştır.

- Deniz haydutluğu ve silahlı soygun
- Terörist faaliyetler
- KİS'lerin yasadışı nakli
- Narkotiklerin yasadışı nakli
- Denizden yapılan insan kaçakçılığı
- Yasadışı ve düzensiz balıkçılık faaliyetleri
- Bilinçli ve yasadışı olarak deniz çevresine zarar verme

Her deniz alanı için ortak olarak kabul edilebilecek, ancak önem sırası ile ayrılan kaynakların miktarı değişebilecek olan bu tehditlerin ortadan kaldırılması ve deniz alanından azami oranda faydalanılması maksatlarına yönelik olarak DGM'nin konularını tespit etmeye yönelik çalışmalar yapılmıştır (Buzan vd., 1998).

Bu kapsamda (Bell ve Glaser, 2018) tarafından yapılan çalışmada Sahra altında ve Afrika'nın doğu kıyılarında yer alan toplam 30 Afrika ülkesi için aşağıda belirtilen 9 konuda DGM oluşturulmuştur (Şekil 4.3). Belirlenen 9 konu ana hatları ile tüm deniz alanlarında uygulanabilir olmakla birlikte kendi içerisinde her deniz alanına özel konular çerçevesinde farklılık gösterebilmektedir. Örneğin dünyanın herhangi bir deniz alanında sahilgar devletlerin uluslararası iş birliği seviyesi dünyada oluşturabilecekleri kamuoyu ve sağlayabileceği destek nedeniyle istisnasız bir DGM konusudur. Buna karşın deniz haydutluğu veya denizde silahlı soygun konuları, dünyanın belirli deniz alanlarında ölçülebilir miktar ve etkide gerçekleştiğinden, diğer deniz alanları için dikkate alınmaması gereken bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 4.3 : Deniz güvenliği matrisi (Bell ve Glaser, 2018).

Benzer şekilde konuların unsurları ile ilişkileri zaman zaman farklı değerlendirilebilmektedir. Örneğin “kritik deniz ulaşırma yollarının korunması” bir kısım tarafından denizden ekonomik anlamda faydalanma veya mavi ekonomi

konusunun bir unsuru olarak kabul edilirken, başka bir kısım bunu ulusal güvenlik konusunun bir unsuru olarak görebilmektedir.

Konuya ilişkin bir başka çalışma ise (Bueger, 2015) tarafından yapılmıştır. Bir önceki çalışmadan farklı olarak, belirli bir deniz alanı yerine dünyadaki herhangi bir deniz alanına uygulanabilir bir model geliştirmeyi hedeflemiştir. Bu maksatla konuları sayıca kısıtlamış ve Şekil 4.4'te belirtilen biçimde DGM oluşturmuştur.



Şekil 4.4 : Deniz güvenliği matrisi (Bueger, 2015).

İki çalışma arasındaki en önemli fark; (Bueger, 2015) tarafından “Deniz Çevresinin Korunması” başlığında bir konunun yer alması ve bu konunun unsurları olarak, deniz kazaları sonucu ortaya çıkabilecek deniz kirliliklerinin önlenmesi ve iklim değişikliğinin etkileri de dikkate alınması olarak gözlenmiştir. Deniz güvenliği konusundaki farklı bakış açılarının bir defa daha ortaya koyan bu yaklaşım, deniz alanlarının kıyıdaş devletleri arasındaki düşünce farkını da yansıtmaktadır. İkinci bölümde incelenen hiçbir deniz güvenliği stratejisi belgesi çevresel hususları DGM’nin bir konusu olarak almaz iken, Afrika Birliğinin yayımladığı Birleşik Afrika Deniz Güvenliği Stratejisinde (AIMS), çevresel faktörlerin ekonomik gelişmeyi ve denizlerden ekonomik anlamda faydalanmayı doğrudan etkilediğinden bir konu olarak kabul edilmektedir (African Union, 2012).

4.2 Amacı

DGE'nin amacı, uygulandığı deniz alanında bulunan devletlerin, deniz güvenliğine yönelik zafiyet alanlarını ortaya koymak ve aynı anda bu deniz alanını daha güvenli bir hale getirmek için uygulamada yer alan her ülkenin geliştirmesi gereken öncelikli konular ve bunların unsurlarını belirlemektir. Özetle DGE'nin amacı günümüz güvenlik tanımları çerçevesinde daha güvenli deniz alanları oluşturulmasına rehberlik etmektir.

Rehberlik etmekten kastedilen, bu noktaya kadar ana hatları çizilen deniz güvenliğinin hangi çerçevede sağlanacağı, tehditler ve bunlara karşı geliştirilen stratejik yaklaşımlar ve fiilen yapılacak uygulamalardır. Yani ekonomik gelişme konusunu gerçekleştirmek için “Kritik deniz tesislerinin korunması” ana unsurunda yer alan koruma fiilinin ne şekilde gerçekleştirileceğini de DGE'nin sonuçları açıklamaktadır.



5. DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ GÜVENLİĞİNİ ETKİLEYECEK PROBLEM SAHALARI

Çalışmanın bu bölümüne kadar teorik olarak tanımlanan Deniz Güvenliği kavramı ve buna yönelik olarak üretilmiş stratejiler ve politikalar çoğunluğu ortak olan tehditlere karşı benzer reaksiyonlar gösterilmesini öngörmektedir. Bununla birlikte çalışmanın coğrafi alanı olan Doğu Akdeniz'de DGE'yi etkileyecek faktörlerin deniz alanının özellikleri ile çevreleyen devletlerden kaynaklı kuvvet ve zafiyet noktalarından hareketle tespit edilmesi önem arz etmektedir.

İkinci bölümde açıklanan stratejiler ve üçüncü bölümde açıklanan Doğu Akdeniz'in coğrafi, tarihsel ve stratejik önemi çerçevesinde; Doğu Akdeniz'de deniz güvenliğini tehdit eden faktörler aşağıdaki başlıklar altında belirlenmiş ve bu bölüm içerisinde incelenmiştir.

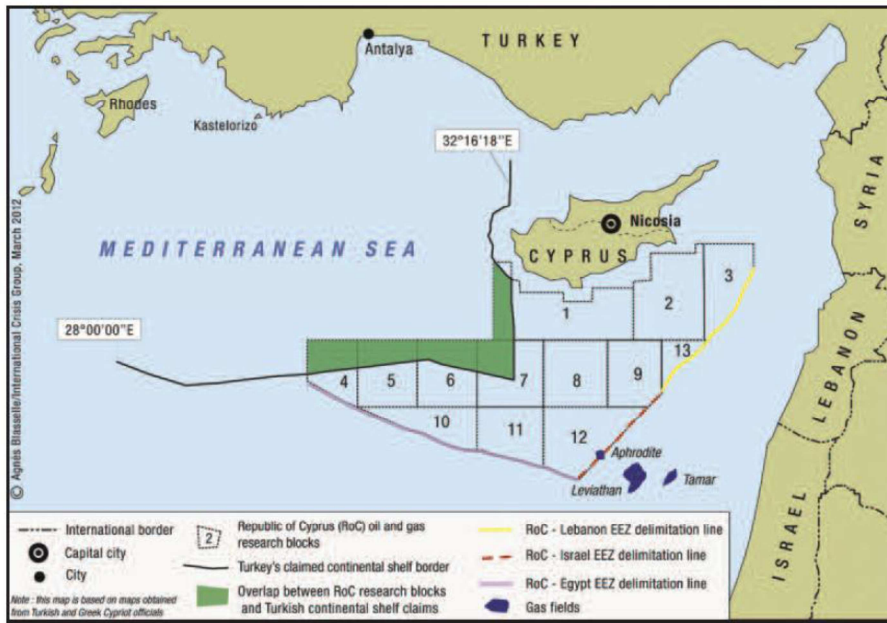
- Deniz yetki alanlarının sınırlanması ve doğal kaynakların paylaşılması
- Arap baharının yarattığı etki sonucu politik istikrar sağlayamayan devletlerden kaynaklanan sorunlar (Mısır ve Libya)
- Savaş hali devam eden veya terörist odakların yerleşik, hareket üssü olarak kullandığı ülkelerden kaynaklanan sorunlar (Suriye)
- İsrail, Filistin ve Lübnan arasındaki tarihsel problemler
- Kıbrıs adasının süregelen statüsü
- Sahildar ülkeler haricinde Doğu Akdeniz'de varlık gösteren yabancı devletlerin deniz kuvvetleri

5.1 Deniz Yetki Alanlarının Sınırlanması ve Doğal Kaynakların Paylaşılması

Doğu Akdeniz'de keşfedilen ve potansiyele sahip enerji rezervi alanları birden fazla ülkenin deniz yetki alanı dâhilinde bulunmaktadır. Bu durum rezervlerin tek bir devletin kontrolünde kalmasının önüne geçerken, yetki alanları konusunda anlaşmazlıkların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Ayrıca teknolojik altyapı ve ekonomik yatırım maliyeti açısından bakıldığında, kıyıdaş devletlerin bu rezervleri

yalnızca ulusal kaynaklarını kullanarak araştırması ve çıkarması mümkün görülmemektedir (Ceylan, 2018). Kıyıdaş ülkeler arasında ortaya çıkan anlaşmazlıklar, bölgede iş birliği ihtimallerini azaltırken, gün geçtikçe önemi artan doğal kaynakların paylaşılması sorunları bu anlaşmazlıkları daha da derinleştirmektedir.

Doğal kaynakların paylaşılması konusu Doğu Akdeniz ülkeleri için kolektif bir problem olmakla birlikte, Türkiye'nin dışarıda bırakılarak ve Kıbrıs Türklerinin hakları yok sayılarak yapılan antlaşmalar, sorunun odağında Türkiye varmış algısını da yönetmek anlamında bir enstrüman olarak kullanılmaktadır. Türkiye, BMGK'ye sunduğu 02 Mart 2004 ve 12 Mart 2013 tarihli notalarında Doğu Akdeniz'de 32° 16'18"E boylamı batısında kalan deniz alanında kıta sahanlığını tanımamış ve 21 Eylül 2011 tarihinde KKTC ile Kıta sahanlığı Antlaşması imzalamıştır. 25 Nisan 2014 tarihinde BMGK'ye gönderdiği mektupta ise, GKRY'nin daha öncesinde beyan ettiği kıta sahanlığı bölgelerinin, Türkiye ve KKTC'nin 2011 kıta sahanlığı antlaşması çerçevesinde egemen haklarının bulunduğu bölgeler ile çakıştığı ve bu durumun kabul edilemez olduğu bildirilmiştir (Gülbiten, 2019). Buna karşılık olarak Yunanistan, 23 Mayıs 2016 tarihli mektubunda, Türkiye'nin ilan ettiği kıta sahanlığı ve KKTC ile imzaladığı Kıta Sahanlığı Antlaşmasının Yunanistan'ın deniz yetki alanlarını ihlal ettiği bu nedenle de kabul edilemez olduğunu belirtmiştir.



Şekil 5.1 : GKRY'nin sözde ruhsat sahaları ve Türkiye'nin muhtemel MEB'i ile çakışan alanlar.

Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusundaki tezi; uluslararası deniz hukukuna uygun olarak Kıbrıs Adası'na ve Doğu Akdeniz'e kıyıdaş diğer adalara kara suları dışında kıta sahanlığı verilmemesini ve MEB alanlarının bölgeye hakim en uzun kıyı şeridinde sahip olan Mısır ve Türkiye arasında sınırlandırılmasını savunmaktadır (Başeren, 2010). Yunanistan ise kendisi olmamakla, birlikte (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 2011) BMDHS ile takımada devletlerine tanınan özel haklara dayanarak Girit, Kaşot, Kerpe, Rodos ve Meis Adalarının kıyı hatlarını MEB sınırlandırmasında Doğu Akdeniz'deki deniz sınırı olarak kabul etmektedir (Sideris, 2019). Yunanistan, bu çerçevede Libya ve Mısır ile yaptığı görüşmelerden sonuç alamamıştır.

Halihazırda Türkiye resmi olarak MEB ilanında bulunmamıştır. Bununla birlikte 2004 yılında tespit ederek bildirdiği kıta sahanlığı sınırları dahilinde egemen haklarını muhafaza etmektedir. Türkiye, coğrafi karşılıklılık ilkesi ile Doğu Akdeniz'deki muhtemel MEB'ini Suriye, KKTC ve Mısır'ı dikkate alarak 189.000 km²'lik bir deniz alanını muhtemel MEB olarak belirlemiştir. (Yaycı, 2019).

Mısır, 17 Şubat 2003 tarihinde GKRY ile MEB anlaşması imzalamıştır (Delimitation Treaties Infobase, 2003). Muhammed Mursi'nin iktidarı döneminde bu anlaşmasının askıya alınması düşünülmüş ancak askeri darbe sonucu ortaya çıkan hükümet değişikliği sonrası konu farklı şekilde gelişmiştir. 11 Ekim 2016'da Yunanistan, GKRY ve Mısır üçlü bir zirve gerçekleştirmiş imzaladıkları deklarasyonda, bölge doğalgazının Avrupa ülkelerine taşınmasında birbirleri ile iş birliğini artırıcı adımlar atılmasının önemi ve keşfedilecek hidrokarbon yatakları ile bölgenin refahına katkı sağlanacağı vurgulanmıştır (Greece MFA, 2016).

İsrail, 2010 yılında Tamar ve Levanten sahalarında doğal gaz yatakları tespit etmiş, ardından GKRY ile 17 Aralık 2010 tarihinde MEB sınırlandırma anlaşması imzalamış ve 12 Temmuz 2011'de antlaşma sınırları çerçevesinde MEB ilan etmiştir. İsrail MEB ilan sürecinde GKRY hariç kıyıdaş hiç bir devlet ile deniz yetki alanları konusunda müzakerede bulunmamıştır (Gülbiten, 2019).

Sonuç olarak deniz yatağının altında zengin doğal kaynaklara sahip olan Doğu Akdeniz havzasında deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda uluslararası hukukun lafzına ve ruhuna uygun bir düzen tesis edilememiştir. Her ne kadar GKRY, Türkiye'nin Akdeniz sahillerinin varlığını ve Kıbrıs Adasında yaşayan Türk

toplumunun haklarını dikkate almaksızın tek taraflı olarak bölge ülkeler ile anlaşmalar yapmış olsa da Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de politik ve askeri tedbirler uygulamak suretiyle hak mücadelesi devam etmektedir. Bu ortam içerisinde itilafli olan bölgelerde bulunacak zengin rezervlerin, Doğu Akdeniz'de gerginliği artıracak değerlendirilmektedir.

5.2 Yasadışı, Bildirilmemiş ve Düzenlenmemiş (YBD) Balıkçılık Faaliyetleri

Denizlerden ekonomik anlamda faydalanma denildiğinde, tarihsel süreç içerisinde akla ilk gelen unsur, denizin sağladığı gıda kaynaklarını kontrol etmek olmuştur. Balıkçılık, geçmişten günümüze önemi her geçen gün artan ve yalnızca yakın çevresindeki insan topluluklarını doyurmanın ötesinde küresel bir ekonomik pazar haline almıştır. Akdeniz, dünya tuzlu su kütesinin sadece %0,8'ine karşılık gelirken, barındırdığı 400'ün üzerinde tür ile deniz canlılarının %8-9'una ev sahipliği yapmaktadır. Bu zengin biyo-çeşitlilikten, balıkçılık faaliyetleri ile istifade edilirken, bu kaynakların korunması ihtiyacını gündeme getirmektedir (Efes, 2013).

Akdeniz'de canlı kaynakların muhafazası için, Genel Balıkçılık Komisyonu (General Fisheries Commission for the Mediterranean) (GFCM), Uluslararası Atlantik Ton Balığını Koruma Komisyonu (International Commission for the Conservation of Atlantic Tuna) (ICCAT) gibi bölgesel organizasyonlar ile Karadeniz Akdeniz ve Atlantik Bölgesi Deniz Memelilerinin Korunması Anlaşması (Agreement on the Conservation of Cetaceans in the Black Sea Mediterranean Sea and Contiguous Atlantic Area) (ACCOBAMS), Uluslararası Doğayı ve Doğal Kaynakları Koruma Örgütü (International Union for Conservation of Nature and Natural Resources)(IUCN), Özel Koruma Alanları için Bölgesel Eylem Merkezi (The Regional Activity Centre for Specially Protected Areas (RAC/SPA) gibi birçok uluslararası organizasyon mevcuttur. Her ne kadar bu organizasyonlarca çeşitli tedbirler alınsa da Doğu Akdeniz balık stokunda 1993 yılından bu yana düşüş yaşandığı gözlenmektedir (Efes, 2013). Bu durumun tersine çevrilebilmesi için öncelikle Doğu Akdeniz'de yasadışı balıkçılık faaliyetlerinin kontrol edilmesi ve azaltılması gereklidir (Öztürk ve Başeren, 2008).

Sahildar devletler MEB dahilinde deniz yatağının üzerindeki sularda bulunan canlı doğal kaynakları araştırabilmekte, işletebilmekte, muhafaza ve yönetimi konusunda egemen haklar kullanabilmektedir. 1982 BMDHS'nin 61'inci maddesinde

tanımlanan bu husus doğrudan bir devlete, MEB’inde balıkçılık faaliyetlerini yönetmesi imkanını sağlarken, diğer ülkeleri de sahildar devletin uygulamalarına tabi kılmaktadır. Kıyı devleti bu yetki kapsamında avlanacak canlı kaynakların miktarını saptamak, kotalar belirlemek ve en önemlisi balıkçılık faaliyetlerini topyekün kendi iznine tabi kılmak yetkisine sahiptir (Yaycı, 2019).

Günümüzde deniz yetki alanlarının genişlemesi, açık denizlerin daralmasına yol açarken, Doğu Akdeniz havzasında bu durum balıkçılık açısından daha da görünür hale gelmiştir. Devletlerin ulusal uygulamaları yanında, AB tarafından 21 Aralık 2006 tarihinde Akdeniz’de Balıkçılık Kaynaklarının Sürdürülebilir Kullanımına İlişkin Yönetim Tedbirleri konulu tüzük yürürlüğe konmuştur. Yeni balıkçılık koruma alanlarının tesis edilip, yönetim planlarının oluşturulmasını öngören tüzük sayesinde, açık deniz balıkçılık alanlarının daha da daralacağı anlaşılmaktadır. Ayrıca Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Organizasyonu tarafından Doğu Akdeniz’de Kıbrıs Adası güneyinde tesis edilmiş olan ‘‘Eratosthenes Seamount’’(UN FAO, 2015) deniz habitatının korunması ile birlikte balıkçılığı sınırlayan ve yasak sahalar ilan edilmesine müsaade eden bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dünya çapında yüksek göçmen balık türlerini korumak ve avlanmasını kontrol altında tutmak maksadıyla bölgesel balıkçılık örgütlerinden Doğu Akdeniz’de ICCAT etkin faaliyet göstermektedir (Önçirak, 2013). Komisyonun ilgi alanında ton ve ton benzeri 30 türde balık stoklarının korunması yer almaktadır. 1966 yılında Rio de Janeiro’da toplanan konferansta kurulmasına karar verilmiş ve 1969 yılında faaliyetlerine başlamıştır (Tarım ve Orman Bakanlığı, 2018). Toplamda 49 devlet ve AB’nin üye olduğu komisyonda Doğu Akdeniz devletlerinden; Türkiye, Mısır, Libya ve Suriye yer almaktadır (UN FAO, 2019). Sağladığı veriler ve elde edilen av kotasının yanında ICCAT üyeliğinin en önemli getirisi, MEB ilan etmemiş bir devletin, karasularının ötesinde balıkçılık konusunda denetim yaparak, bir devlet uygulamasının hayata geçirilmesini sağlamaktadır (Yaycı, 2019).

Doğu Akdeniz’de yasadışı balıkçılık yaygın olduğundan yakalanan yıllık balık miktarı tam olarak bilinmemektedir (Öztürk ve Başeren, 2008). Küresel çapta ele alındığında YBD balıkçılık faaliyetleri yaklaşık 10 Milyar Euro (FAO verilerine göre 10-23 milyar USD) değerinde bir ekonomiye ve tüm balık avının %19’una karşılık gelmektedir. Ekonomik kaybın yanında, ekosistemin dengesinin de bozulmasına,

aşırı miktarda canlının küçük veya hiç yumurta dökmemiş bireylerin avlanmasına ve üreme döngülerini geçici ya da kalıcı olarak değiştirilmesi YBD balıkçılığın diğer kritik sonuçları olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca sosyoekonomik kapsamda, balık avının azalması ile denizden beslenme oranının düşmesi ve balıkçılık istihdamının azalması da göz ardı edilemeyecek sonuçlardır (EC, 2015). YBD balıkçılık faaliyetlerinin artmasının başlıca dört sebebi vardır.

- Balıkçılık konusunda herhangi bir antlaşmaya veya örgüte taraf olmayan ve bayrağını taşıyan balıkçıların da bir kurala tabi olmadan avlanmasına göz yuman bayrak devletleri.
- Uluslararası toplumun bir parçası olmasına rağmen bayrağını taşıyan balıkçı gemileri üzerinde yeterli denetim yetkisi kullanmayan düşük performanslı bayrak devletleri.
- Balıkçılık filolarının yenilenmesi ile yüksek avlama performansı ve depolama kapasitene sahip gemilerce yapılan aşırı avlanma sonucu kota aşımı.
- Küresel ve bölgesel balıkçılık teşkilatlarının balık stoklarının ve balıkçılık faaliyetlerinin yeterince takip edilmemesi sonucu ortaya çıkan yönetim eksiklikleri (Government of Canada, 2009).

Karasuları ötesindeki deniz alanlarında balıkçılık faaliyetlerinin kontrol ve yönetimi için MEB ilan edilmiş olmasının gerekliliği yukarıda açıklandığından, Doğu Akdeniz’de MEB ilanında bulunmamış devletler karasularının ötesinde denetim yetkisini kullanamadığından yasa dışı balık avcılığının sonucu ekonomik bir kayıp içerisine girmektedir (Yaycı, 2019).

Karasularının ötesinde 24 DM genişliğinde bitişik bölge ve 32-52 DM genişliğinde balıkçılık koruma bölgesi ilan etmiş olan Cezayir (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 2011), 12 Haziran 2009 tarihinde kaçak avcılık suçlaması ile 3 Türk balıkçı gemisine el koymuş ve balıkçılara 70 milyon Euro para cezası ile 6’şar yıl hapis cezası hükmetmiştir. Bahse konu balıkçılar ve tekneler ancak 2018 yılında tamamlanabilen mahkeme sürecinin ardından Türkiye’ye dönebilmiştir (Gıda Hattı, 2018).

Doğu Akdeniz’de balıkçılık ile uğraşan teknelerin çoğunluğu 10 metreden daha kısa olduğundan avladıkları balık miktarını beyan konusunda herhangi bir zorunluluğu bulunmamaktadır. Genelde birkaç türü avlayan bu balıkçıların her tür için 50 kg. üst

limitte balık yakaladıkları farz ve kabul edilmektedir. Ayrıca her gün balıkçılık faaliyetinden sonra bu küçük balıkçı tekneleri, yakaladıkları miktar açısından sınırlı olsa da adet olarak fazlalığı tüm balıkçı filosunun yakaladığı balıkların %80'ini, balıkçılık alanında istihdamın %60'ını ve karada bulunan balıkçılık ile ilgili işletmelerdeki istihdamın %23'ünü teşkil etmektedir. AB üyesi ülkelerden Akdeniz haricinde balıkçılık faaliyeti içerisinde bulunanlar yıllık olarak düzenli bir ekonomik gelişme kaydederken, Akdeniz'de böyle bir yükseliş trendinin olmadığı gözlenmektedir. Bu durumu tersine çevirmek üzere AB tarafından uygulamaya konulan Avrupa Deniz ve Balıkçılık Fonu sayesinde 2014-2020 yılları arasında Yunanistan 388.8 milyon Euro, GKRY ise 39.7 milyon Euro destek almaktadır (EU Parliament, 2014).

Sonuç olarak gerek ekonomik değeri gerekse besin değeri itibarıyla deniz ürünleri gün geçtikçe kıt ve pahalı kaynaklar haline gelmektedir. Bu kaynakların korunması, artırılması ve daha verimli olarak kullanılmasına yönelik uluslararası birçok anlaşma imzalanmış veya örgüt kurulmuş olsa da YDB balıkçılığın önüne geçilememektedir. Doğu Akdeniz ülkeleri içerisinde YDB balıkçılık özellikle küçük ölçekli balıkçı filoları içerisinde yaşanmaktadır FAO verilerine 10 metreden küçük ve/veya motorsuz balıkçı teknelerinin mevcut olduğu Mısır, YDB balıkçılık faaliyetlerinin en yoğun olarak yaşanması muhtemel ülkedir. YDB balıkçılık faaliyetini azaltmak ve engellemek aynı zamanda uluslararası haklardan kaynaklanan bir kısım denetim ve kontrol yetkisini de birlikte getirmektedir. Bu yetkilerin devlet uygulaması şeklinde amacına yönelik olarak kullanılması mümkün olduğu gibi açık denizlerde balıkçılık koruma sahaları tesis ederek yetkilerin ötesinde bir kontrol mekanizması çerçevesinde suistimal edilebileceği göz önünde bulundurulmalıdır.

5.3 İstikrarsız Devletlerden Kaynaklanan Problemler

Doğu Akdeniz havzasında yer alan devletlerin politik anlamda istikrarsızlığı, bu devletlerin kendi kara ülkeleri ile deniz yetki alanlarındaki devlet uygulamalarında aksaklığa yol açarken, terör ve kaçakçılık gibi önemli örgütlü suçların ve bunların faili organizasyonların kontrol edilmesinde zafiyet yaratmaktadır. Çalışmaya konu olan ülkelerden; Suriye ülke toprakları üzerinde devam eden fiili iç savaş durumu, İsrail'in Filistin Devleti ile süregelen ve dönemsel olarak düşük yoğunluklu çatışmalara sahne olan problemli ilişkisi, İsrail'in Lübnan ve Suriye ile sınır

problemleri, GKRY'nin Kıbrıs Adası üzerindeki emelleri doğrultusunda anlaşmaz tutumu, Libya ve Mısır'ın ise Arap Baharı²⁰ sonrasında siyasi istikrarı sağlayamaması, nedeniyle Doğu Akdeniz'de güvenlik ortamını genel anlamda olumsuz olarak etkileyen problemlerin odağında yer almaktadır.

BM'nin barış gücü tarafından dünya çapında yürütülmekte olan 14 hareketin 4 tanesinin²¹ bu bölgede olması, genel olarak problemlerin ne denli derin olduğunun anlaşılması açısından önemlidir.

5.3.1 Suriye

1516 yılında Osmanlı egemenliği altına girmiş olan Suriye'de, 1'inci Dünya Savaşına kadar barışçıl bir dönem hüküm sürmüştür. Savaş sonrasında oluşan Fransız mandaterliği, 1925 yılında Suriye devletinin kurulması ve 1946 yılında tam bağımsızlığını kazanması ile sonuçlanmıştır. Bu tarihten itibaren iç politik mücadelelere sahne olan Suriye için kırılma noktası 2011 yılında başlayan iç savaş olmuştur.

Suriye'de ileriki safhalarında iç savaş ve küresel güç odaklarının mücadelesi haline dönüşecek olan olaylar, Arap Baharının yarattığı rüzgar ile devrimin beşiği olarak adlandırılan Dera şehrinde başlamış ve kısa sürede ülke sathına yayılmıştır (Özipek, 2017). Suriye hükümetinin kanlı bir şekilde bu olayları bastırması ise isyanların daha da büyümesine ve meydanlarda gerçekleşen olayların bölgesel anlamda genişlemesine neden olmuştur. Sorunun tarihsel süreci incelendiğinde aslında Orta Asya coğrafyasında yaygın olan azınlık sorunları ve dini, mezhebi çatışmaların Suriye olaylarının da temelinde yatan ana unsur olduğu görülebilir (Bryce, 2014).

Arap baharının katalizör etkisi yarattığı çatışmalar için Beşar Esad; Tunus, Yemen ve Mısır'da gerçekleşen gösterilerin Ortadoğu'da yeni bir döneme ışık tuttuğunu ve tüm Arap liderlerin halkın ekonomik ve siyasi taleplerini yerine getirmek için daha çok çaba sarf etmesi gerektiğini ifade etmiştir (Wall Street Journal, 2011).

Suriye'de halkı sokaklara, toplu gösterilere ve eylemlere yönelten başlıca etken, Esad yönetiminin reform yapmaması yönündeki ısrarcı tutumundan kaynaklanmıştır

²⁰ Arap Baharı 17 Aralık 2010 Tunus'ta bir gencin kendini yakmasının ardından tüm Tunus halkının giriştiği eylemlerle beraber Arap dünyasında gelen bunalım dönemidir. Tunus, Mısır, Libya, Suriye, Bahreyn, Ürdün, Yemen gibi ülkeler Arap baharından etkilenen ülkelerdir

²¹ Suriye-İsrail sınır anlaşmazlığı konusunda UNDOF (Golan), Kıbrıs Adasında UNFICYP, Lübnan'da UNIFIL ve ateşkes durumunu takip etmek üzere İsrail'de UNTSO adlı barış güçleri görev yapmaktadır (UN, 2019).

(Sandıklı ve Semin, 2012). Başlayan gösterilerde tansiyonun artması ise; totaliter liderlerin eliyle yönetilen Mısır ve Tunus'ta liderlerin yönetiminden çekilmesi ve Suriye'de rejim karşıtlarının uluslararası toplumdan destek bulma beklentisinden kaynaklanmıştır (Kurt, 2017).

Her ne kadar B.Esad tarafından 2011 yılında bir dizi reform yürürlüğe konga da, gösterilerin şiddeti azalmamış, aksine ölen göstericilerin sayısının artması ve Suriye güvelik güçlerinin asimetrik silah kullanımı sonucunda AB tarafından Suriye'ye yaptırım uygulanmaya başlanmış, ABD ise Esad ve 6 Suriye devlet yetkilisine yaptırım uygulamaya başlamıştır (Al Jazeera, 2013b). Suriye topraklarında süregelen gösterilerin iç savaşa evrildiği dönemde, ABD Suriye petrollerine ambargo kararı almış, Rusya Federasyonu ise reform yapılmaması halinde istifa çağrısında bulunmuş, Arap Birliği ise Esad'ı durdurmak için BMGK'yı göreve çağırıştır (Çoğalan ve Demir, 2014).

Dış politika alanında bu gelişmeler yaşanırken, ülke içerisinde yerel aktörler sivrilmeye başlamış ve bunların zaman zaman saflarını değiştirerek, Suriye olaylarının gidişatına etki ettiği görülmüştür.

5.3.1.1 Kürt muhalifler ve PYD

Suriye'de yaşayan Kürtler, toplam nüfusu 22 milyon olan Suriye'nin %11-12'sine tekabül etmekte (Gunther, 2011) ve çoğunluğu Suriye'nin kuzeyinde Türkiye ve Irak sınırına yakın kentlerde yaşamaktadır (Güneş ve Lowe, 2015). Vatandaşlık hakkı verilmeyen bir kısım Kürt'e vatandaşlık haklarının teslim edilmesinin ardından, Kürtler ile rejim arasında ilişkiler daha iyi seviyeye çıkmıştır. Bu durum PYD eski lideri Salih Müslim tarafından "rejimle aralarında de facto bir uzlaşma" olduğu şeklinde ifade edilmiştir.

Suriye'de Kürtler tarafından oluşturulmuş PYD ile bunun askeri kanadı olan Gel-YPG etnik bakımdan diğer silahlı örgütlere nazaran farklılık göstermektedir (Ulutaş ve Hoca, 2014). YPG, 2012 yılı ortalarından itibaren istikrarsızlığın hakim olduğu Suriye topraklarında başta Ayn el-Arap (Kobane) ve Rakka olmak üzere 37 vilayeti ele geçirmiştir. Ancak PYD'nin esas ağırlığı 2013 yılında Irak Şam İslam Devleti'nin ortaya çıkmasının ardından Kürt toplulukların PYD etrafında yoğunlaşması ile ortaya çıkmıştır. PYD, 2014 yılında Suriye'nin batısında Afrin, merkezinde Kobane ve doğusunda Cezire kantonlarını ilan etmiş (Orhan, 2015) ve buralarda ABD'nin

desteğinde üsler ve yönetim meclisleri oluşturmuştur. ABD'nin bu bölgede YPG kontrolünü sağlamlaştırmasının arka planında; YPG'nin DEAŞ'a karşı mücadelesi ve Pentagon ile sürekli dirsek temasında olması yatmaktadır. YPG'yi kendisine tehdit olarak gören Türkiye ise ABD'nin YPG'ye vermiş olduğu desteğe karşı çıkararak, ÇHC ve RF ekseninde görünürlüğünü artırarak, ABD'ye üstü kapalı bir mesaj verme yönünde politika yürütmüştür (Kerman ve Efegil, 2017). PYD, bölgeye ilişkin hedeflerini hayata geçirmek maksadıyla, Suriye rejimi, RF ve ABD ile iletişimini güçlendirmiş, aynı zamanda Kuzey Suriye'de Türkmen ve Arap nüfusunun yaşadığı bölgeleri kontrolü altına almaya çalışmıştır. Fırat'ın batısında Akdeniz'e çıkışı olan bir koridor oluşturmak ve devamında açık denize çıkışı olan bir Kürt devleti oluşturma hayalini gerçekleştirmek en önemli hedefi olarak görülmektedir (Acun ve Keskin, 2017). Buna karşılık Türkiye'nin ÖSO unsurları ile birlikte yürüttüğü öncelikle Fırat'ın batısına ardından Fırat'ın doğusunu hedef alan askeri hareketler sayesinde YPG'nin hareket alanı kısıtlanmıştır.

5.3.1.2 Suriye iç savaşında DEAŞ'ın rolü

Ortaya çıkışından itibaren çeşitli isimler ile anılan terör örgütü yaygın olarak Irak ve Şam İslam Devleti (İŞİD) olarak anılmaktadır. Uluslararası yabancı kaynaklarda ise yaygın olarak Islamic State of Iraq and Al-Sham (ISIS), Al-Quaide of Iraq (AQI) veya Dawlat Al-Islamiyah f'al-Iraq Wa Belaad Al-Shaam (DAESH) olarak kullanılmaktadır (Şenol vd., 2016). Türkiye'de politik arenada ve yazılı/görsel basında Devletü'l-Irak ve's-Şam (Irak ve Şam Devleti) (DEAŞ) adının yaygın olarak kullanmasından dolayı bu çalışmada da DEAŞ adı kullanılmıştır. Temelleri Afganistan'da El-Kaide kamplarında atılan DEAŞ'ın (Şen, 2015), Suriye'ye girişi Ebubekir El-Bağdadi'nin, 2013 yılında örgütü Suriye'yi içine alacak biçimde genişletmesi ve örgütün adını İŞİD olarak değiştirmesi ile gerçekleşmiştir (Ulutaş ve Hoca, 2014).

DEAŞ bölgede genişleme stratejisini Selefi bir İslam Devleti kurmak olarak belirlemiş ve bu yolda Şia ve Hristiyanlığı düşman olarak belirleyip, kendisine çok sayıda militan toplamıştır (Çiftçi, 2017). Bu noktada Suriye'de yerel toplum içerisinde savaşçı toplayan ikinci unsur olarak ÖSO ortaya çıkmış ve kuruluşundan itibaren rejimden ayrılan birçok subayın ÖSO'ya katılması ile demokrasiyle yönetilen bir Suriye söylemine sahip olunması DEAŞ ile ÖSO arasındaki varoluş

mücadelesinin genel çerçevesini oluşturmuştur. DEAŞ ÖSO'yu hain, ÖSO ise DEAŞ'ı Suriye devrimine ihanet edenler olarak nitelemiştir (Gürler ve Özdemir, 2014). 2014 tarihinde ise DEAŞ'ın Halep ve İdlib kırsalındaki baskısını artırarak devam ettirmesi sonrasında DEAŞ'a muhalif kanattan ilk mücadeleyi ÖSO başlatmıştır.

DEAŞ'ın Suriye'de önemli bir güç odağı olmasının üzerine 8 Ağustos 2014'te ABD DEAŞ'a yönelik hava saldırıları başlamıştır. 10 Eylül 2014'te DEAŞ'la mücadele stratejisini açıklayan ve 60'ın üzerinde ülkeyi kapsayan bir koalisyon gücü kurulmuştur. Oluşturulan koalisyonda Batı ülkelerinin yanında Ortadoğu ve Arap ülkeleri de yer almış ve DEAŞ'a karşı etkin ve kapsamlı mücadele stratejisi yürürlüğe konmuştur. 2014-2017 yılları arasında DEAŞ, Suriye'de kontrolü altında tuttuğu toprakların yüzde 80'ini kaybetmiş, bunların içerisinde siyasi merkezi olan Rakka'nın ve dini merkezi olan Musul'un 2017'de arka arkaya terk edilmesi, örgütün gücünü ve Suriye üzerindeki etkinliğini büyük oranda zayıflatmıştır (Yeşiltaş ve Öncel, 2017). Günümüzde DEAŞ'ın elinden çıkan bölgelerin büyük çoğunluğuna PYD yerleşmiş olup, bölgede elde edilen petrol gelirinin kontrolünü de eline geçirmiştir.

5.3.1.3 Suriye iç savaşında Özgür Suriye Ordusu

Suriye rejiminin gösterilere aşırı müdahalesi ve asimetrik güç kullanmasına tepki olarak ordudan ayrılan askerlerin örgütlenmesi ile ÖSO'nun temelleri atılmış ve 29 Temmuz 2011'de Özgür Suriye Ordusunu kurmuştur. Amacı "rejimin sonlanması ve rejime destek veren güvenlik birimlerinin hedef alınması" olarak açıklanan örgüt, muhalif sivilin de katılımıyla da mevcudunu artırmıştır.

ÖSO, kuruluşundan itibaren bir bütünden çok bütünün parçasını oluşturan bölümler olarak tanımlanmış, tüm uluslararası girişimlere rağmen de tek çatı altında toplanmamıştır. ÖSO'nun bu dağınık ve merkezi kontrolü olmayan yapısı, desteklenmesi ve geliştirilmesine yönelik uluslararası görüşmelerde en büyük endişe kaynağı olmuş ve sürekli olarak eleştirilmiştir (Şen, 2015).

ÖSO'nun planlarında son derece önemli olan İdlib'in yaklaşık üç yıl süren çatışmaların ardında 2015 yılında rejim güçlerinden geri alınması ÖSO'nun en büyük başarısı olarak görülebilir. Mart 2016'dan itibaren ÖSO içerisinde faaliyet gösteren bir kısım grubun TSK ile koordineli çalışması sonucu, Ağustos 2016'da Fırat

Kalkanı Harekâtı başlamış, hareket sonucunda Cerablus ile Azez arasındaki bölge ve güneyde El Bab şehrine kadar iki bin kilometrelik alan Mart 2017’de DEAŞ’tan temizlenmiştir (BBC, 2018). ÖSO’ya bağlı kuvvetler Türkiye sınır hattında PYD’nin askeri kanadı YPG ile çatışmalarını halen sürdürmektedir. TSK’nın desteği ile 58 gün süren operasyonun ardından 18 Mart 2018 günü Afrin tamamen ÖSO’nun kontrolüne geçmiştir.

5.3.1.4 Suriye özelinde deniz alanında güncel gelişmeler

Suriye’nin Akdeniz’e açılan iki önemli limanı Tartus ve Lazkiye’de meydana gelen gelişmeler incelendiğinde; İran’a ait olmakla birlikte İran Devrim Muhafızları Ordusu’na maddi destek oluşturmada kullanıldığı belirlenen ve Cebelitarık özerk yönetimince 1.5 ay süreyle alıkonulan Grace-1 isimli tanker, ABD’nin itirazlarına rağmen 15 Ağustos 2019 tarihinde serbest bırakılmıştır. İran tarafından bayrak çekilen ve adı Adrian Darya 1 adı verilen gemi son olarak 07 Eylül 2019 tarihinde, ambargo uygulanan Suriye’nin Tartus limanı açıklarında tespit edilmiştir (Sputnik, 2019).

Suriye’nin Tartus limanını, 2015 yılından itibaren RF tarafından artan bir tempoda ancak genellikle lojistik maksatlı olarak kullanırken, 13 Aralık 2017 yılında imzalanan ve RF’ye Tartus Deniz Üssünün 49 yıllık kullanım hakkını veren antlaşmanın ardından daha yoğun bir kullanım sürecine girmiştir. RF, üssün kendisine tahsis edilmiş olan bölümünde genişletme ve bir tersane inşa etme faaliyetlerini sürdürmektedir (Global Security, 2019). Mevcut kabiliyeti ile Tartus üssünde nükleer denizaltı dahil, çeşitli büyüklükte 11 gemi aynı anda limanda bulunabilmektedir. RF tarafından askeri gemilerin liman girişleri 12 saat öncesinde Suriye makamlarına bildirilmektedir (Russia Today, 2017).

5.3.2 İsrail

Bağımsız bir devlet olarak devletler sahnesindeki yerini 1948 yılında alan İsrail’in kökenleri M.Ö 2000 yıllarına dayanmaktadır (Ulutaş vd., 2012). İsrail’in bugünkü coğrafi durumuna erişmek için ilk girişimleri, o yıllarda Filistin topraklarının hakimi olan Osmanlı Devleti’nden bu toprakların para karşılığı talep edilmesi suretiyle olmuş ancak bu teklif kabul görmemiştir (Öke, 2018). Bu durum karşısında Siyonistler arasında, vaadedilen toprakların elde edilebilmesi için Osmanlı Devleti’nin yıkılması gerektiği fikri yayılmaya başlamış ve bu fikir 1’inci Dünya

Savaşı sonrası İngiliz mandası altına giren Filistin'i hedef alan 1917 tarihli Balfour Deklarasyonu ile hayata geçmiştir. Almanya'da Hitler'in iktidarı elde etmesinin ardından Avrupa'dan Filistin'e Yahudi göçünün artması Arap-Yahudi çatışmasını şiddetlendirmiş, mandater İngiltere tarafından konu 1947 yılında BM'ye nakledilmiş ve BM tarafından çatışmaların şiddetinin azaltılması maksadıyla, Filistin Özel Komitesi tesis edilmiştir (Best vd., 2012)

İngiltere'nin bölgedeki etkinliğini kaybederek çekilmesinin ardından 14 Mayıs 1948 tarihinde ilk İsrail hükümeti kurulmuş ve böylece fiili olarak da İsrail devletinin bağımsızlığı ilan edilmiştir. İsrail'in kuruluşundan itibaren Mısır'ın başını çektiği, Doğu Akdeniz'de bulunan Arap ülkeleri ile tansiyon hiç düşmemiş, buna karşın etrafı tamamen Arap devletleri ile kuşatılmış olan İsrail ise "Arap olmayan devletler ile ilişkilerin geliştirilme" politikası güderek, güvenlik stratejisini oluşturmuştur (Oran, 2009). Bu çalışma ile dolaylı ilişkisinde bağlı olarak kuruluşundan itibaren İsrail'in Doğu Akdeniz ülkeleri ile yaşadığı ve güvenlik ortamını olumsuz yönde etkileyen hadiseler ve tarihsel süreci kısaca aşağıda açıklanmıştır.

5.3.2.1 Arap-İsrail savaşları

İsrail'in kuruluşu aynı zamanda tarihi süreçte Arap-İsrail savaşlarının da başlangıcını temsil etmektedir. İlki 8 ay süren savaşta, İsrail, karşı cephede birleşen Mısır, Ürdün, Suriye ve Irak kuvvetlerine karşı üstünlük sağlamış ve Filistin'den toprak kazanmayı başarmıştır. Savaşı sonlandıran ateşkes antlaşması 7 Ocak 1949 tarihinde Rodos adasında imzalanmıştır. İkinci savaş ise 1956 yılında Mısır ile İngiltere, Fransa ve İsrail koalisyonu arasında yaşanan ve "Süveyş Krizi" olarak da bilinen mücadeleye sahne olmuştur. Süveyş Kanalını işleten uluslararası şirketin Mısır tarafından millileştirildiğinin ilan edilmesi üzerine İngiltere, Fransa ve İsrail koalisyonunun askeri hareketına konu olan savaş, askeri anlamda mağlup olmasına rağmen Mısır'ın, SSCB'nin desteği ile Süveyş Kanalı'nın millileştirilmesi ile sonuçlanmıştır (Kürkçüoğlu ve Erhan, 2012). 1967 yılında meydana gelen 6 gün savaşlarında ise, İsrail baskın tesiri yaratarak, Mısır, Ürdün ve Suriye hava kuvvetlerini nötralize etmiş, ardından Sina yarımadasını ve Gazze şeridini işgal etmiş ve son olarak Kudüs şehrine girerek, kesin bir zafer kazanmıştır. Kudüs'ün tamamen İsrail hakimiyetine girmesi sadece Arap ülkelerinde değil, tüm Müslüman dünyasında tepkiyle karşılanmıştır (Kürkçüoğlu ve Erhan, 2012). 6 Ekim 1973 tarihinde Fas, Suudi

Arabistan ve Ürdün tarafından desteklenen Mısır ve Suriye orduları Yahudilerin kutsal Yom Kippur gününde İsrail'e karşı saldırıya geçmiştir. Başlangıçta Arap ülkeleri İsrail topraklarında ilerlemeye başlasa da, durum üstünlüğünü elde eden İsrail 1967 savaşına nazaran daha fazla kayıp vermekle birlikte galip konuma gelmiştir (Oran, 2009).

2006 yılının Temmuz ayında Hizbullah militanlarının İsrail sınırını geçip üç İsrail askerini öldürmesi ve 2 askerini de rehin alması sonucunda 33 gün sürecek olan Lübnan-İsrail savaşı başlamıştır (Köse, 2007). Savaşın başlangıcında İsrail, Güney Lübnan'a yönelik çok sayıda havadan ve karadan operasyon düzenlemiş ve denizden izole edilmiştir. Hizbullah ise bu saldırılara yaklaşık günde 150 füze saldırısı ile karşılık vermiş, Hayfa gibi daha büyük yerleşim yerlerini hedef almıştır. Savaş sonunda, İsrail ordusundan 118 asker, Lübnan ordusundan 28 asker, Hizbullah'tan ise 200 savaşçının öldüğü ayrıca İsrail-Lübnan sınırı çevresinde 1 milyondan fazla kişinin evsiz kaldığı belirlenmiştir (Best vd., 2012).

Savaş, BM'nin şiddet eylemlerine son vermesi çağrısı ile sona ermiş, İsrail'in işgal ettiği Lübnan topraklarından çıkmasının ardından buraya Lübnan ve UNIFIL birlikleri yerleştirilmiştir (Tomrukçu, 2011).

5.3.2.2 Filistin Kurtuluş Örgütü (FKÖ) ve Filistin Devleti ile ilişkiler

1967 savaşıdan sonra Yaser Arafat'ın başında olduğu El-Fetih örgütü İsrail'e karşı silahlı mücadelenin sürdürülmesini savunmuş ve 1967 yılında Batı Şeria'dan İsrail'e terör eylemleri düzenlemeye başlamıştır. İsrail'e yönelik saldırılar 1968 yılında El-Fetih'in Ürdün'e sığınmasıyla Ürdün üzerinden icra edilmeye başlanmış ve uçak kaçırma, bombalama eylemler gerçekleştirilmiştir (Yılmaz, 2015).

1982 yılında İsrail, Londra büyükelçisinin bir saldırıda yaralanmasının ardından Lübnan'ı işgal etmiştir. İşgalin esas neden ise, FKÖ'nün Lübnan üzerinden İsrail'e gerçekleştirdiği eylemleri sona erdirmek ve Lübnan'ı FKÖ'den temizlemek olmuştur. Savaşta herhangi bir Arap devletinden umduğu yardımı bulamayan Lübnan, İsrail'in gerçekleştirdiği ağır saldırıları ancak kınayabilmiş, ateşkes ABD'nin girişimleri sonucunda gerçekleşebilmiştir (Yılmaz, 2015)

8 Aralık 1987 tarihinde, İsrailli şoförün kullandığı bir kamyonunun Filistinlileri taşıyan bir römorka çarpması sonucunda 12 Filistinli işçinin ölmesi ile başlayan protestolar İsrail ile Filistinlileri bir defa daha çatışmaya sokmuş ve devamında

Filistinlilerin arasında “İntifada” adı verilen hareket ortaya çıkmıştır (Yılmaz, 2015). İntifada hareketinin dünya kamuoyu üzerinde yarattığı olumlu Filistin imajından aldığı destekle, FKÖ lideri Yaser Arafat 15 Kasım 1988 tarihinde bağımsız Filistin devletinin kurulduğunu ilan etmiştir (Bölme, 2011). Eylül 2000 ayında İsrail Başbakanının 1000 polis ile Mescid-i Aksa’ya girmesi, Filistinliler arasında infiale yol açarak El-Aksa İntifadası olarak anılan 2’nci İntifada hareketinin başlamasına neden olmuştur. Bu hareket esnasında Hamas tarafından İsrail’e saldırılar düzenlenmiş, İsrail ise cevaben Gazze’de askeri faaliyetlerde bulunmuştur. 8 Şubat 2005 tarihine kadar inişli çıkışlı bir şekilde süren 2’inci İntifada Mısır’da imzalanan barış ile sona ermiştir (Kemiksiz, 2017).

Filistin’de Hamas’ın meclis çoğunluğunu ele geçirerek iktidara gelmesinin ardından İsrail-Filistin ilişkilerinde tansiyon ve operasyonların sayısı da artmaya başlamıştır. İsrail tarafından Filistin’ yönelik icra edilen “Dökme Kurşun”, “Bulut Sütunu” ve “Koruyucu Hat” bunlar içerisinde en öne çıkanlarıdır.

Dökme Kurşun Operasyonu, 4 Kasım 2008 tarihinde İsrail askerlerin bir Filistinli’yi öldürmesine Hamas’ın, top ateşiyle karşılık vermesi, ardından İsrail’in Gazze’de başlattığı hava harekatında 6 Filistinlinin öldürülmesine misilleme olarak Hamas’ın yaptığı füze saldırıları üzerine başlamıştır (Bölme, 2012). İsrail, 22 gün süren operasyonda, kullanımı uluslararası antlaşmalar ile yasaklanmış seyreltilmiş uranyum ve beyaz fosfor bombaları da dahil 1 milyon kilograma yakın patlayıcı kullanmış, toplamda 1.334 kişi öldürülmüş, 5.400’e yakın kişi ise yaralanmıştır. (Özcan vd., 2011).

14 Kasım 2012 tarihinde İsrail, Hamas’ın elindeki İran menşeli Fajr-5 isimli füze sistemlerini imha etmek, Hamas’ın komuta kademesini kontrol altına almak ve füze savunma sistemi olan Demir Kubbe’yi (Iron Dome) test etmek amacıyla Bulut Sütunu Operasyonunu başlatmıştır (Bölme, 2012). Çatışmalar süresince Gazze’den İsrail’e yönelik 1.400’den fazla menzili 80 km’yi bulan füze saldırısı gerçekleştirilmiş ve bunlardan bir tanesi Tel-Aviv’de bulunan hükümet binalarının yakınına düşmüştür. Demir Kubbe füze savunma sistemini aşmayı başaran bu saldırı Hamas üzerinde büyük moral etkisi yaratmıştır (Bozkurt, 2013). Toplamda 7 gün süren çatışmalarda 170 Filistinli ve 20 İsrailli ölmüş, yerleşim yerleri büyük hasar görmüştür.

Koruyucu Hat Operasyonu, 12 Haziran 2014'te Batı Şeria'da 3 Yahudi gencin Hamas tarafından kaçırılması ve öldürülmesi sonrası İsrail tarafından başlatılmıştır. 51 gün süren ve 51 gün sürmüş ve çatışmalar 26 Ağustos 2014'te sonlanan çatışmalarda 2219 Filistinli hayatını kaybetmiştir (Dusepulchre ve Lambert, 2015).

5.3.2.3 Golan tepelerinin işgali

İsrail-Suriye sınırında stratejik öneme sahip olan ve İsrail'in su kaynaklarının önemli kısmını ihtiva eden Golan Tepeleri ilk olarak 1967 yılında İsrail tarafından işgal edilmiş, 1970 yılından itibaren İsrail bölgeye yaklaşık 20.000 Yahudi'yi yerleştirmeye başlamış, 1974'te toprakları boşaltmış ve bölgede BM Barış Gücü görev yapmaya başlamıştır. Ancak 1981'de BM Barış Gücü görevinin tamamlanmasının hemen ardından bölgeyi ilhak ettiğini açıklayarak, İsrail yasalarını uygulamaya başlamıştır (Atlıoğlu, 2007). İsrail günümüzde halen işgalci bölgede konumunda bulunmaktadır. Binyamin Netanyahu'nun 17 Nisan 2016 tarihinde Bakanlar Kurulunu işgal altındaki Golan Tepelerinde toplayarak, "burası sonsuza kadar İsrail'e ait kalacaktır" açıklamasını yapması, her ne kadar BMGK tarafından "İsrail'in Golan tepelerindeki egemenlik iddiaları yok hükmündedir" şeklinde karşılansa da bölgeye verdiği önem ve gelecek düşüncelerini yansıtmaları açısından önem arz etmektedir. (Timeturk, 2016)

İsrail'in bu bölgeyi boşaltmak istememesinin temelinde ekonomik, psikolojik ve güvenlik ile ilgili faktörler bulunmaktadır. Kuruluşundan itibaren Arap ülkelerine karşı etrafında bir savunma kuşağı oluşturmaya çalışan İsrail, Golan Tepelerinin işgal ederek Şam'a 60 km mesafede stratejik bir noktada mevkenlenmiştir. Ayrıca başkente bu denli yakın olması Suriye tarafında psikolojik baskı oluştururken, Golan Tepeleri, Suriye iç savaşı esnasında Suriye rejim güçleri ile İsrail ordusu arasında düşük yoğunluklu çatışmalara da sahne olmuştur (Atlıoğlu, 2007).

5.3.2.4 Mavi Marmara hadisesi

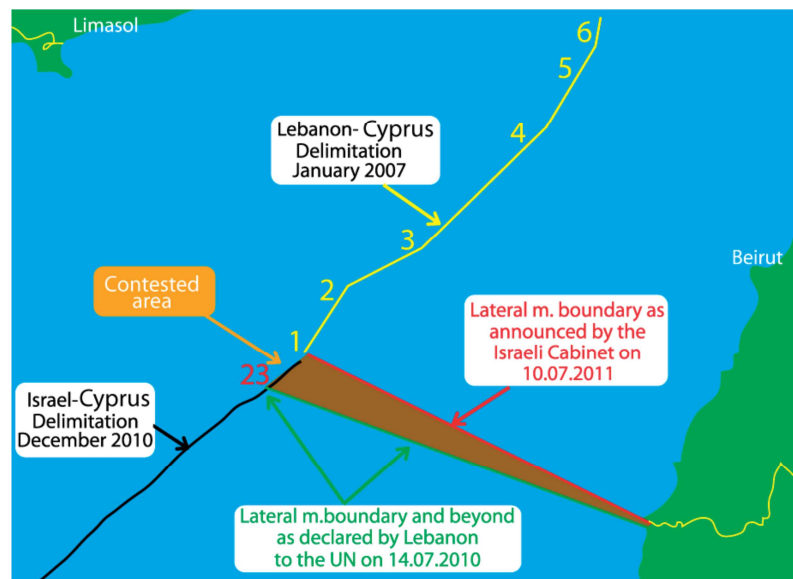
Dökme Kurşun Operasyonu ile Gazze'ye uygulanan deniz ambargosunu delmek amacıyla Türkiye ve Almanya merkezli İHH adlı sivil toplum kuruluşunun organizasyonunda toplam 8 gemiden oluşan filo Gazze'ye harekete geçmiştir (İHH, 2010). Söz konusu gemilerden en büyüğü olan ve içerisinde 577 kişi bulunan Mavi Marmara'ya Gazze açıklarında, uluslararası sulara İsrail deniz ve hava kuvvetleri unsurlarınca asimetrik bir müdahalede bulunulmuş, İsrail'in Gök Rüzgarları adını

verdiği gemiye çıkma hareketi sonucunda gemide bulunan 9 Türk öldürülmüş ve gemi İsrail'in Aşdod limanına saptırılmıştır (Bölükbaşı, 2011). Saldırının ardından Türkiye, olayın BMGK, NATO ve İİT nezdinde kınanmasını sağlamış ve Tel-Aviv Büyükelçisini Ankara'ya çağırarak diplomatik ilişkileri ikinci katiplik düzeyine düşürmüştür. Özetle Mavi Marmara Türkiye-İsrail ilişkilerinde yaşanmış en sorunlu hadisedir. Olayın ardından BMGK'da yapılan oylamada ABD'nin İsrail'in kınanması konusunda red oyu kullanması ABD-İsrail ilişkilerinin derinliğini bir kere daha ortaya koyarken, İsrail'in açık denizde NATO üyesi bir devlet vatandaşlarına gösterdiği reaksiyon Batılı devletlerce eleştirilmiş ve Türkiye tarafından hadise hukuki zemine oturtularak gündemde tutulmuştur (Özcan, 2010).

5.3.2.5 Lübnan-İsrail MEB anlaşmazlığı

Lübnan ile İsrail arasında yaşanan Hizbullah'ın varlığına bağlı sorunlar ve Lübnan'ın İsrail'i tanımaması gibi sorunların yanında deniz güvenliği açısından en önemli sorun iki ülke arasında MEB sınırlarının çakışması durumudur.

Lübnan, GKRY ile imzaladığı MEB antlaşmasının ardından BM'ye deklare ettiği sınırlarda parseller ilan etmiş ve 2017 yılı başından itibaren bu sahalarda arama yapması için bir kısım küresel enerji şirketine ruhsat vermiştir. Lübnan MEB'inin güney sınırında yer alan 8, 9 ve 10 numaralı parseller ise İsrail'in ilan ettiği MEB'in kuzey sınırı ile çakışmış ve bu kapsamda 860 km² deniz alanı itilafli duruma düşmüştür. Durumu gösteren skeç Şekil 5.2'de sunulmuştur.



Şekil 5.2 : Lübnan-Suriye MEB anlaşmazlığı (Meier, 2013).

Halihazırda Lübnan tarafından Şekil 5.3'te gösterilen parsel için Fransız Total, İtalyan Eni ve Rus Novatek firmalarına arama ruhsatı verilmiştir. 8 ve 10 numaralı parseller için ise ihale süreci devam etmekte olup, son başvuru tarihi 31 Ocak 2020 olarak belirlenmiştir (Küçük ve Bekçecanlı, 2019).



Şekil 5.3 : İtilaflı kesimde verilen ruhsatlar.

Bahse konu anlaşmazlığın yakın gelecekte daha büyük bir problem sahası olma ihtimali üzerine ABD'nin arabuluculuğunda bir çözüm aranması gündeme gelmiştir (Reuters, 2019)

5.3.2.6 Doğu Akdeniz ülkeleri ile diğer problemleri

Yukarıda açıklanan konulara ilave olarak İsrail'in Doğu Akdeniz ülkeleri ile yaşadığı problem sahaları; Batı Şeria'da İsrail yerleşim alanlarının genişletilmesi, Kudüs'ün başkent ilan edilerek birçok devletin temsilciliklerini Tel-Aviv'den kutsal topraklara taşıması, toplumsal olayları bahane ederek İsrail'in başta Mescid-i Aksa olmak üzere kutsal mekanları ibadete kapatması, Irak ve Suriye kuzeyinde Akdeniz'e kıyıdaş olacak şekilde bir Kürt devletinin kurulmasına yönelik verdiği açık kamuoyu desteği (Sputnik, 2017) ve PKK'yı terör örgütü saymayan açıklamaları (Karar Gazetesi, 2019) ile İsrail askerlerinin PKK militanlarını eğitmesi şeklinde sayılabilir (Hersh, 2004).

5.4 Arap Baharının Etkileri (Mısır ve Libya)

Tunus'ta 17 Aralık 2010 tarihinde 26 yaşındaki işsiz bilgisayar mühendisi Muhammed Buazizi Sidi'nin protesto için Bouzid valiliği önünde kendini ateşe

vermesi ve 4 Ocak 2011 tarihinde ölmesi ile başlayan protesto gösterilerine Arap Baharı denilmektedir (Güleç, 2012). Tunus'tan sonra Mısır, Yemen ve Libya Arap baharının etkilerine maruz kalan ülkeler olarak göze çarpmaktadır (Yılmaz, 2011).

5.4.1 Mısır

1517 yılında Osmanlı egemenliğine giren Mısır, tarihinin her döneminde olduğu gibi Osmanlı hakimiyeti altında olduğu dönemde de stratejik önemine bağlı olarak devletler arası nüfuz mücadelelerinin yaşandığı bir bölge olmuştur. Mısır'ın bu değeri 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla daha da artmıştır. Hindistan ve Uzak Doğu sömürge rotalarının kısalmasını sağlayan kanal, Mısır üzerinde İngiltere ve Fransa'nın daha aktif bir politika yürütmesine neden olmuştur. Süveyş Kanalı'nın maliyetini ödeyemeyen Mısır, 1798-1801 yılları arasında Fransa ve 1822-1922 yılları arasında İngiltere tarafından işgal edilmiştir. İngiltere'nin Mısır toprakları üzerindeki uzun süreli varlığı, Mısır'ın Osmanlı Devletinden kopuşunu hızlandırmış ve 1914 yılında 1'inci Dünya Savaşının başlaması ile İngiltere Mısır'ı ilhak etmiştir. 1919-1922 yılları arasında gerçekleşen kurtuluş hareketleri neticesinde Mısır 1922 yılında İngiltere'den bağımsızlığını kazanmıştır.

2010 yılına gelindiğinde Mısır'da nüfusun %65-70'e yakını gençlerden oluşmakta ve 30 yaş altındaki her 10 gençten 9 işsizdir (Nevens, 2012). 2000-2003 arası dönemde yaşanan gıda ve enerji fiyatları artışı ve 2008 küresel ekonomik krizinin yansımaları Mısır rejiminin gücünü ve meşruiyetini azaltmıştır. Ayrıca halka karşı uygulanan polis şiddeti ve siyasi alternatiflere yönelmeyi sağlayacak demokratik bir yol bulunmaması, toplumda biriken bütün öfkenin rejime yönlendirilmesine neden olmuştur. Bunun yanında Mübarek'in görevini oğlu Cemal'e devretmek isteğinde olması yönetim kademesinde bölünmeye yol açmıştır. Bu ortamda 25 Ocak protestolarının ortaya çıkması ve sonucu; 2010 Meclis seçimlerinin tarafsızlığına duyulan şüphe ve sosyal medya üzerinden süratle örgütlenen genç toplulukları etkilemiştir. Tunus'un "özendirici" etkisi, Mısır'da Mübarek'i görevi bırakmaya zorlayan 25 Ocak protestolarında açık biçimde görülmüştür (Akyol, 2019).

25 Ocak protestoları sırasında 800'den fazla kişinin ölümü nedeniyle yargılanan Mübarek, dönemin İçişleri Bakanı ve üst düzey güvenlik yetkilileri ile ilgili verilen kararlara da aşırı tepki verilmiştir. Mahkeme, Mübarek için, idam cezası yerine, ömür boyu hapis cezası vermiş, aynı suçtan yargılanan üst düzey güvenlik yetkilileri

ise beraat ettirmişti. Uluslararası Af Örgütü'nün de eleştirdiği karara (Amnesty International, 2012) tepki olarak Muhammed Mursi, binlerce kişi eşliğinde Tahrir Meydanı'na çıkmıştır. Mursi bir basın açıklaması yaparak “Devrim devam etmezse, adil seçimler, adil mahkemeler olmayacak!” diyerek kendini “devrimin adayı” olarak sunmuştur (Carlstrom, 2012).

Gösterilerin ve protestoların süresi ve temposu arttıkça rejim içinde çözülme baş göstermiştir. Öncelikli olarak Mübarek'e yakın işadamlarına ait televizyon kanallarında muhaliflere ilişkin yapılan yayınlar ve Kahire Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nin 10 maddelik Tahrir meydanındakilerin taleplerini destekler nitelikteki bildirisi (Liberty4egypt, 2011), rejimin bütünlüğünü kaybetmeye başladığının işaretleri olarak algılanmıştır. Hüsnü Mübarek, tüm çabalarına karşın protestoların önünü alamayarak 11 Şubat 2011 tarihinde istifa etmek zorunda kalmıştır. Ancak kısa süreli bir dinginliğin ardından, geçmiş dönem ile hesaplaşmak ve bir an önce demokratik bir yönetim anlayışının benimsenmesi beklentisi içerisinde olan halk her Cuma Tahrir meydanında toplanarak zaman zaman çatışmaya varacak şiddette gösteri ve protestolara devam etti. Bu ortamda 28 Kasım 2011 tarihinde Mübarek'in 30 yıllık rejiminin devrilmesinin ardından ülke 40 parti ve 6 bin aday ile ilk kez demokratik seçimlere gitti ve yapılan seçimlerde Müslüman Kardeşler Örgütü'nün Özgürlük ve Adalet Partisi birinci parti oldu. Bunu takip eden cumhurbaşkanlığı seçimlerini ise 24 Haziran 2012 tarihinde Müslüman Kardeşler adayı Muhammed Mursi'nin kazandığı ilan edildi (Al Jazeera, 2013a).

Mursi'nin iktidara gelişinin birinci yılında devam eden gösteriler ve protestolar nedeniyle, Mursi'nin atadığı Genelkurmay Başkanı General Abdülfettah Es-Sisi, ulusal uzlaşının sağlanamaması halinde 48 saat sonra ordunun kendi çözümünü üreteceğini açıkladı. 25 Aralık 2013 günü, ordunun göreve getirdiği Mısır hükümeti, bir yıl önce Mısır'a demokrasi getirecek olan Müslüman Kardeşler'i terör örgütü ilan etti. Darbe sonrasında Hüsnü Mübarek ve ailesi üzerine atılan tüm suçlardan beraat ederken, Mısır tarihinin demokratik seçimlerle iş başına gelen ilk Cumhurbaşkanı Muhammed Mursi ve beraberindeki 100 Müslüman Kardeşler üyesi idam cezasına çarptırıldı. Muhammed Mursi 17 Haziran 2019'da yargılandığını duruşma salonunda hayatını kaybetti (Kökçam, 2019).

5.4.2 Libya

17 Şubat 2011 günü Libya’da başlayan halk hareketleri, insan hakları savunucusu Fatih Turbel’in Bingazi’de tutuklanması ile şiddetini arttırmış ve ülke geneline yayılmaya başlamıştır. Daha sonraları bir kısım aydın ve tanınmış kişinin de tutuklanarak, seslerinin kesilmeye çalışılmasının (Erdurmaz, 2012) yanında halk hareketlerini bastırmak için orantısız güç kullanılması ve artan insan hakları ihlalleri nedeniyle Libya hükümeti uluslararası kamuoyu nezdinde uyarılmış, BM ve AB tarafından yaptırım kararları alınmıştır. Sivilleri korumak üzere BMGK tarafından Libya hava sahasının uçuşa yasaklanması ve ardından Kaddafi yönetiminin yasadışı kabul edilmesi, Libya’ya yönelik askeri operasyonun da fitilini ateşlemiştir.

Libya, Arap Baharından etkilenen diğer ülkelerden farklı olarak, refah seviyesi daha yüksek ve küresel ekonomik krizlerden daha az etkilenmiş bir ülkedir (Prashad, 2012). Bu nedenle ülke genelinde meydana gelen gösterilerde en önemli motivasyon yıllardır süregelen totaliter yönetimin değiştirilmesi yani demokrasi talebi olarak görülebilir (Prashad, 2012). Bir başka farklı yanı ise Libya’da aşiretlerin siyasi, ekonomik ve sosyal hayatta büyük etkisinin olmasıdır. Protestoların başladığı Doğu Libya’da hakim olan aşiretlerin Kaddafi’nin mensubu olduğu Magahira aşireti ile aralarında tarihsel problemler protestoların bu bölgeden ülke sathına yayılmasını hızlandırmıştır (Erdurmaz, 2012).

Kısaca Libya’da yaşanan süreçte; 17 Şubat 2011 başlayan protesto hareketleri, 21 Şubat 2011 günü Bingazi’nin muhaliflerce ele geçirilmesi (Prashad, 2012) ile iç savaşa evrilmiştir. 23 Şubat 2011 tarihinde Fransa ve ABD devlet başkanlarının uluslararası medyaya Libya ile ilgili endişelerini aktaran açıklamalarda bulunmalarının (Erdurmaz, 2012), ardından 27 Şubat 2011’de dönemin UGK Başkan Yardımcısı Abdül Hafız Goga’nın dış güçlerin herhangi bir müdahalesine gerek duyulmadığını açıklamış, buna rağmen 17 Mart 2011 tarihinde BMGK’nin 1973 sayılı kararı çerçevesinde 19 Mart 2011 günü NATO görev kuvveti tarafından hava taarruzuna başlanmıştır. 6 aylık hareketin sonunda muhalifler 22 Ağustos 2011’de Trablus’u ele geçirmiş ve 20 Ekim 2011 tarihinde Muammer Kaddafi’nin Sirte’de yakalanarak infaz edilmesi ile Libya İç Savaşı muhalif kuvvetlerin zaferi ile son bulmuş ve 42 yıllık Kaddafi dönemi kapanmıştır (Kutlu, 2012).

2011 olayları Libya’da derin yaralar ve yıkıcı etkiler bırakmıştır. Ekonomik anlamda bakıldığında GSYİH 90 milyar USD seviyelerinden 40 milyar USD’ye düşmüş, benzer etki vergiler ve kişi başına düşen gelir kalemlerinde de gözlemlenmiştir (Trading Economics, 2019). Terör olayları açısından da 2011 yılına kadar neredeyse terörist eylemlerden tamamen arınmış bir ülke iken, terör endeksi sırlamasında 162 ülke içerisinde 2011 yılında 97’nci, 2012’de 23’üncü, 2013 yılında 14’üncü ve 2014’te ise 9’uncu sıraya yükselmiştir. 2018 yılı raporunda ise Libya 13’üncü sırada yer almaktadır (Institute for Economics and Peace, 2019).

Kaddafi’nin devrilmesi, büyük bir sevinç ile karşılanan yeni bir başlangıç gibi görülse de ekonomi ve güvenlik konularında olduğu gibi siyasal arenada da 8 yıldır süregelen bir kaos mevcuttur. Libya’nın yönetimi, başkent Trablus’ta kurulan ve ülkenin meşru yönetimi olarak tanınan Ulusal Mutabakat Hükümeti (UMH) ile ülkenin doğu kesimini kontrol eden Suudi Arabistan, Mısır, BAE’nin açık olarak Fransa’nın ise üstü kapalı (BBC, 2019) olarak desteklediği General Halife Hafter arasında gidip gelmektedir (Habertürk, 2019). Son olarak Trablus’u ele geçirmek için 4 Nisan 2019 tarihinde başlattığı saldırılara devam eden Hafter kuvvetleri harekatta başarıya ulaşamamıştır (Uçar vd., 2019).

5.5 Kıbrıs Adasının Durumu

Doğu Akdeniz’in ortasında yer alan ve Akdeniz’in en büyük 3’üncü adası olan Kıbrıs, Türkiye’ye 65 km, Yunanistan’a ise 965 km uzaklıktadır. 1571 yılında fethedilerek Osmanlı topraklarına katılan Kıbrıs, yaklaşık 300 yılı sonra 1878 yılında, 1877-1878 Osmanlı-Rus harbinin ardından, savaşı sona erdiren Berlin Antlaşması esnasında Rusya’ya karşı sağladığı destek karşılığında, Osmanlı Devleti tarafından İngiltere’ye geçici olarak tahsis edilmiştir (Armaoğlu, 2016). Zaman içerisinde tahsis işi, işgal ardından egemenlik kurma noktasına gelmiş ve Türkiye adadaki İngiliz egemenliğini 1923 Lozan Antlaşması ile tanımıştır. 1931 yılından itibaren Rumlar tarafından adada demografiyi değiştirmeyi hedefleyen planlı ve örgütlü şiddet hareketleri başlamıştır. Çözüme giden yolda adada yaşayan her iki toplumun da onay ve isteği ile adanın taksim edilmesine yönelik yapılan görüşmeler sonucunda 1959 Zürih ve Londra antlaşmaları imzalanmış ve 1960 yılında Kıbrıs Cumhuriyeti kurulmuş ve adada 1878 yılında başlayan İngiliz egemenliği 1960 yılında ortadan kalkmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2011).

Kıbrıs Cumhuriyetinin kuruluşundan sonra da iki toplum arasında sürtüşmeler devam etmiş ve 1964 yılında BMGK tarafından Türk ve Rum toplumları arasındaki çatışma ortamının kontrolü maksadıyla Kıbrıs Barış Kuvvetini (UNFICYP) görevlendirmiştir (United Nations Security Council, 1964). Görevlendirilen kuvvet her ne kadar 1974 Kıbrıs Barış Harekatına giden yolda adadaki güvenlik ortamını tesis edememiş olsa da günümüzde dahi görevine devam etmektedir. Bahse konu kuvvet günümüzde, sınır ve tampon bölge kontrolü, insani yardım faaliyetleri ve BM Genel Sekreterinin iyi niyet görevlerine destek sağlamaktadır.

Ada'da 15 Temmuz 1974 tarihinde yapılan Yunanistan destekli darbe, Türkiye'nin 1959 antlaşmalarından kaynaklanan garantörlük hakkını kullanmasını zorunlu kılmış ve Kıbrıs Türklerinin korunmasına yönelik olarak yapılan Kıbrıs Barış Harekatı ile sonuçlanmıştır. Böylece 1974 yılında iki toplumlu Kıbrıs Cumhuriyeti'nden, sınırları çizilmiş ayrı iki devlet yapısına geçilmiş ve Kıbrıs Türkleri adada eşit ve hür bir yaşam sürebilmek için 1983 yılında Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin kurmuştur (Ulusoy, 2015). 1974 Barış Harekatı ile değişen statü ve Türkiye'nin adada halen devam eden askeri varlığı Avrupa toplumlarında Kıbrıs Sorununun mevcut durumunun bugüne kadar devam etmesindeki esas neden olarak görülmektedir (Richmond, 2006).

Adada tesis edilen bu düzen, GKRY'nin 16 Nisan 2003 tarihli katılım antlaşması çerçevesinde, 1 Mayıs 2004 tarihinde AB'ye kabul edilmesi ile farklı bir sürece girmiştir. Bu tarihe kadar BM Genel Sekreterleri nezdinde, Genel Sekreterlerin adları ile anılan harita, planlar ve 1999 yılından itibaren adada iki toplumlu yeni bir düzen oluşturulması için yürütülen diplomasi, 24 Nisan 2004 tarihinde adada yapılan referandum ile son bulmuştur. Türk toplumunca AB'ye birleşik Kıbrıs'ın girişini öngören BM planı onaylanırken, Rum kesimi %75 oranda red oyu kullanmıştır. Bu durum neticesinde adanın güney kesiminin AB'ye girmesi ile AB, bir anlamda Kıbrıs sorununu ithal etmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2004). 2004 yılında yapılan referandum sonuçları ayrıca adada iki ayrı toplum yaşadığını ve bunların birbirini temsil etmesinin de söz konusu olmadığını da ortaya koymuştur. Aslında Türk tarafından çıkan "Evet" oyunun sürpriz etkisi yarattığı ve hemen ardından AB saflarında yeni bir hareket tarzının benimsendiği, 7 Nisan 2004 tarihinde Fransa Dışişleri Bakanı Michel Barnier'in Türkiye'ye, "Üyeliğinizi engelleyeceğiz" demesi AB'nin Genişlemeden Sorumlu Bakanı Günter Verheugen'in, "Referandumda Türk

tarafından ‘evet’, Rum tarafından ‘hayır’ çıkması halinde Güney Kıbrıs 1 Mayıs’ta tüm adayı temsilen tek başına AB’ye girecektir” açıklamalarından anlaşılmaktadır (Keser, 2006).

GKRY’nin AB üyeliğinden sonra 2008 yılında yeniden başlayan görüşmelerde de Rum tarafının genel olarak müzakerelerin başarısızlığa uğraması halinde sorumluluğu Türkiye ve KKTC’ye yüklenmesi şeklinde bir yol izlediği görülmüştür. GKRY’nin AB’ye katılmasıyla birlikte adanın temsili konusu ile şartların değişmesine bağlı olarak 1960 Antlaşmaları ile çizilen düzenin değişip değişmediği konusu Rum tarafınca tartışmaya açılmıştır. Bu konuda Türk Dışişleri Bakanlığınca Rumların, Kıbrıs Türklerini veya Kıbrıs Adasının tamamını temsil etmeye yetkili olmadığı, kendi anayasal düzeni içerisinde örgütlenmiş olan KKTC’nin Kıbrıslı Türklerin temsilcisi olduğu, 1960 Antlaşmaları ile elde edilmiş garantörlük haklarına hâlel getirmeyeceği açık olarak ifade edilmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2004).

Yaklaşık yarım asırdır devam eden müzakere süreçlerinden sonuç alınamaması üzerine, 11’inci Büyükelçiler Konferansı’na katılan KKTC Dışişleri Bakanı Kudret Özersay, diyalogun devamı için iş birliğine dayalı bir ortaklık içeren yeni modelden bahisle, komşuluk hukukunu gözeten bir anlayışla ilişkilerin devamının amaçlandığını ifade etmiştir. Terörle mücadele, insan kaçakçılığı, mülteci sorunu, elektrik ihtiyacı, suçluların iadesi gibi sınırlı sayıda konuda işbirliği yapılacak bu ortaklık modelinin hangi noktaya kadar yürütülebileceği süreç içinde ortaya çıkacak, herhangi bir tanıma oturtulmayacaktır (Sezer, 2019).

Konumu itibarıyla stratejik bir öneme sahip olan Kıbrıs Adası, bölgesel anlaşmazlıkların yanı sıra küresel olarak da başta İngiltere, AB ve ABD’nin ilgi sahasında yer almaktadır. 1878 yılından bu yana adada fiilen varlık gösteren İngiltere, 1’inci Dünya Savaşı sonrasında işgal ettiği adayı, Büyük Britanya’nın bir yadigarı olarak görmektedir. İngiltere ada üzerinde kendine ait topraklarda kurulu askeri üsleri ile varlığını devam ettirmekte, ayrıca İngiliz vatandaşlarının emeklilik çağlarında tercih ettiği bir bölge olmasından dolayı sıkı ilişkisini sürdürmektedir (Balkal, 2009).

ABD için ada, üzerinde barındırdığı üsler ve çevre ülkelere yakınlığı nedeniyle önemli ve stratejik noktadır. Süveyş Kanalı’nın kuzey girişine hakim olan Kıbrıs, Rusya’yı çevreleme politikası (Keser, 2012) kapsamında ve 11 Eylül saldırıları

sonrası dünyada tek kutuplu siyasi güç oluşturma stratejisi Amerika'nın Doğu Akdeniz dolayısıyla Kıbrıs coğrafyasına olan ilgisini artırmıştır (Keser, 2012). Adanın Ortadoğu coğrafyasının da içerisinde olması gerek askeri gerekse insani faaliyetlerin ada merkezli yürütülmesine yardımcı olmuştur. 1980'li yıllarda Lübnan'da yaşanan şiddet olaylarında ABD vatandaşları Kıbrıs üzerinden tahliye edilmiştir (Yaycı, 2012).

Sonuç olarak Kıbrıs Adasında süregelen çözümsüzlük durumu, enerji kaynaklarının miktar ve değerinin arttığı Doğu Akdeniz havzasında, istikrarsızlığı ve çatışma ortamını muhafaza eden bir potansiyele sahiptir. Siyasi arenada yaşanan anlaşmazlıklar, enerji kaynaklarının keşfedilmesi ile ada halkının haklarını da bu kaynaklar üzerinde hak sahibi yapmış ancak Rum kesiminin adanın tümünü temsil etme iddiası ile attığı adımlarda Kıbrıs Türklerinin hakları görmezden gelinmiştir. Bu kapsamda enerji kaynaklarının paylaşımı ve deniz yetki alanlarının belirlenmesi konuları paralelinde Kıbrıs sorununun da ivmesinin yakın gelecekte artabileceği ve stratejik önemine istinaden en kritik problem sahalarında birisi olmaya aday olduğu değerlendirilmektedir.

5.6 Bölgede Sahildar Olmamasına Rağmen Askeri Varlık Gösteren Devletler

Doğu Akdeniz, deniz yatağı altında enerji kaynaklarının keşfedilmesi ve halihazırda arama çalışmaları devam eden veya planlanan sahalardaki potansiyeli nedeniyle sahildar devletler arasında yıllara dayanan anlaşmazlıkların artmasına sebep olurken, bir kısmı bu kaynaklardan pay almak veya hak iddia etmek, bir kısmı ise deniz güvenliğini olumsuz etkileyen istikrarsızlık ortamını iyileştirmek amacıyla Doğu Akdeniz'de sancak ve varlık göstermektedir.

Burada, denizde görev yapan askeri gemilerin sayıları kıyaslandığında, herhangi bir günde Doğu Akdeniz'de bulunan askeri gemi sayısının hiçbir zaman sahildar devletler lehine olmadığı dikkat çekmektedir. Bahse konu ülkeler içerisinde Rusya Federasyonu ve ABD Deniz Kuvvetlerine ait gemiler sayısal anlamda başı çekmektedir (Ulusal Kanal, 2018).

Rusya Federasyonu'nun bir ileri hareket üssü olarak kullandığı Suriye'nin Tartus üssünde konuşlandığı, Karadeniz Filosuna bağlı gemilerine karşılık olarak ABD, 6'ncı filo bağlısı uçak gemisi taarruz gruplarını Girit ve doğusunda hazır

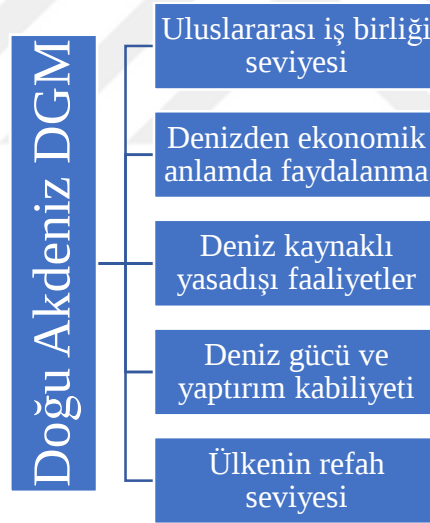
bulundurmaktadır. Bunlara ilave olarak Almanya, İtalya, Fransa, İspanya, Hollanda ve İngiltere'ye ait savaş gemileri sürekli olarak bölgede bulunmaktadır. 2018 yılında günlük sayısı 35 adete kadar savaş gemisi Girit'in doğusunda kalan deniz alanında çeşitli maksatlarla bulunmuştur. Bu gemiler sınıf bazında incelendiğinde, en fazla kullanılan gemi tipinin fırkateyn olup, bölgeye kıyıdaş olmadığı halde denizaltı gönderen devletler İtalya, Fransa, RF, ABD ve İngiltere'dir. Kıyıdaş olmamasına rağmen çeşitli vesileler ile Doğu Akdeniz'de görev yapan gemilerin gerek sayısal olarak fazlalığı gerekse bölgeye yönelik uluslararası kamuoyunda değişik ajandaların takip edilmesi, bölgede deniz güvenliği konusunda endişeye yol açmaktadır.



6. DOĞU AKDENİZ DENİZ GÜVENLİĞİ MATRİSİ VE ENDEKSİ

Çalışmanın bu kısmında 4'üncü bölümde ana hatları açıklanan DGE hesaplamasına yönelik matris oluşturulacak ve matriste yer alan konular 5'inci Bölümde açıklanan Doğu Akdeniz'e özgü problem sahaları ve tehditler çerçevesinde değerlendirilerek, öncelikle matrisin her bir konusuna ardından da her ülkenin DGE puanı olarak hesaplanacaktır.

Belirtilen problem sahaları bütünsel bir yaklaşım ile ele alındığında, Doğu Akdeniz'de DGE matrisi oluşturulmasında, Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır, Libya, Yunanistan, KKTC ve GKRY için Şekil 6.1'de belirtilen konular tespit edilmiştir.



Şekil 6.1 : Doğu Akdeniz DGM konuları.

6.1 Uluslararası İş Birliği Seviyesi²²

Bu çalışmada uluslararası iş birliği seviyesi, çalışmaya konu olan devletlerin aşağıda sunulan kriterlere göre performansını ifade etmek maksadıyla kullanılmıştır.

²² Çalışmada; mevcut uluslararası pozisyonu çerçevesinde, uluslararası platformda Kıbrıs Adasının tamamının GKRY tarafından temsil edilmesi şeklindeki kabullenme doğrultusunda, GKRY tarafından 1960 anayasasında adı Kıbrıs Cumhuriyeti olarak geçen isim ile kabul edilen uluslararası metinler, aynı zamanda KKTC tarafından da imzalanmış olarak kabul edilmiştir.

- Deniz güvenliği ile ilgili uluslararası antlaşma ve sözleşmelere taraf olup olmadığı,
- Taraf olunmasına rağmen uygulamada antlaşmaya taraf olanlar veya üçüncü devletler ile anlaşmazlık yaşayıp yaşamadığı,
- Deniz güvenliği ile ilişkili çok uluslu organizasyonlara üye olup olmadığı,

Uluslararası antlaşmalar çoğu ülkede benzer mekanizmalar ile yürürlüğe girmektedir. Örneğin Türkiye’de antlaşmanın imza edilmesinin ardından uygun görme kanununun çıkarılması ile yürürlük kazanmaktadır (Aybay, 2007). Dolayısıyla endeks puanının hesaplanmasında, devletlerin bir antlaşmayı veya sözleşmeyi imzalamasının yanında, iç hukukunda yürürlük durumunun oluşup oluşmadığına da bakılmış ve bu iki basamağı da tamamlamış olan devletler antlaşmanın tarafı olarak kabul edilmiştir.

Uluslararası antlaşma, sözleşme ve örgütlere üye/taraf olmak bir devletin, deniz güvenliği konusunda inisiyatif sahibi olduğunun göstergesi olduğu gibi, deniz güvenliğine yönelik tehditler karşısında müttefikleri ile daha sağlam bir zeminde bulunacağının bir delilidir. Bu nedenle uluslararası iş birliği endeks puanı, bir devletin aynı zamanda siyasi gücünü de olumlu yönde etkileyecek bir faktör olarak ele alınmıştır.

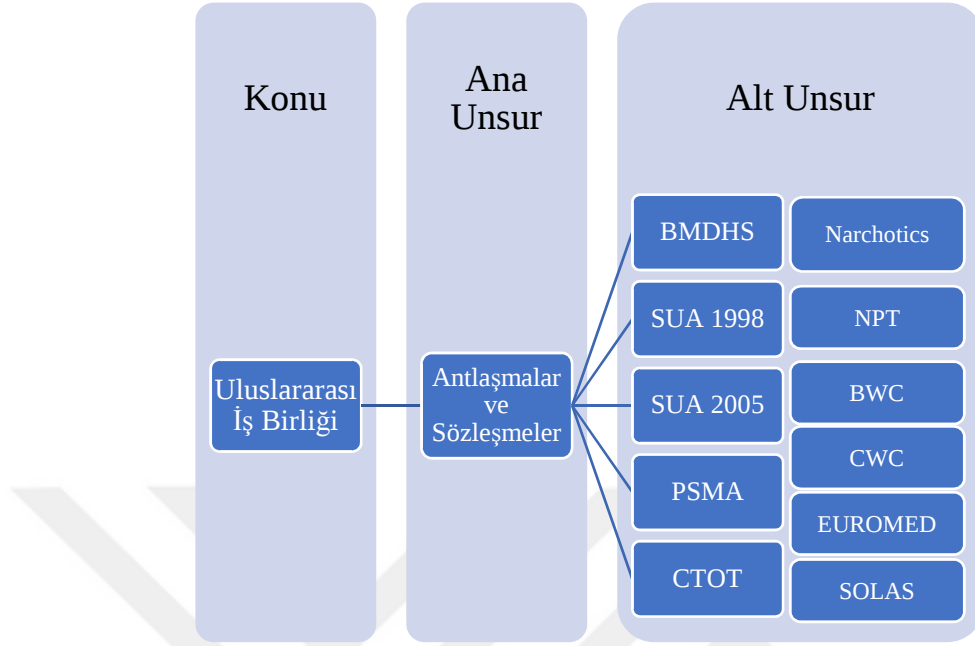
6.1.1 Antlaşmalar ve sözleşmeler

Deniz güvenliği konusunda uluslararası antlaşmaların hangileri olduğu konusunda çeşitli görüşler olmakla birlikte gerek konusu gerekse devletlerin antlaşma/sözleşmeye katılımları dikkate alındığında, aşağıda listelenen antlaşmalar, Doğu Akdeniz devletlerinin uluslararası iş birliği seviyesinin tespitine yönelik en önemli uluslararası metinler olarak belirlenmiştir. Bu antlaşma ve sözleşmeler çerçevesinde puanlama Şekil 6.2 çerçevesinde yapılmıştır.

6.1.1.1 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMHDS)

1973-1982 yılları arasında gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı 157 devletten 3000’e yakın delege katılımı ile üç ayrı komite şeklinde yürütülmüş ve neticesinde 320 madde ve 9 ekten oluşan Sözleşme 10 Aralık 1982 yılında Jamaika’nın Montego Bay şehrinde kabul edilmiştir. Sözleşme, derin deniz alanlarında madencilik, arama ve işletme faaliyetlerini düzenleyen 11’inci

bölümünün 28 Temmuz 1994 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda kabul edilmesinin ardından 16 Kasım 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Karapınar, 2015).



Şekil 6.2 : Antlaşmalar ve sözleşmeler ana unsuru.

BMDHS'nin amacı; denizlerde ve okyanuslardaki ticari, bilimsel ve ekonomik faaliyetleri kontrol etmek, gerektiğinde sınırlamak ve deniz çevresinin korunmasını sağlamaktır. Deniz güvenliği konularının ele alındığı en geniş kapsamlı sözleşme olan BMDHS'de; karasuları, kıta sahanlığı, münhasır ekonomik bölge ve açık denizlerin açıklanması ve bu deniz alanlarında devletlerin deniz güvenliğine tehdit teşkil eden deniz haydutluğu, terörizm ve kaçakçılık gibi filler karşısında yetkileri, deniz çevresinin ve ekonomik habitatın korunması, devletler ve uluslararası organizasyonları arasında işbirliği konularına yer verilmiştir (United Nations, 1994).

Sözleşmeyi toplam 157 devlet imzalamış, bunlardan 14'ü ise iç hukuk sürecinde antlaşmayı onaylamamıştır. 24 devlet sözleşmeyi imzalamadığı halde sonradan sözleşmeye katılmış, 16 devlet ise sözleşmeyi çeşitli gerekçeler ile imzalamamış ve iç hukuk sürecini başlatmamıştır.²³ Çalışmaya konu olan devletlerden Türkiye, Suriye ve İsrail sözleşmeyi imzalamamış ve herhangi bir iç hukuk süreci başlatmamış, Libya ise sözleşmeyi imzalamasına rağmen onaylamamıştır.

²³ Sözleşmeye taraf olan devletlerin tam listesine http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm adresinden ulaşılabilir

6.1.1.2 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA)²⁴

10 Mart 1988 tarihinde imzalanıp, 1 Mart 1992’de yürürlüğe giren Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşmenin amacı; gemilere karşı kanunsuz fiillerde bulunan kişilere karşı uygun tedbirlerin alınmasını temin etmektir. Bu fiiller; gemilerin kuvvet kullanılarak ele geçirilmesi, gemide bulunan kişilere karşı yapılan şiddet hareketleri ve hasar vermek veya imha etmek amacıyla, bir gemiye bir kısım aparatın yerleştirilmesi şeklinde ifade edilmektedir (IMO, 2019b). Sözleşme gereğince, taraf olan devletlerce, suçlu olduğu iddia edilen kişilerin yargılanmasını veya suçlunun ülkesine iade edilmesini taahhüt etmektedir. Sözleşme ile Kıta Sahanelerinde Bulunan Sabit Platformlara Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol de imzalanmıştır.

1988 SUA Sözleşmesi ve protokolüne yönelik düzeltmeler, 2005 yılında SUA protokolleri yapılandırılmıştır. Toplam 12 başlıktan oluşan protokoller ile sözleşmede tanımlanan suçlar, yarattığı etki, bilinçli olarak işlenip, işlenmediği ve kullanılan silahların mahiyeti konuları çerçevesinde genişletilmiş, gemi süvarisi ve personelinin sorumlulukları ile suçluların iadesi prosedürünü yeniden düzenlemiştir. 2005 protokolleri 28 Haziran 2010 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1988 Sözleşmesini, Doğu Akdeniz’e kıyıdaş ülkelerden Türkiye, Yunanistan, Mısır ve İsrail imzalayıp, onaylamıştır. Libya, Suriye, Lübnan, KKTC ve GKRY ise sonradan sözleşmeye taraf olmuştur. 2005 protokolleri ise Türkiye ve Yunanistan tarafından kabul edilirken, diğer devletlerce imzalanmamıştır (IMO, 2019b).

6.1.1.3 BM Gıda ve Tarım Teşkilatı Liman Devleti Uygulamaları Mutabakatı (PSMA)²⁵

YBD²⁶ balıkçılık faaliyetlerini bağlayıcı nitelikte olan ilk mutabakattır. Liman devletine, limanlarına girmeye niyetlenen veya limanlarında bulunan yabancı gemilerin taşınması gereken asgari standartları sağlamaktadır.

²⁴ The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA) and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf

²⁵ The United Nations Food and Agriculture Organization Port State Measures Agreement (PSMA)

²⁶ Illegal, unreported and unregulated (IUU)

Mutabakat teşkilatın 2009 Roma konferansında onaylanmış ve 5 Haziran 2016'da yürürlüğe girmiştir. Zorlayıcı gücü itibarıyla YBD balıkçılık faaliyetleri neticesinde yakalanmış olan balıkların markette yer almasının önüne geçilerek, bu tip balıkçılık faaliyetlerini teşvik edici argümanları ortadan kaldırmayı hedeflemektedir (FAO, 2016) . Özünde liman devletine denizlerin ve içerisindeki canlı hayatın korunması doğrultusunda denetim gücü sağlamakla birlikte, yabancı balıkçıların ve balıkçılık ekonomisinde yaratılacak ürün girdisinin kontrolü imkânı vermektedir.

Mutabakata toplam 61 devlet katılmış olup, Doğu Akdeniz'de Libya ve Türkiye bu mutabakatı imzalayan ve uygulayan devletlerdir (Ortiz, 2019).

6.1.1.4 Sınırışan Örgütlü Suçlara Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (CTOT)²⁷

Palermo Konvansiyonu olarak da adlandırılan sözleşme, organize suçlarla mücadelenin ele alındığı ilk uluslararası metindir. Sözleşme 3 ayrı protokolden oluşmaktadır. Bunlar; ilki 12.a numaralı ve başta kadınlar ve çocuklar olmak üzere insan kaçakçılığının engellenmesini, baskı altında tutulmasını ve cezalandırılmasını amaçlamaktadır. 12.b numaralı ikinci protokol ise mültecilerin deniz, kara veya hava yolu ile kaçırılmasının önüne geçilmesini konu almaktadır. 12.c numaralı protokol ise silahların, bunlara ait parça ve mühimmatın yasa dışı imalatının ve naklinin engellenmesini içermektedir (UN Office on Drugs and Crime, 2004). Sözleşme ayrıca suç ile elde edilen gelirlerin yani kara paranın aklanmasını önlemek, yolsuzluğun tüm ülkelerde suç olarak kabul edilmesini sağlamak konusunda üye devletleri gerek bireysel gerekse tüzel anlamda sorumlu tutulmasını öngörmektedir. (Aykın, 2007).

Sözleşme BM Genel Kurulunun 55/25 sayılı kararı ile 2000 yolunda onaylanmış ve 29 Eylül 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Doğu Akdeniz ülkeleri çapında sözleşmenin protokollerine katılım konusunda ülkelerin farklı yaklaşımları olduğu görülmektedir. 12.a numaralı protokol tüm ülkelere onaylanırken, 12.b numaralı protokole İsrail, 12.c numaralı protokole ise İsrail, Mısır ve Suriye katılmamıştır.

²⁷ The United Nations Convention against Transnational Organized Crime (CTOT) aynı zamanda Palermo Sözleşmesi olarak da anılır.

6.1.1.5 Narkotik Psikotropik Maddelerin Yasadışı Dolaşımına Karşı BM Sözleşmesi (UN Narcotics)²⁸

Sözleşmenin amacı, paydaş devletler arasında narkotik ve psikotropikler ile uluslararası platformda daha etkin olarak mücadele edilmesini sağlamaktır. BM'nin 1988 yılında Viyana'da uyuşturucu kaçakçılığı ve kara para aklama konularında uluslararası yasal altyapıyı oluşturmak üzere onaylanmıştır.

6.1.1.6 Nükleer Silahların Yayılmasının Önlenmesi Antlaşması (NPT)²⁹

Antlaşma, nükleer silahların ve nükleer teknolojinin yayılmasının önlenmesi, nükleer enerjinin barışçıl amaçlar ile kullanılmasının desteklenmesi ve geleceğe yönelik genel ve tam nükleer silahsızlanmanın sağlanması konularında sembol olmuştur. Aynı zamanda nükleer silahlara sahip ülkeleri de nükleer silahsızlanma konusunda bağlayan ve birleştiren yegâne antlaşma olması bu antlaşmanın önemini bir kat daha artırmaktadır. 1970 yılında yürürlüğe giren antlaşmanın geçerlik süresi, 11 Mayıs 1995 tarihinde sonsuza kadar uzatılmıştır. 5 nükleer silah sahibi ülke dahil toplam 191 ülke antlaşmaya katılmış ve bu doğrultuda dünyanın en geniş katılımlı silah ve silahsızlanma antlaşması olmuştur (UNODA, 2015). Bununla birlikte nükleer teknolojiye sahip olmasına rağmen İsrail, Pakistan ve Hindistan antlaşmaya taraf olmamıştır. Nükleer teknolojiye sahip olmayıp, antlaşmaya taraf olmayan tek ülke ise Güney Sudan'dır (Findlay, 2018).

Küresel olarak nükleer silahların yayılması karşısında kilit role sahip antlaşmanın getirdiği sınırlamalar veya nükleer enerjinin barışçıl maksatlara yönelik kullanımı hususları Uluslararası Atom Enerjisi Kurumu'nun gözetimi altında gerçekleşmektedir.

6.1.1.7 Biyolojik Silahlar Sözleşmesi (BWC)³⁰

1975 yılında yürürlüğe giren sözleşme, bütün bir silah kategorisini topyekûn yasaklayan ilk çok uluslu metindir. Kimyasal ve bakteriyolojik silahların geliştirilmesini, üretimini, edinilmesini, transferini stoklanmasını ve kullanılmasını

²⁸ The United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances

²⁹ Nuclear Non Proliferation Treaty (NPT)

³⁰ Biological Weapons Convention (BWC)

kesin olarak yasaklamak suretiyle, KİS'lerin yayılmasının önünde büyük bir engel oluşturmuştur.

Ana hedefi, biyolojik ajanların insanlara, hayvanlar veya bitkilere karşı bilinçli olarak kullanımını engellemek olan sözleşmeye taraf olan devletleri desteklemek maksadıyla 2006 yılında bir uygulama destek birimi kurulmuştur. Bu birim kuruluşundan itibaren uluslararası paydaşlar ve ortaklar ile koordineli bir şekilde salgın olaylarının tespiti, zararının azaltılması ve zararın onarılmasına yönelik çalışmalar yürütmektedir. Bu sözleşmeye İsrail hariç Doğu Akdeniz ülkelerinin tamamı taraf olmuştur (UNOG, 2018).

6.1.1.8 Kimyasal Silahlar Sözleşmesi (CWC)³¹

Tam adı “Kimyasal Silahların Geliştirilmesinin, Üretiminin Depolanmasının ve Kullanılmasının Önlenmesi Hakkında Sözleşme” olan ve amacı KİS'lerin belirli bir kategorisini tamamen ortadan kaldırmak olan sözleşme 29 Nisan 1997 tarihinde imzalanmıştır. 2019 yılı itibarıyla 193 devlet sözleşmeye üye olup, dünya nüfusunun %97'si sözleşmenin koruması altındadır. Taraf ülkeler, kendi sınırları içerisinde kimyasal silahlara ilişkin her türlü sınırlamayı getirmeyi ve bu sözleşmenin metni haricinde kullanım alanı olan kimyasalların ise yalnızca amacına yönelik olarak kullanılmasını taahhüt etmiştir.

Bu sözleşmenin kendine has bir özelliği mevcuttur. Bir taraf ülke, diğer bir taraf ülkenin sözleşmeye uyması konusunda şüpheye sahip ise, bunun için habersiz bir inceleme başlatabilmektedir. İncelemeye konu olan devlet ise kayıtsız ve şartsız olarak inceleme konularına cevap verme zorunluluğunu taşımaktadır (OPCW, 1994).

Mısır hariç diğer Doğu Akdeniz ülkeleri bu sözleşmeye taraftır. Ancak İsrail, 1993 yılında sözleşmeyi imzalamasına rağmen iç hukukunda onaylamadığından, sözleşme resmi olarak hüküm kazanmamıştır. Suriye 2013 yılında sözleşmeye taraf olarak gönüllü denetim altına girerken, Libya 2016 yılında envanterinde bulunan ve eski kimyasal programından kalan Kategori-2 kimyasal silahların³² yok edilmesinde destek talebi ile sözleşmeye katılmıştır.

³¹ Chemical Weapons Convention (CWC)

³² Kategori-2 kimyasal silahlar, Kimyasal Silahlar Sözleşmesinde adı geçen ve çift maksatlı olarak kabul edilen kimyasallardan üretilmektedir. Libya'nın bu kimyasalları temin etme maksadı dikkate alındığında, sözleşme gereği bunlar, kategori-2 kimyasal silah olarak kabul edilmektedir.

6.1.1.9 Avrupa-Akdeniz Ortaklığı (EUROMED)

Akdeniz’de AB üyeleri ile Güney Akdeniz ülkeleri arasındaki serbest deniz ticaretinin ve buna yönelik yatırımların önünü açmak maksadıyla oluşturulmuş bir ticari ortaklıktır. Tamamen ticari alana yönelik bu sözleşme özellikle tarım ürünlerinin serbest ticareti, endüstriyel ürünlerin akreditasyonu ve kabulü ve düzenleyici tedbirlerden oluşmaktadır (EC, 2019).

2019 yılı itibarıyla Suriye ve Libya ortaklığın bir parçası olmakla birlikte fiilen ortaklık dışında tutulmaktadır. AB’nin 2016 yılı dış ticaretinin %9.4’ünü oluşturan ortaklığa Lübnan ve Filistin ise 2018 yılında ortaklığa dahil olmuştur. KKTC ve GKRY ortaklığın üyesi değildir.

6.1.1.10 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)³³

SOLAS, 1914 yılından bugüne kadar denizde yaşanan kazaların ardından ticaret gemilerine yönelik olarak hazırlanan bir sözleşmedir. SOLAS 1974 içeriği itibarıyla bu maksada yönelik en geniş kapsamlı metindir. Ayrıca ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda güncellenmiştir. SOLAS sözleşmesi, 11 Eylül 2001 terör saldırılarının ardından 2004 yılında yeni bir deniz güvenliği düzenleyici rejiminin kabul edilmesi suretiyle deniz güvenliği ile ilişkilendirilmiştir. Bu değişiklik, sözleşmeye yeni bir bölüm olarak dahil edilen ve uluslararası deniz taşımacılığı sektörünü terör tehdidinden korumayı hedefleyen Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu³⁴ ile yapılmıştır (IMO, 2019a).

ISPS Kodu, uygulanması zorunlu olan güvenlik rejimi ve bu rejimin gerek ve zorunluluklarının karşılanmasına yönelik tavsiyelerden müteşekkil iki bölümden oluşmaktadır. Amacı, paydaşlar arasında iş birliğini artırarak, gemilere, liman tesislerine ve uluslararası deniz ticaretine yönelik tehditleri tespit etmek, değerlendirmek ve uygun tedbirleri almaktır. ISPS Kodu’nun deniz güvenliği açısından önemi deniz haydutluğu fiillerine karşı ticaret gemilerince uygulanacak bir kısım tedbiri ortaya koymasıdır. 25 Mayıs 1980’de yürürlüğe giren SOLAS sözleşmesi, Yunanistan, Mısır ve İsrail tarafından imzalanmış, Türkiye, Libya, Suriye, Lübnan, GKRY ve KKTC tarafından daha sonradan sözleşmeye taraf olunmuştur.

³³ International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

³⁴ International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

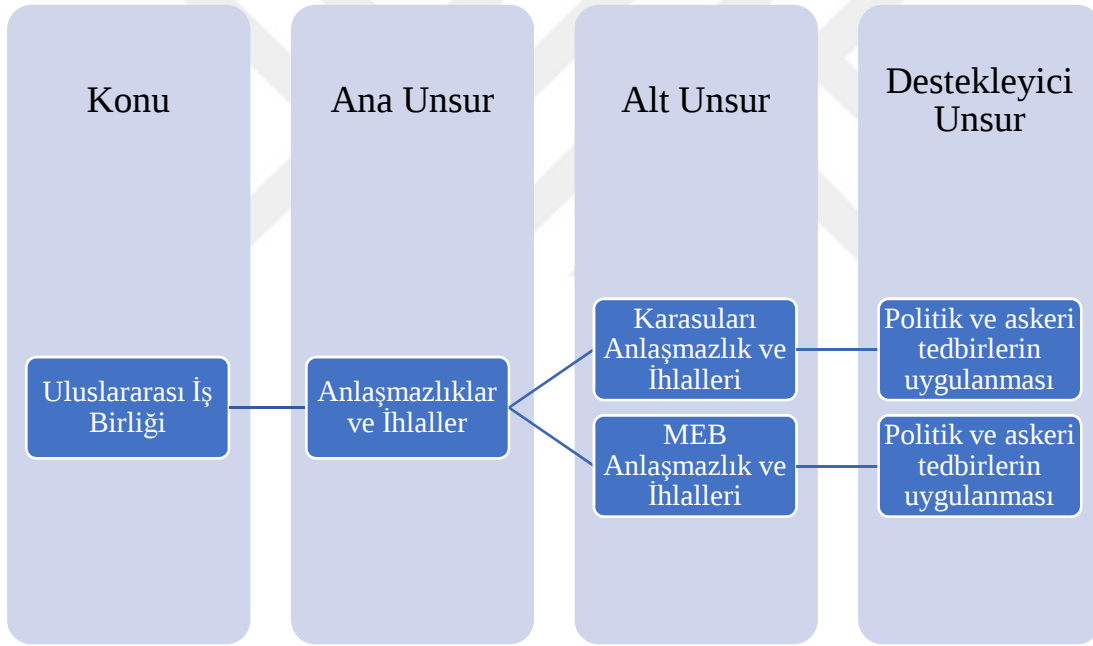
Çizelge 6.1 : Doğu Akdeniz ülkeleri antlaşma ve sözleşmelere katılım durumu.

	BMHDS	SUA 1988	SUA 2005	PSMA	CTOT			UN Narcotics	NPT	BWC	CWC	EUROMED	SOLAS
					12.a	12.b	12.c						
Türkiye	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Yunanistan	+	+	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Libya	+	+	-	+	+	+	+	+	+	+	+	-	+
Mısır	+	+	-	-	+	+	-	+	+	+	-	+	+
İsrail	-	+	-	-	+	-	-	+	+	-	-	+	+
Lübnan	+	+	-	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Suriye	-	+	-	-	+	+	-	+	+	+	+	-	+
KKTC	-	+	-	-	+	+	+	+	+	+	+	-	+
GKRY	-	+	-	-	+	+	+	+	+	+	+	-	+

Not : Endeks puanının hesaplanmasında 11 antlaşma/sözleşmenin her biri 9 puan olmak üzere toplam katılım sağlanan antlaşma/sözleşmeye göre puan verilmiştir. CTOT sözleşmelerinin her birisi 3 puan ile değerlendirilmiştir. 5 veya daha fazla antlaşmaya taraf olan devletlere ilave 1 puan verilmiş ve 100 ile puanlanmıştır.

6.1.2 Anlaşmazlıklar ve ihlaller

Bu kısımda, yukarıda sayılan uluslararası metinlerde, Doğu Akdeniz devletlerinin kendi aralarında veya taraf olmayan devletler ile yaşadığı anlaşmazlıklar ve antlaşma/sözleşme metnine uygun olmayan ihlaller açıklanacak ve belirlenen sayıdaki anlaşmazlık ve ihlal sayısal olarak uluslararası iş birliği endeksine uygulanacaktır. Deniz güvenliğine yönelik olarak tespit edilmiş olan 11 adet antlaşma ve sözleşmenin içerikleri dikkate alındığında BM Deniz Hukuku Sözleşmesi haricinde kalanların bölgesel veya evrensel olarak insanlığın menfaati ve iyiliğine yönelik düzenlemeler olduğu görülmektedir. Bu nedenle BMHDS hariç diğer antlaşma ve sözleşmeler devletler arasında herhangi bir çatışma alanı yaratmadığı değerlendirilmiş bu ana unsurun hesaplamasında Şekil 6.3'te mevcut yöntem uygulanmıştır.



Şekil 6.3 : Anlaşmazlıklar ve ihlaller ana unsuru.

BMDHS'nin deniz yetki alanları konusunda karasuları ve münhasır ekonomik bölge kavramlarını ortaya koymaktadır. Bu çalışmanın esas konusu olmadığından dolayı adı geçen deniz alanları hakkında detaylı bilgi verilmemiştir³⁵. 2019 yılı itibarıyla karasuları konusunda bir problem yaşanmayan dolayısıyla karasuları ihlal puanı (KİP) tüm devletler için 0 kabul edilen Doğu Akdeniz'de, BMHDS kapsamında yaşanan en büyük anlaşmazlık enerji kaynaklarının paylaşılması paralelinde

³⁵ Karasuları, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge tanımları için bakınız 1982 BMDHS.

MEB'lerin belirlenmesi olarak karşımıza çıkmaktadır. MEB'lerin tespit edilmesi konusunda BMDHS'de belirtildiği üzere öncelikli olarak ilan edilmesi ve hakkaniyet ilkesi çerçevesinde, bölge ülkeleri ile antlaşmalar yapılması esas alınmaktadır. Doğu Akdeniz'de MEB konusunda ülkelerin durumu ve diğer kıyıdaş ülkeler ile yaşamakta olduğu problem sahaları incelendiğinde ise meşruiyet ile ilgili sıkıntıların mevcut olduğu coğrafyada deniz yetki alanlarının tespiti konusunun da evrensel hakkaniyet ilkesinin dışında belirlenmeye ve dayatılmaya çalışıldığı görülmektedir. Aşağıda detaylandırılan hususlar çerçevesinde MEB İhlal Puanı (MİP) tespit edilmiştir.

GKRY, 02 Nisan 2014 tarihinde 24 deniz mili genişliğinde bitişik bölge ve 200 deniz mili genişliğinde MEB ilan ederek, sınırlarını BM'ye deklare etmiştir (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 2011). GKRY bu ilanı Türkiye ile KKTC'nin bölgedeki haklarını yok sayıp, kendisini Kıbrıs adasının yegâne temsilcisi sayarak yapmıştır. (Yaycı, 2019). GKRY bugüne kadar, 17 Şubat 2003 tarihinde Mısır, 17 Ocak 2007 tarihinde Lübnan ve 17 Aralık 2010 tarihinde İsrail ile MEB antlaşmaları imzalamıştır. Burada dikkat çekici olan nokta, 2007 antlaşması ve 2010 antlaşmalarına dayanarak İsrail ve Lübnan tarafından ilan edilen MEB sınırlarının birbiri ile çakışması ve 850 km² genişliğinde bir deniz alanının itilafı olmasıdır (Meier, 2013)

Suriye, 19 Kasım 2003 tarihinde 200 deniz mili genişliğinde MEB ilan etmiş ve 200 deniz mili ötesine uzanmayacak şekilde kıta sahanlığını tespit etmiştir. Suriye'nin herhangi bir devlet ile deniz yetki alanı sınırlama antlaşması bulunmamaktadır (Yaycı, 2019).

Libya, deniz yetki alanları uyuşmazlıkları konusunda tecrübeye sahip bir devlet olup, 1982 yılında Tunus ve 1985 yılında Malta ile kıta sahanlığı anlaşmazlıkları yaşamıştır. 27 Mayıs 2009 tarihinde 200 deniz mili genişliğinde MEB ilanında bulunan Libya, bugüne kadar Doğu Akdeniz'de yalnızca Türkiye ile 27 Kasım 2019 tarihinde deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda cumhurbaşkanları seviyesinde mutabakat muhtırası imzalamış ve herhangi bir devlet ile sınırlama antlaşması imzalamamıştır.

Lübnan, GKRY ile 2007 yılında imzaladığı sınırlama anlaşmasına göre MEB'ini oluşturan 6 adet noktayı tespit etmiştir. Her ne kadar bu anlaşma Lübnan parlamentosunda onay sürecinden geçmemiş olsa bile gerek GKRY gerekse Lübnan

açısından MEB sınırlarının tespiti konusunda referans olarak kullanılmıştır (Meier, 2013). Lübnan 19 Ekim 2010 tarihinde MEB sınırlarının koordinatlarını BM'ye sunmuştur (Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 2011). Bunun haricinde diğer ülkeler ile akdettiği bir sınırlama antlaşması bulunmamaktadır.

Mısır, 17 Şubat 2003 tarihinde GKRY ile imzaladığı sınırlandırma antlaşması çerçevesinde ilan ettiği MEB'ini BM'ye deklare etmiştir. Bunun dışında bir sınırlama antlaşmasında yer almamıştır.

Yunanistan Doğu Akdeniz'de MEB ilan etmemiş ve bir sınırlama antlaşmasına taraf olmamıştır. Bununla birlikte Girit, Kaşot, Kerpe, Rodos ve Meis Adaları kıyılarını sınır kabul edip, bu adaların karasularının ötesinde MEB'i olduğu iddialarını başka bir kıyıdaş ülke ile yapacağı sınırlama antlaşması sayesinde meşru bir zemine getirme çalışmaları mevcuttur. Bu durumun gerçekleşmesi halinde GKRY, Mısır ve Yunanistan arasında imzalanabilecek bir antlaşma, Türkiye'yi bir oldubitti ile karşı karşıya bırakabilecek en kötü senaryodur (Aydınlık, 2019).

Türkiye, bugüne kadar Doğu Akdeniz'de MEB ilanında bulunmamıştır. Bununla birlikte, BMGK'ye sunduğu 02 Mart 2004 ve 12 Mart 2013 tarihli notalarında Doğu Akdeniz'de 32° 16'18"E boylamı batısında kalan deniz alanında kıta sahanlığı ilan etmiştir. Deni yetki alanlarının tespitine yönelik olarak 21 Eylül 2011 tarihinde KKTC ile Kıta Sahanlığı Antlaşması ve 27 Kasım 2019 tarihinde Libya ile Mutabakat Muhtırası imzalamıştır.

Özetle; Doğu Akdeniz'de bugüne kadar İsrail, Mısır, GKRY ve Yunanistan arasında münhasır ekonomik bölgelerin tespitine yönelik antlaşmalar imzalanmış, ancak bu sınırlamalarda GKRY tarafından Kıbrıs Türklerinin ile Akdeniz'de en uzun kıyı şeritlerinden birisine sahip Türkiye'nin hakları dikkate alınmamıştır (Gürdeniz, 2019).

Anlaşmazlıklar ve ihlaller ana unsur puanı (AİP); MEB İhlal Puanı (MİP) ve Karasuyu İhlal Puanı (KİP)'nin aritmetik ortalamasına, Destekleyici Unsur Puanı (DUP) ilave edilerek hesaplanmıştır. MİP için ise tespit edilen anlaşmazlık ve ihlal sayısı (AİS)'nin karşılıklı kıyısı olan ülke sayısı (KÜS)'na oranı esas alınmıştır. DUP için politik ve ekonomik anlamda yaptırım uygulanan ülkeler için 10 puan ve anlaşmazlığın silahlı bir çatışmaya dönmesi durumunda taraflara 20 puan daha ilave edilmesi öngörülmüştür. Örneğin Türkiye, MEB konusunda Seville haritası adlı

çalışmaya istinaden belirlenmeye çalışılan MEB’i doğal olarak kabul etmediğinden GKRY ile ve Girit-Rodos-Kerpe-Kaşot-Meis arasında oluşturulacak bir esas hat ve buna göre tespit edilecek MEB’in, Anadolu’nun güney kıyılarından açık denize çıkışı engellemesi nedeniyle kabul etmediğinden Yunanistan ile anlaşmazlık yaşamaktadır. Bunun haricinde diğer Doğu Akdeniz devletleri ile Libya hariç antlaşma yapmamış olsa dahi açık olarak Türkiye’nin başka bir devlet ile sorunu, konu olduğu bir yaptırım veya tarafı olduğu bir silahlı çatışma durumu söz konusu değildir. Bu durumda Türkiye’nin MİP’i 33.3 ve AİP’i 16.7 olmaktadır.

$$AİP = \frac{\frac{AİS}{KÜS} \times 100}{2} + DUP \quad (6.1)$$

Çizelge 6.2 : Anlaşmazlık ve ihlaller.

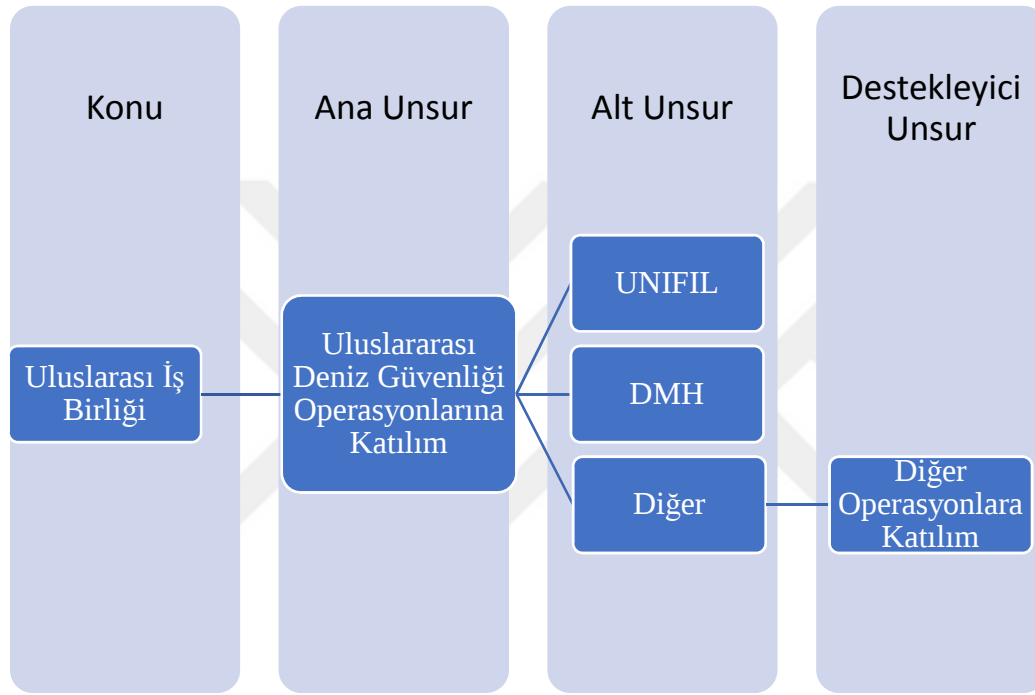
	MİP	KİP	AİP
Türkiye	33.3	0	16.7
Yunanistan	33.3	0	16.7
Libya	0	0	0
Mısır	0	0	0
İsrail	25	0	12.5
Lübnan	20	0	10
Suriye	0	0	0
KKTC	20	0	10
GKRY	20	0	10

6.1.3 Uluslararası deniz güvenliği operasyonlarına katılım

Uluslararası deniz güvenliği operasyonları, BM, NATO ve AB bünyesinde yürütülen ve üye ülkeler ile ortak ülkelerin katılım sağladığı faaliyetlerdir. İçeriği itibarıyla terörizm ve kaçakçılık ile mücadele, deniz haydutluğu ile mücadele ve özellikle BM Barış Gücü olarak yüksek gerginlik bölgelerinde kontrol ve gerginliğin azaltılmasını yöneliktir. Bu operasyonlar içerisinde Doğu Akdeniz bölgesi için deniz güvenliği ile ilişkili olanlar; BM bünyesinde yürütülen UNIFIL, NATO bünyesinde yürütülen Deniz Muhafızı Harekatıdır. Bunlara ilave olarak AB Sınır Güvenliği ve Sahil Güvenlik Ajansı (FRONTEX) bünyesinde yürütülen Poseidon (Yunanistan), Triton (İtalya), Hera (İspanya), Indalo (İspanya) hareketleri yürütülmektedir. Ancak bunlardan herhangi birisinin Doğu Akdeniz’de bir uygulaması olamaması nedeniyle bu çalışmada dikkate alınmamıştır. AB’nin bu çerçevede yegane inisiyatifi Sofya

Harekatı kapsamında Libya deniz kuvvetleri ile sahil güvenlik unsurlarına kaçakçılığın önlenmesi konusunda eğitim verilmesidir (EC, 2016).

UNIFIL harekatı; 1978 yılında BMGK'nın 425 ve 426 sayılı kararları ile İsrail'in Lübnan'dan çekilmesinin kontrol edilmesi ve bölgede barış ve istikrarın tesis edilmesi maksadıyla başlatılmıştır. Başlangıcında yalnızca kara kuvvetinden müteşekkil iken 2006 İsrail Lübnan savaşının ardından, Lübnan'ın talebi üzerine yetkisi genişletilerek bir deniz kuvveti de eklenmiştir. (UN Peacekeeping, 2015)



Şekil 6.4 : Uluslararası Deniz Güvenliği operasyonlarına katılım.

Deniz muhafızı harekatı, NATO deniz güvenliği stratejisinde mevcut dört ana göreve yönelik olarak icra edilmektedir. Bunlar; seyir serbestisinin korunması, KİS'lerin yayılmasının engellenmesi ve denizden tecrit edilmesi ile kritik altyapının korunmasıdır (NATO, 2019).

Belirtilen bu faaliyetlere Doğu Akdeniz devletlerinin katılımı incelendiğinde; 2006 yılından itibaren Türkiye ve Yunanistan UNIFIL deniz görev grubuna ve DMH'ye destek sağlamaktadır. Bunların dışında Yunanistan ve GKRY AB'nin Poseidon operasyonunda yer alırken Libya ise AB'nin Sofya harekatında eğitim anlamında desteklenmektedir.

Çizelge 6.3 : Deniz güvenliği operasyonlarına katılım.

	UNIFIL	DMH	Diğer	Puan
Türkiye	+	+	-	90
Yunanistan	+	+	+	100
Libya	-	-	+	10
Mısır	-	-	-	0
İsrail	-	-	-	0
Lübnan	-	-	-	0
Suriye	-	-	-	0
KKTC	-	-	-	0
GKRY	-	-	-	0

Bu operasyonlar için, operasyonun deniz kuvvetinin büyüklüğü, kapsama alanı ve coğrafya üzerinde yarattığı etki çerçevesinde göreceli olarak yapılan değerlendirme sonucunda UNIFIL ve DMH için 100 üzerinden 45'er puan, diğer deniz güvenliği operasyonları için ise 10 puan verilmiştir.

Uluslararası İş Birliği Puanı (UİP) ise Anlaşmalar ve Sözleşmeler Puanı (ASP), Deniz Güvenliği Operasyonları Puanı (DGOP) ve eksi etken olarak MEB İhlal Puanı (MİP) toplamalarının ortalaması alınarak 100 üzerinden hesaplanmıştır.

$$UİP = \frac{ASP - MİP + DGOP}{2} \quad (6.2)$$

Çizelge 6.4 : Uluslararası iş birliği puanı.

	ASP	MİP	DGOP	UİP
Türkiye	91	-12.5	90	82.15
Yunanistan	91	-12.5	100	87.15
Libya	82	0	10	46
Mısır	70	0	0	35
İsrail	49	-12.5	0	18.25
Lübnan	82	-12.5	0	36
Suriye	61	0	0	30.5
KKTC	64	-12.5	0	27
GKRY	64	-12.5	0	27

6.2 Denizden Ekonomik Anlamda Faydalanma

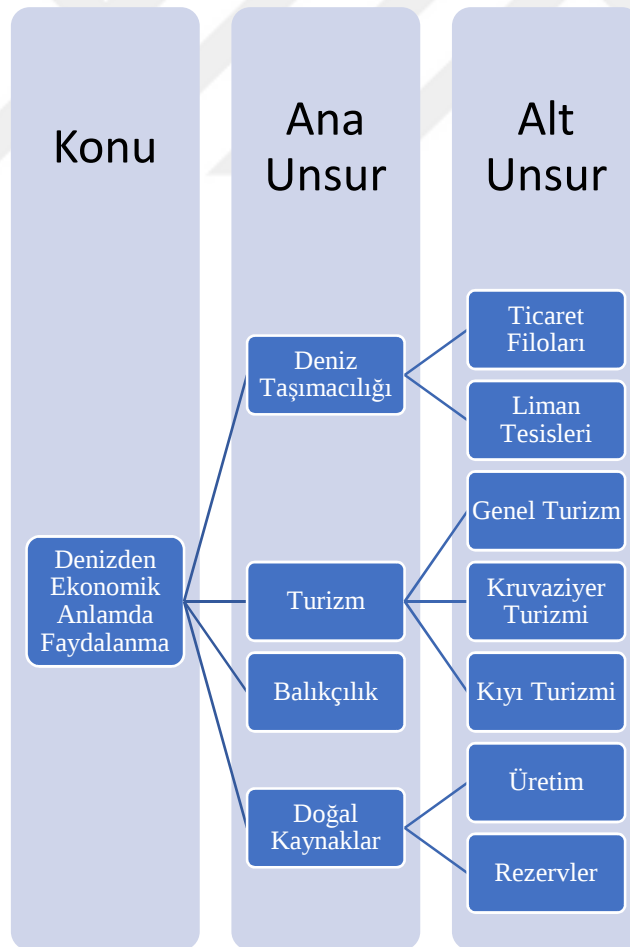
Mavi ekonomi olarak da adlandırılabilen denizden ekonomik anlamda faydalanma konusu Şekil 6.5'te belirtilen yaklaşım ile incelenecek ve denizlerin sağladığı ekonomik girdinin öncelikle ülkenin genel ekonomik seviyesine ardında da deniz güvenliğine katkısını ölçen hesaplama yapılacaktır. Bu yaklaşımda ana konular

olarak tespit edilen deniz taşımacılığı, turizm, balıkçılık ve doğal kaynaklardan faydalanma, ülke ekonomilerine artı değer sağlarken hesaplamada negatif etken olarak bu faaliyetleri sınırlayan; deniz kirliliği, iklim değişikliği ve limanlara yönelik değerlendirmeler kullanılacaktır.

6.2.1 Deniz taşımacılığı

Deniz yolu ile gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi her geçen gün artmakta ve ülkelerin ticari rekabet gücü, uluslararası deniz ulaştırma ağından faydalanma oranı ile ilişkilendirilmektedir. 2004-2012 yılları arasında deniz ulaştırma ağını genişletmeyi başaran ülkelerin %75'inin denize kıyısı olan ülkeler olması bu noktada önemli bir gösterge olarak ortaya çıkmaktadır (Griggs, 2013)

Denizden ekonomik anlamda faydalanmanın konusunun yarattığı gelir ve istihdam nedeniyle en önemli ana unsurlarından birisi olan deniz taşımacılığı aşağıda belirtilen yaklaşım çerçevesinde ele alınacaktır.



Şekil 6.5 : Denizden ekonomik anlamda faydalanma yaklaşımı.

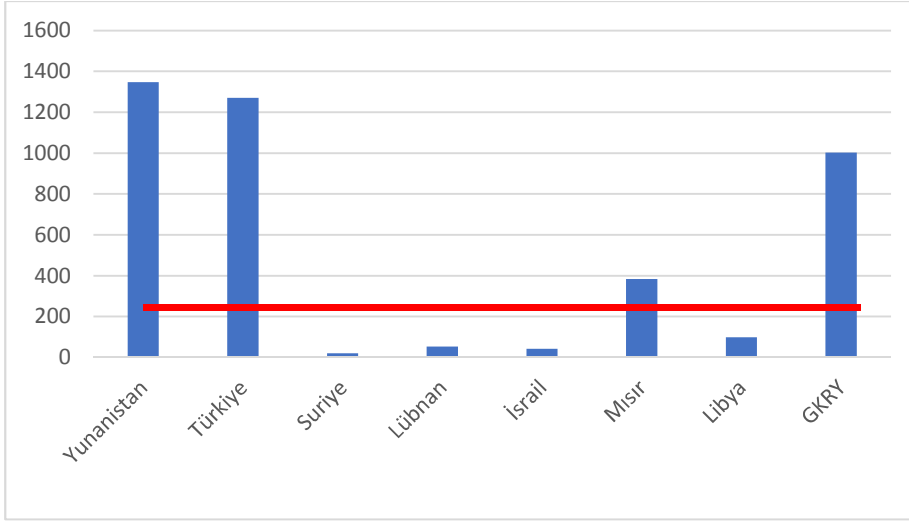
Akdeniz’de yılda 220.000 gemi seyretmekte ve Atlantik ile Uzak Doğu arasındaki ana konteyner hatları Akdeniz yolu ile Süveyş Kanalı üzerinden işletilmektedir (Balık, 2018). Süveyş Kanalı’nın varlığı ile ticari taşımacılık potansiyeli yükselen Doğu Akdeniz, bölge devletlerinin dışında ABD, ÇHC, RF ve AB’nin de ilgisini çekmektedir. Süveyş Kanalı’nın genişletilmesi ve günlük geçiş tonajının yaklaşık iki katına çıkması sayesinde Doğu Akdeniz’in coğrafi ve stratejik önemi artmıştır (Şeker, 2018).

6.2.1.1 Deniz ticaret filoları

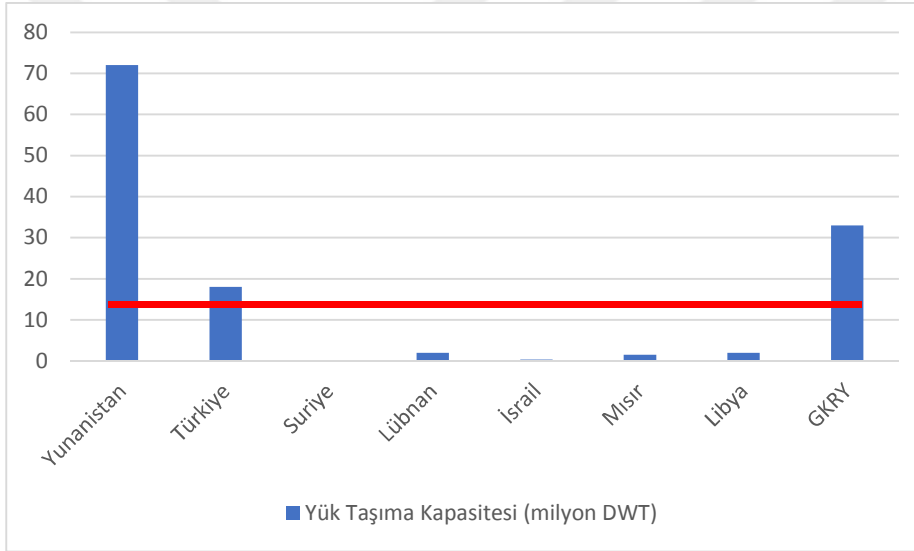
Küresel çapta deniz ticaret filolarından bahsedildiğinde gemiler taşıdığı yük tipine ve büyüklüklerine göre birbirinden ayrılmaktadır. Bu tasnif kısaca aşağıda belirtilmiştir.

- Sıvı veya gaz halinde bulunan yükleri taşıyan tankerler kendi içerisinde 70.000 DWT ‘ye kadar olanlar Panamax, 70.000-120.000 DWT arasında olanlar Aframax, 120.000-200.000 DWT arasında olanlar Suezmax, 200.000-325.000 DWT arasında olanlar çok büyük hammadde taşıyıcı gemiler ve 325.000-550.000 DWT arasında olanlar ise ultra büyük hammadde taşıyıcı gemiler olarak adlandırılmaktadır.
- Kuru ve çoğunlukla dökme yük taşıyan gemiler daha dar bir tasnif içerisinde tutulmaktadır 50.000-79.900 DWT arasında olanlar Panamax, 80.000 DWT ve daha büyük olanlar ise Capesize olarak isimlendirilmektedir.
- Deniz taşımacılığında bir çıkış açtığı kabul edilen konteyner gemileri ise 20 feet ve 40 feet büyüklüğünde konteynerler içerisinde yüklerini taşımakta ve gemi büyüklüğü TEU birimi ile belirlenmektedir. (Legorburu vd., 2018)

2018 yılına ilişkin ‘‘Parasal Değerine Göre Gemi Filosu Sahibi En Büyük 10 Ülke’’ sıralamasında Doğu Akdeniz ülkelerinden Yunanistan 1’inci sırada yer almaktadır. Yunanistan yaklaşık değeri 100 milyar USD eden ve 330 milyon DWT’lik, çoğunluğu tanker ve dökme yük gemisinden oluşan filosu (Roberts, 2018a) ile bu alanda diğer Doğu Akdeniz ülkelerinde büyük üstünlük sağlamaktadır. Türkiye ise dünya çapında 27 milyon DWT’lik deniz ticaret filosu büyüklüğü 15’inci sırada yer almaktadır (Roberts, 2018b). Bu kapsamda Doğu Akdeniz’de deniz ticaret filosu büyüklüğü bakımından Türkiye 2’nci sıradadır. Doğu Akdeniz ülkelerinin BM verilerine göre deniz ticaret filolarında mevcut gemiler ve taşıdıkları yük miktarı açısından karşılaştırması aşağıda yapılmıştır.



Şekil 6.6 : Gemi sayısı açısından karşılaştırma (UNCTAD, 2018).

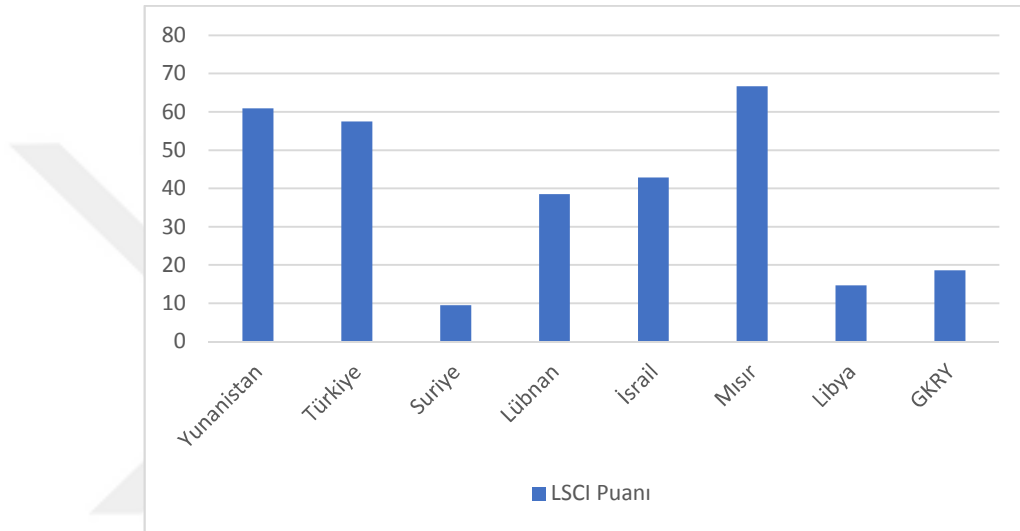


Şekil 6.7 : Yük taşıma kapasitesi açısından karşılaştırma (UNCTAD, 2018).

Netice olarak, Yunanistan, Türkiye ve GKRY küresel deniz ticaret filosu içerisinde bayrak devleti olarak veya gemi sahibi olarak önemli bir seviye de iken diğer Doğu Akdeniz ülkelerinin bu alandaki toplam varlığı dahi deniz ticareti üzerinde kritik bir etki yaratabilecek seviyede değildir. Gerek gemi adedi gerekse taşınabilecek yük kapasitesi açısından yalnızca Türkiye, Yunanistan ve GKRY bölge ortalamaları olan 527 gemi ve 13,75 milyon DWT kapasitenin üzerinde yer alabilmiştir. Bu çerçevede ortalama altında kalan devletlere deniz taşımacılığı puanı olarak 0 verilirken, diğerlerine en yüksek değerlere sahip Yunanistan 100 olacak şekilde orantılı olarak; gemi adedi açısından Türkiye 94, GKRY 74 puan, taşınan yük kapasitesi açısından ise Türkiye 26, GKRY 45,8 puan almıştır.

6.2.1.2 Liman tesisleri

Mavi ekonominin deniz ticareti anlamında en önemli parçalarından birisini limanlar oluşturmaktadır. Büyük ve iyi işletilen limanlar daha fazla yükün elleçlenmesini sağlarken, problemli liman operasyonları ekonomik anlamda kayba sebep olmaktadır. Bu çalışmada, Doğu Akdeniz ülkelerinin limanları; limanların niceliklerinin ve niteliklerinin bir fonksiyonu olarak 100 puan üzerinden değerlendirilmiştir. Nicelik puanı için UNCTAD tarafından oluşturulan LSCI kullanılmıştır (Şekil 6.8).



Şekil 6.8 : LSCI puanı.

Limanların niteliklerinin değerlendirilmesinde ise 7 kriterden oluşan bir hesaplama modeli benimsenmiştir (Bell ve Glaser, 2018). Buna göre her bir Doğu Akdeniz ülkesinin limanları içerisinde, en büyük ve dolayısıyla en yüksek puanı alacak olan liman ülke puanının hesaplanması için seçilmiş ve aşağıdaki çizelge oluşturulmuştur. Çizelgede mevcut sütunların puanlaması ise şu şekilde yapılmıştır.

- Liman büyüklüğü; küçük ise, 25, orta ise 50, büyük ise 75 ve çok büyük ise 100 puan olarak belirlenmiştir.
- Gemi havuzlama imkanı olan limanların mevcut kuru havuzlarının boyutuna göre; küçük 33, orta 66 ve büyük 100 puan almaktadır.
- Diğer kriterler için “+” 100, “-” ise 0 puandır. Alt kriterlerin her biri ana kriterin yarısı 50 puan olarak hesaplamaaya dahil edilmiştir.

Liman niteliği notu her ülkenin seçilen limanlarının toplam puanının kriter sayısına bölünmesi ile hesaplanmıştır.

Çizelge 6.5 : Liman niteliği puanı.

Liman İsmi	Liman Büyüklüğü	Giriş Hizmeti	Römork Hizmeti	Bağlantı		Lojistik		Sağlık Hizmeti	Havuz	Nitelik Puanı
				Hava	Tren	Yakıt	Su			
Mersin	Büyük	+	+	+	+	+	+	+	-	82.1
Pire	Büyük	+	+	+	+	+	+	+	Büyük	96.4
Tripoli	Orta	+	+	+	+	-	+	+	Orta	81
Beyrut	Büyük	+	+	+	+	+	+	+	-	82.1
Latakia	Orta	+	+	-	-	+	+	+	-	50
Hayfa	Orta	+	+	+	+	+	+	+	Orta	88
Port Said	Orta	+	+	+	+	+	+	+	Büyük	92.8
Gazimagusa	Küçük	+	+	+	-	+	+	+	-	67.8
Limasol	Küçük	+	+	+	-	+	+	+	Küçük	72.5

Çizelge 6.6 : Deniz taşımacılığı puanı.

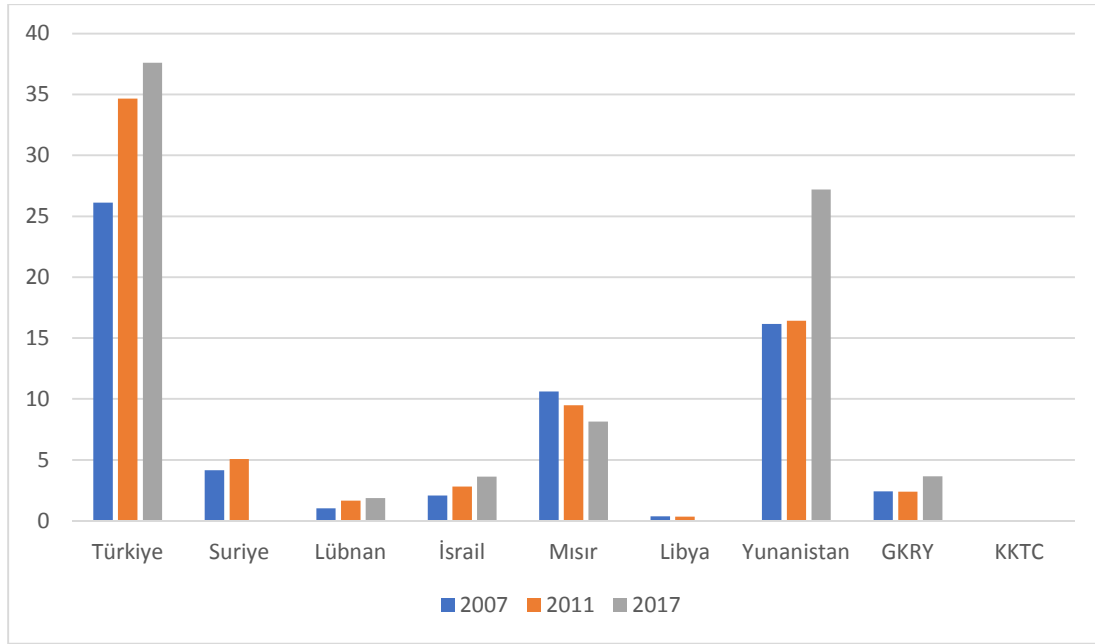
Ülke	DTF		LTP		DTP
	Gemi Adedi	Yük Kapasitesi	Nitelik	Nicelik	
Türkiye	94	26	82.1	57.45	64.8
Yunanistan	100	100	100	60.92	90.2
Libya	0	0	81	14.7	23.9
Mısır	0	0	92.8	66.72	39.8
İsrail	0	0	88	42.87	30.7
Lübnan	0	0	82.1	38.54	30.1
Suriye	0	0	50	9.54	14.8
KKTC	0	0	67.8	0	16.9
GKRY	74	45.8	72.5	18.64	52.7

6.2.2 Turizm

Uluslararası turizm hacmi dünya çapında 1997 yılı itibarı ile 584 milyar kişi iken bu rakam 2017 yılı sonunda yaklaşık 3 katına çıkarak 1.3 trilyona ulaşmıştır. Turizm gelirleri açısından da orantılı bir yükseliş söz konusudur. 1997 yılında 524 milyar USD civarında toplam turizm geliri, 1.5 trilyon USD seviyesini geçmiştir (The World Bank, 2018b).

6.2.2.1 Genel turizm verileri

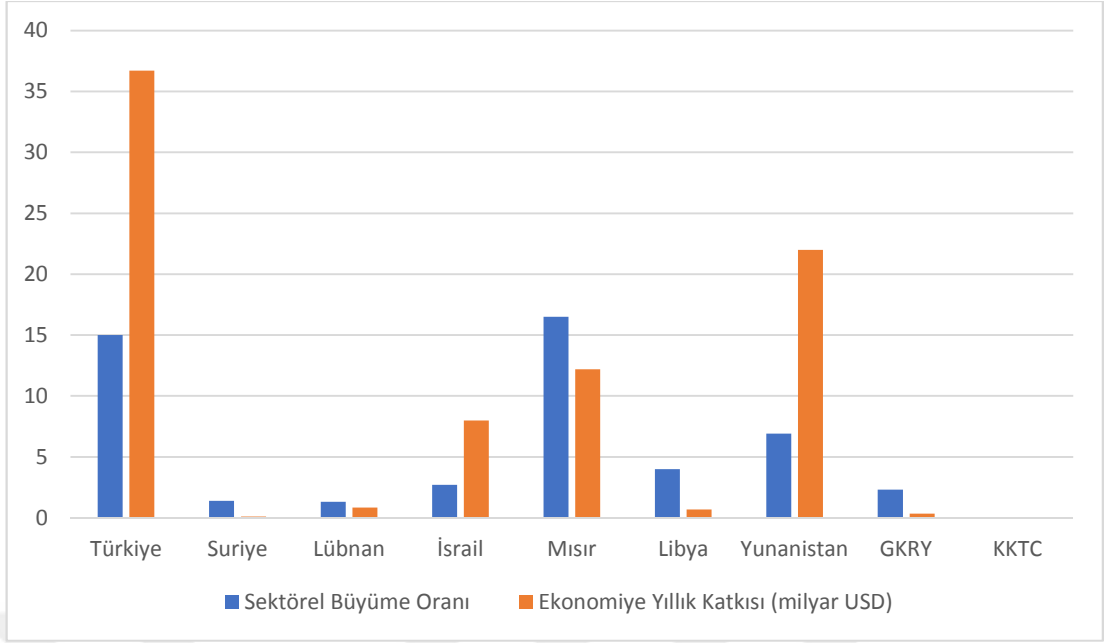
Doğu Akdeniz havzası turizm için son derece elverişli bir bölge olup, özellikle sahilدار ülkelerin turizm faaliyetlerinin denize dayalı olması bu çalışma açısından turizmin önemini artırmaktadır. Doğu Akdeniz’de turizm faaliyetleri deniz ve kruvaziyer turizmi, gastronomi turizmi, dini turizm ve dalış turizmi gibi alanlara odaklanmış durumdadır. Birçok ülke için önemli bir gelir kalemi olan turizm konusunda Doğu Akdeniz ülkeleri arasında Türkiye, Yunanistan ve Mısır ön plana çıkarken, Libya ve Suriye bu alanda en düşük hacme sahip ülkeler olarak göze çarpmaktadır (Şekil 6.9).



Şekil 6.9 : Uluslararası turist sayıları (milyon kişi) (UN WTO, 2019).

Arap baharının Doğu Akdeniz havzasındaki turizm faaliyetlerine etkisi incelendiğinde, Mısır ve Libya üzerinde oluşan olumsuz etkinin Türkiye'ye olumlu olarak yansıdığı görülmüş, Yunanistan üzerinde yarattığı etki ise tam olarak tespit edilememiştir (Perles-Ribes vd., 2018). BM Dünya Turizm Teşkilatı verilerine göre, Doğu Akdeniz ülkelerine uluslararası giriş yapan kişi sayısı incelendiğinde bahse konu etki gözlenebilmektedir (UN WTO, 2019).

Turizm hacminin güvenlik ortamı ile doğru orantılı olduğu günümüz şartlarında toprakları üzerinde iç savaş yaşayan, küresel terör ve suç örgütlerine ev sahipliği yapan veya bu örgütlerin doğrudan hedefi haline gelmiş ülkelerin turizm potansiyelindeki düşüş de açık olarak görülebilmektedir. Bahse konu verilerin incelenmesi neticesinde; 10 yıllık süreçte, Türkiye ve Yunanistan kayda değer bir yükseliş gösterirken, Mısır'da açık bir düşüş trendi, Libya ve Suriye'de ise düşüşün ötesinde turizmin kayıt altına alınamadığı bir ortam oluşmuştur. Doğal olarak genel turizm verilerinde kaydedilen eğilimler, kıyılarda yürütülen turizm faaliyetlerini de yansıtmaktadır. Ülke bazında Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi ile Oxford Economics'in 2018 yılı verilerine göre yapılan değerlendirmeler Şekil 6.10'da belirtilmiştir.



Şekil 6.10 : Turizmin ekonomik katkısı (WTTC, 2019a).

Şekil 6.9’da mevcut veriler, Türkiye’nin bölgede turizmden istikrarlı bir sektörel büyüme oranı ile en fazla gelir elde eden ülke olduğunu ortaya koyarken, toprakları üzerinde iç savaş yaşayan, küresel terör ve suç örgütlerine ev sahipliği yapan veya bu örgütlerin doğrudan hedefi haline gelmiş ülkelerin düşük bir büyüme oranı tuttururken, turizmin ekonomiye katkısı da sınırlı olmaktadır.

Dünya Seyahat ve Turizm Konseyi’nin verilerine göre 2018 yılında turizmin ekonomiye en fazla katkı sağladığı 20 ülke listesinde Doğu Akdeniz ülkelerinden yalnızca Türkiye kendisine 15’inci sırada yer bulabilmiştir. 2018 yılında turizm gelirleri en fazla büyüyen 20 ülke arasında ise Doğu Akdeniz ülkeleri içerisinde Türkiye ve Mısır 4 ve 5’inci sıralarda yer almayı başarmıştır (WTTC, 2019b).

Yukarıdaki veriler çerçevesinde ülkelerin turizm konusundaki performansları ve ülke gayrisafi milli hasılasında yarattığı maddi etkiye göre Doğu Akdeniz devletleri; Türkiye, Yunanistan, Mısır, GKRY, İsrail, Lübnan, Libya ve Suriye şeklinde sıralanmaktadır. Bu çerçevede 100 üzerinden her bir ülkeye verilen genel turizm puanı (GTP) her bir sıra 12.5 puan artacak şekilde Çizelge 6.7’de sunulmuştur.

Çizelge 6.7 : Doğu Akdeniz ülkeleri genel turizm puanı.

Genel Turizm Puanı	
Türkiye	100
Yunanistan	87.5
Libya	25
Mısır	75
İsrail	50
Lübnan	37.5
Suriye	12.5
KKTC	62.5
GKRY	62.5

6.2.2.2 Kruvaziyer turizmi (KRP)

Küresel turizmin müşterisi olan turistlerin, 2013 yılı verilerine göre %53'ü havayolu, %40'ı karayolu, %2'si demiryolu ve %5'i ise denizyolunu kullanmayı tercih etmiştir. Sadece yolcu taşımacılığı ile 2013 yılı turizm gelirlerinin %29'u elde edilmiştir.

Turizm alanında özel bir yere sahip olan kruvaziyer turizmi, Akdeniz ülkeleri için önemli bir gelir kaynağıdır. Dünya kruvaziyer turizmi pastasından Akdeniz'e düşen pay 2005 yılında %12,6 iken 2015 yılında %19,5'e yükselmiştir (Medcruise Association, 2015). Bölge bazında Akdeniz'in batı kesimi %67,4 ile pastadan en büyük payı alırken, bu alanda Doğu Akdeniz'e yalnızca %12,6'lık bir dilim düşmektedir (Yağcı ve Akdağ, 2016). Bu oran ile coğrafi olarak çok daha dar olan Adriyatik'ten dahi geride kalan Doğu Akdeniz devletlerinin vatandaşları da kruvaziyer turizminin müşterisi olarak küçük bir paya sahiptir. 2015 yılı verilerine göre küresel kruvaziyer gemisi yolcularının %25,9'u Avrupa ve %0,2'si Orta Doğu/Asya ülkeleri vatandaşı iken, ülke bazında Doğu Akdeniz ülkelerinin hiç birisi bu oranlar içerisinde sayılmamaktadır (Stojanovic vd., 2014).

Kruvaziyer turizminin diğer kolu olan limanlar açısından Doğu Akdeniz devletleri ele alındığında ise küresel pastadan pay alacak büyüklük ve yolcu hacmine sahip tek limanın Yunanistan'a ait Pire limanı olduğu görülmektedir (Ehtiyar, 2016). Limanların sayısı bakımından da Akdeniz'in Doğusu ile Batısı arasındaki fark Şekil 6.11'de açık olarak görülebilmektedir. Beşinci bölümde açıklanan gerekçeler nedeniyle turizm gelirleri düşük olan ülkelerin kruvaziyer turizmi için bir çekim merkezi olması da mümkün görülmemektedir. Bununla birlikte Akdeniz genelinde kruvaziyer turizminden alınan payın %17.3 (Kennedy, 2019) ile Karayiplerden sonra ikinci sırada olması sayesinde bu turizm tipine yönelik ilginin artma ihtimali

(Legorburu vd., 2018) ve Türkiye'nin özellikle İstanbul'a inşa etmekte olduğu yeni limanlar ile Doğu Akdeniz ülkeleri içerisinde kruvaziyer turizmi gelirlerini artırması beklenmektedir.



Şekil 6.11 : Akdeniz'de kruvaziyer terminalleri.

Gemi büyüklüğü ve tatil süreleri açısından ele alındığında, Uzak Doğu ülkeleri ile Karayipler'in aksine Doğu Akdeniz havzasında yürütülen kruvaziyer turizmi göreceli olarak daha küçük gemiler ile ve daha kısa sürelerde yapılmakta ve düzenlenen turların hiçbirisi Doğu Akdeniz ülkeleri ile sınırlı kalmamaktadır (Güzel, 2006).

Çalışmaya konu olan Doğu Akdeniz'de kruvaziyer limanları, Yunanistan'a ait olan Girit adasında bulunan Chania ve Heraklion limanları, Türkiye'ye ait Antalya ve Alanya limanları, İsrail'e ait Ashdod limanı, Mısır'a ait Port Said ve İskenderiye limanları ile GKRY topraklarında yer alan Latsi, Paphos, Limasol ve Larnaka limanlarıdır. Suriye, Lübnan, Libya ve KKTC'nin bu tasnife uygun nitelikte limanı bulunmamaktadır. Bahse konu limanlardan hiçbirisi Akdeniz çapında ilk 20 kruvaziyer limanı arasına girememiştir. En büyük yolcu hacmine sahip olan limanlar ise Girit adasında yer alan Heraklion ve Chania limanlarıdır. (Di Cesare vd., 2019). Bu limanlara 2018 yılı içerisinde gelen kruvaziyer gemisi veya feribot adetleri ile taşıdıkları yolcu miktarları Çizelge 6.8'de belirtilmiştir. Doğu Akdeniz ülkeleri arasında küresel çapta hizmet verebilen yegane kruvaziyer gemi operatörü Yunanistan'da konuşlu bulunan Celebrity Cruises adlı firmadır. Bunun dışında kalanlar ise nispeten daha küçük boyutlu veya bölgesel firmalardır (Bayazıt, 2015).

Kruvaziyer turizmi konusunda özetle; Doğu Akdeniz ülkeleri küresel ve bölgesel çapta ne turist sayısı ne de liman işletmeciliği açısından büyük pay sahibi değildir. Bu doğrultuda bölgesel olarak Yunanistan ve ardından Türkiye ön plana çıkmasına rağmen; kruvaziyer turizmi gelirlerinin ülkelerin turizm gelirleri içerisindeki düşük

seviyesi ve bir kısım Doğu Akdeniz ülkesi için bu konuda veri edinilememesi, yapılan hesaplamada bu gelir kaleminin ihmal edilmesine sebep olmuş ve puanlama her bir devletin Doğu Akdeniz'deki kruvaziyer limanlarına gelen yolcu sayısı, gemi adedi ve Doğu Akdeniz'de bulunan kruvaziyer limanlarının sayısına bağlı olarak yapılmıştır.

Çizelge 6.8 : Doğu Akdeniz ülkeleri kruvaziyer turizmi puanı (Di Cesare vd., 2019).

	Yolcu Sayısı	Gemi Sayısı	Liman Sayısı	Seyahat Başına Yolcu	Kruvaziyer Turizmi Puanı
Türkiye	32185	38	2	423.5	16
Yunanistan	437873	265	2	826.2	31
Libya	0	0	0	0	0
Mısır	106931	77	2	694.4	26
İsrail	20633	38	1	543	20
Lübnan	0	0	0	0	0
Suriye	0	0	0	0	0
GKRY	31089	40	4	194.3	7

Yukarıdaki bilgiler çerçevesinde 2018 yılında her ülkenin kruvaziyer limanlarına gelen gemi başına yolcu adedi hesaplanmış ve bu değerler, ortalama yolcu sayısı ile oranlanarak, 100 üzerinden ağırlıklı kruvaziyer turizmi puanının hesaplanmasında kullanılmıştır. Lübnan, Libya ve Suriye'nin kruvaziyer limanları olmasına rağmen son 3 yılda herhangi bir gemi tarafından ziyaret edilmediğinden, hesaplama katılmamıştır.

6.2.2.3 Kıyı turizmi faaliyetleri

Kıyı turizmi bir devletin denizden elde ettiği gelirler arasında önemli bir paya sahiptir. Kıyı turizmi; bu sektörde sağlanan istihdam imkanları ve bunların sürdürülebilirliği, kıyı turizmi gelirlerinin genel anlamda yaşam kalitesine ve devletin GSYİH'ye sağladığı katkı şeklinde ifade edilmektedir (Ocean Health Index, 2018b). Bu noktada Doğu Akdeniz ülkelerinin büyük çoğunluğunu doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen politik krizler, iç savaşlar ile bunların yansımaları ve ekonomik dalgalanmalar kıyı turizminden elde edilen gelirlerin de düşmesine ve buna bağlı olarak istihdam ve ekonomiye katkısının kısıtlı olmasına neden olmaktadır.

Bu katkının ölçülebilmesi amacıyla Ocean Health Index kuruluşunun 2018 yılı verilerinden istifade edilmiş ve kıyı turizmi faaliyetlerini doğrudan hedef alan

“Tourism and Recreation Goal (TRG)” ve “Coastal Livelihood and Economics (CLE)” göstergeleri esas alınmıştır. Bunlardan “Tourism and Recreation Goal” ülkelerin toplam istihdamı içerisinde turizm alanında çalışanların oranına göre belirlenmekte olup, toplam istihdamın %9.5’inin kıyı turizminde istihdam edilmesi halinde o ülke 100 puan ile değerlendirilmektedir (Bell ve Glaser, 2018).

Bu faktörün, yüksek nüfus ve buna bağlı olarak göreceli daha yüksek işsiz barındıran ülkelerin değerlendirmesinde yetersiz kalabileceğinden hareketle aynı kuruluşun “Coastal Livelihood and Economics” faktörü de hesaplamaaya dahil edilmiş, böylece denizden sağlanan ekonomik faydanın sosyal yönü de dikkate alınmıştır. Bu çerçevede Doğu Akdeniz ülkelerine ait kıyı turizmi puanı (KTP) Çizelge 6.9’da sunulmuştur.

Çizelge 6.9: Doğu Akdeniz Ülkeleri Kıyı Turizmi Puanı

	TRG	CLE	KTP
Türkiye	3	100	51.5
Yunanistan	100	64	82
Libya	0	66	33
Mısır	32	98	65
İsrail	18	100	59
Lübnan	16	83	44.5
Suriye	0	100	50
GKRY	70	67	68.5

Yukarıda yapılan açıklama ve hesaplar çerçevesinde Doğu Akdeniz ülkeleri için “Turizm Puanı (TP)” Çizelge 6.10’da belirtilen şekilde genel turizm puanı, kruvaziyer turizmi puanı ve kıyı turizmi puanının aritmetik ortalaması alınarak 0-100 arasında bir değer olarak tespit edilmiştir.

Çizelge 6.10 : Doğu Akdeniz ülkeleri turizm puanı.

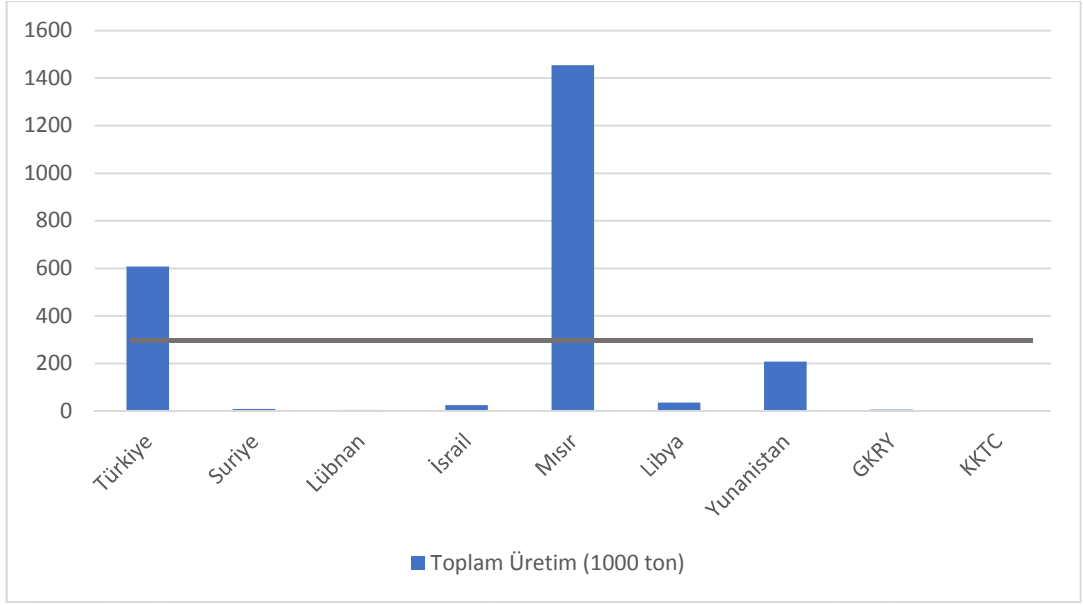
	GTP	KRP	KTP	TP
Türkiye	100	16	51.5	58.5
Yunanistan	87.5	31	82	66.8
Libya	25	0	33	19.3
Mısır	75	26	65	55.3
İsrail	50	20	59	43
Lübnan	37.5	0	44.5	27.3
Suriye	12.5	0	50	20.8
KKTC	62.2	0	50	37.4
GKRY	62.5	7	68.5	46

6.2.3 Balıkçılık

BM Gıda ve Tarım Organizasyonu verilerine göre; 2013 yılı itibarıyla küresel çapta balık tüketimi, sığır eti tüketimini geçmiştir. Bu anlamda son derece kritik bir besin kaynağı olan balığın küresel toplam ticareti hacmi 133.244.854.000 USD olup, bunun %94.5'i en büyük 50 ihracatçı ülke eliyle dünya piyasalarına sunulmaktadır. Doğu Akdeniz'de balık avcılığı konusunda lider ülkeler 431.909 ton ile Türkiye ve 344.112 ton ile Mısır'dır. Türkiye aynı zamanda ihracat hacmi açısından da 695.245 bin USD ile bölgenin lideri konumunda bulunmaktadır (UN FAO, 2017). Balıkçılık yalnızca ekonomik hacmi ile değil, bu iş kolunda yaratılan istihdam ile de mavi ekonomi için önemli bir gelir kaynağıdır. Sektörün bölgesel liderleri olan Türkiye ve Mısır'da 2015 yılı itibarıyla 35-40 bin kişi istihdam edilmiştir. 2013 verilerine göre Yunanistan açık deniz balıkçılığında, dünya çapında avlanan toplam balık miktarının %2.2'sini, Türkiye ise %1.9'unu tutmuştur. Mısır ise balıkçılık sektörünün önemli bir aktörü olmakla birlikte balıkçılık hacmi daha çok iç sularda bulunan balık çiftliklerine yöneltilmiştir. (Zhou, 2015). Mısır 2015 yılında ürettiği toplam 1.2 milyon ton kültür balığı ile bu alanda dünyanın en büyük on üreticisi arasında yer almıştır. Ayrıca Türkiye ve Mısır 2015 yılında yıllık 200.000 ton üzerinde balık avlayan ve yıllık küresel balık avının %93'ünü gerçekleştiren 59 ülke içerisinde yer alırken, diğer Doğu Akdeniz ülkeleri kendilerine geriye kalan %7'lik dilimde yer bulmuştur (UN FAO, 2017).

Bir devletin balıkçılık geliri denildiğinde, devletlerin açık denizde avladığı balıklar ile egemenlik alanlarında bulunan sularda üretim tesisleri eliyle yürüttüğü kültür balığı yetiştiriciliğinin ekonomik toplamı anlaşılmaktadır. Bu hesaplama yalnızca beyan edilen veya devlet uygulamaları ile tespit edilen avlanma ve yetiştirme rakamlarını yansıtmakta olup, kesin olarak hesaplanamadığından YDB balıkçılık faaliyeti verileri burada göz ardı edilmektedir (Bell ve Glaser, 2018).

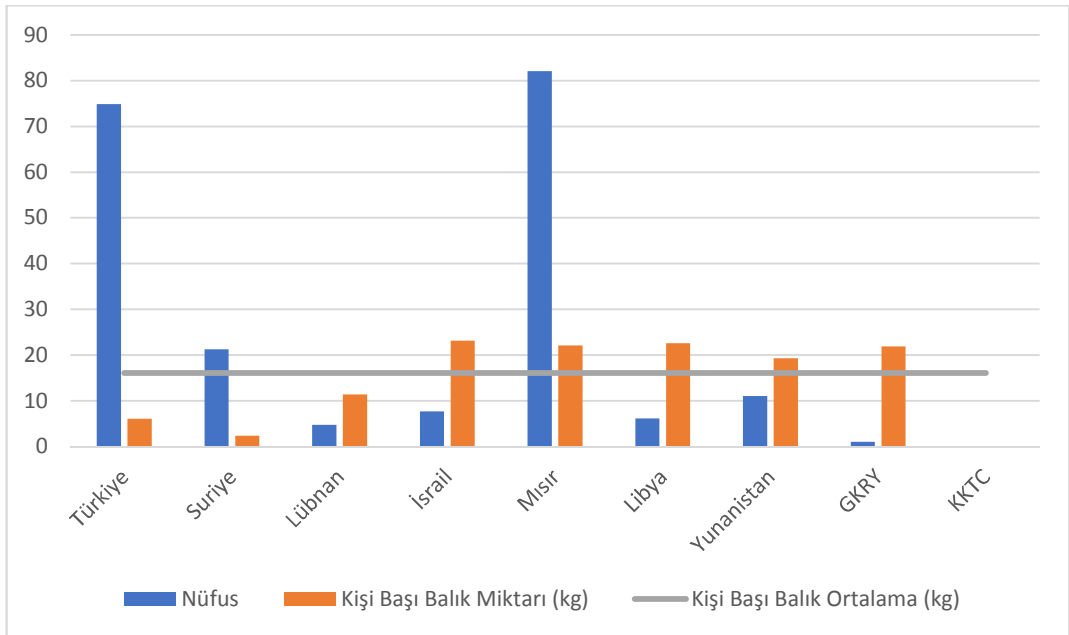
2013 yılı verilerine göre küresel çapta kişi başına düşen yıllık ortalama balık miktarı 19.8 kg, 2015 yılı verilerine göre ise 20.3 kg. olarak tespit edilmiştir (UN FAO, 2017). BM Yiyecek ve Tarım Örgütü verileri çerçevesinde 2013 yılında yapılan istatistiklere göre Doğu Akdeniz ülkelerinin balık av ve üretimi, kişi başına düşen balık miktarları, balığın farklı sanayi kollarında kullanılması ve ihracı ile elde edilen katma değer aşağıdaki şekillerde sunulmuştur.



Şekil 6.12 : Doğu Akdeniz ülkelerinin yıllık balık üretimi (2013) (UN FAO, 2017).

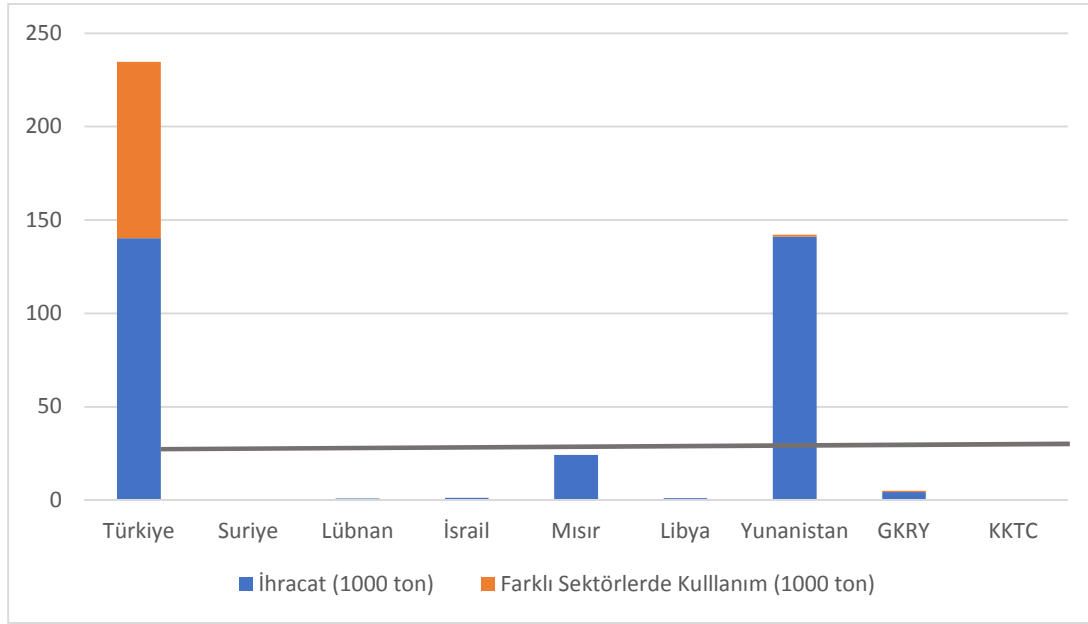
Balık üretimi konusunda Mısır bölgenin lideri konumunda iken Türkiye ve Yunanistan onu takip etmektedir. Bölgenin yıllık üretim ortalaması 2013 yılında 294.060 ton olarak gerçekleşmiş, Mısır, Türkiye ve Yunanistan haricinde kalan diğer ülkeler bu değerin altında üretim yapabilmıştır.

2013 yılında BM Nüfus Birimi verilerine dayanarak 2013 yılında Doğu Akdeniz ülkelerinin nüfuslarına göre kişi başına düşen yıllık balık miktarı Şekil 6.13'te sunulmuştur.



Şekil 6.13: Nüfus ve kişi başına düşen balık miktarı (2013) (UN FAO, 2017).

Grafikten anlaşılacağı üzere ülkelerin balıkçılıktan istifade ile sağladıkları kaynakların vatandaşlara aktarılması konusunda Türkiye, Suriye ve Lübnan haricindeki diğer Doğu Akdeniz ülkeleri, bölgesel ortalama olan 16.1 kg seviyesinin üzerinde performans göstermiştir. Bununla birlikte balık ürünlerinden yalnızca arz edilmek suretiyle gelir elde edilmemekte, buna ilave olarak farklı sektörlerde kullanım ve ihracat gibi faaliyetlerde kullanılan balıklar ekonomik fayda yaratmaktadır. Bu şekilde Doğu Akdeniz ülkelerinin oluşturduğu ilave fayda Şekil 6.14’te olduğu gibidir.



Şekil 6.14: Balıkçılığın sağladığı ilave ekonomik faydalar (2013) (UN FAO, 2017).

Bu veriler çerçevesinde, balık ürünlerini katma değer yaratacak şekilde farklı endüstrilerde veya ihracat maksadıyla, bölgesel ortalama olan 25.593 tonun üzerinde kullanabilen ülkeler Türkiye ve Yunanistan’dır.

Sonuç olarak balıkçılık konusunda; toplam üretim (TÜ), kişi başına düşen balık (KDB) miktarı ve balıkçılığın sağladığı diğer ekonomik katma değer (DEK), BM Yiyecek ve Tarım Ajansının 2013 verilerine göre değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, balıkçılık puanı, her bir veri için bölgesel ortalamanın üzerine çıkan devletlere 100, ortalamanın %75-99’u aralığında performans gösterenlere 75, ortalamanın %50-74’ü aralığında performans gösterenlere 50, ortalamanın %25-49 aralığında olanlara 25 ve bunun altında kalanlara 0 verilip, üç kriterden alınan puanların aritmetik ortalaması bulunarak tespit edilmiştir.

$$BP = \frac{TÜ+KDB+DEK}{3} \quad (6.3)$$

Bu hesaplama neticesinde ülkelerin balıkçılık puanları Çizelge 6.11’de sunulmuştur.

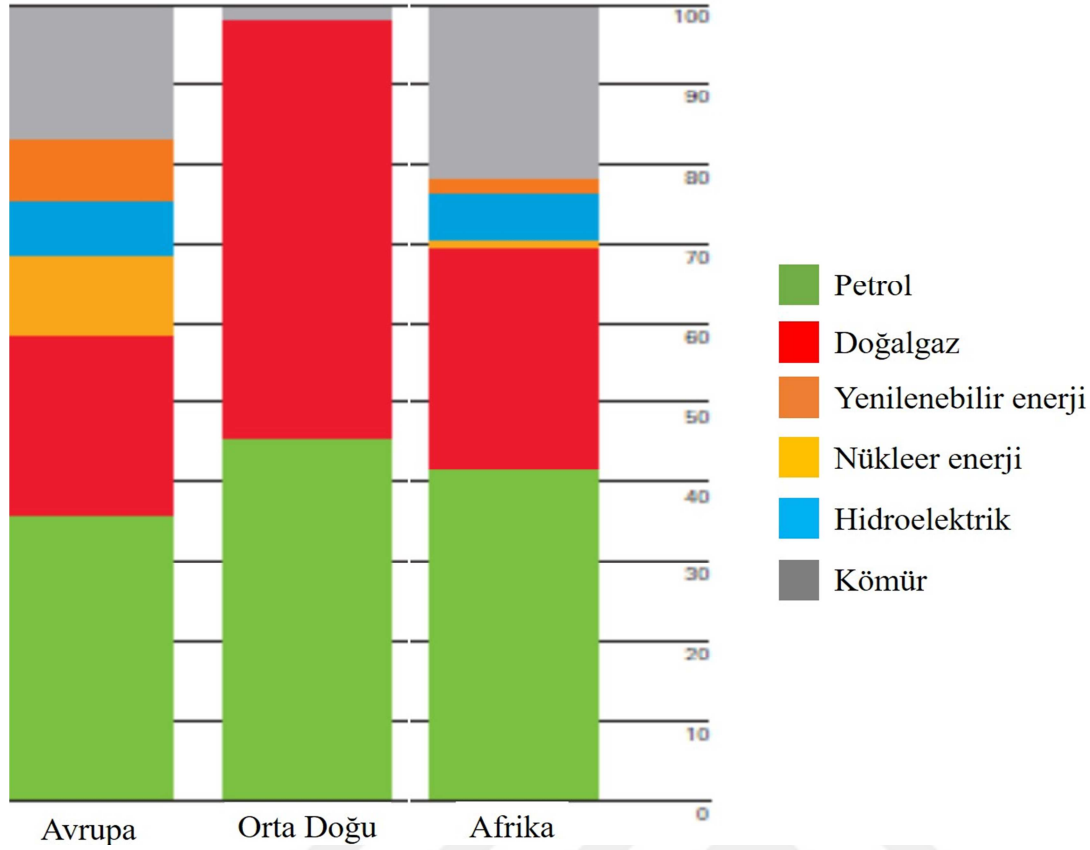
Çizelge 6.11 : Balıkçılık puanı.

	TÜ	KDB	DEK	BP
Türkiye	100	25	100	75
Yunanistan	75	100	100	91,6
Libya	0	100	0	33,3
Mısır	100	100	25	75
İsrail	0	100	0	33,3
Lübnan	0	50	0	16,7
Suriye	0	0	0	0
KKTC	0	100	0	33,5
GKRY	0	100	0	33,5

6.2.4 Doğal kaynaklardan faydalanma

Doğu Akdeniz havzası, deniz yatağının altında bulunan zengin petrol, doğalgaz ve hidrokarbon rezervleri ile birçok devlet ve uluslararası aktörün buluşma noktası olmuştur. Doğu Akdeniz Gaz Forumu (EMGF) adı verilen organizasyon şemsiyesi altında toplanan Mısır, Yunanistan, İsrail, GKRY, Ürdün, Filistin ve İtalya bunun en güncel örneğini oluşturmaktadır. Kahire’de bakanlar seviyesinde ilk toplantısını yapan EMGF’ye ABD Enerji Bakanı, AB Komisyonu Enerji Direktörü ile Fransa ve Dünya Bankasından temsilciler de katılmıştır (Küçük, 2019). Bu kolektif yapı içerisinde küresel enerji firmaları³⁶, üye devletlerin ilan etmiş oldukları ancak büyük kısmı halen itilafı olan MEB’ler dahilinde enerji rezervlerini arama ve çıkarma maksadı için yer almaktadır. Doğu Akdeniz ülkelerini de kapsayan, Avrupa, Orta Doğu ve Afrika kıtalarının 2018 yılında enerji ihtiyacı muhtelif kaynaklara göre Şekil 6.15’te gösterilmiştir. Açık olarak görüleceği üzere petrol ve doğalgaz halen bölgenin temel enerji gereksinimlerine yönelik kaynaklar olma özelliğini muhafaza etmektedir (BP, 2019).

³⁶ ENİ, Total, Exxon Mobil, Qatar Petroleum, Repsol, Noble Energy, Energean Oil and Gas, KOGAS, Shell, Delek, CHC ve Hellenic Petroleum.



Şekil 6.15 : Avrupa, Orta Doğu ve Afrika enerji tüketim oranları (BP, 2019).

ABD Enerji İdaresi verilerine göre 2018 yılında dünyada toplam 127 ülkede petrol ve diğer sıvı kaynakların üretimi yapılmış olup, bu ülkeler arasında Doğu Akdeniz ülkelerinden Libya 20'nci sırada yer almıştır. 1.074.000 varil üretim yapan Libya'yı takip eden diğer Doğu Akdeniz ülkeleri ise, 668.000 varil ile Mısır, 73.000 varil ile Türkiye, 28.000 varil ile Suriye, 15.000 varil ile Yunanistan ve 6400 varil ile İsrail'dir. Lübnan, KKTC ve GKRY'nin bu kapsamda üretimi bulunmamaktadır (eia, 2018).

Türkiye, gelişen ekonomisi ve artan enerji ihtiyacı ile petrol ve doğalgaz konusunda ithalatçı bir ülke konumundadır. 2015 yılı itibarıyla artan bir trend ile ihtiyacı 900.000 varil iken üretimi ise 100.000 varilin altındadır. Doğalgaz konusunda da benzer bir durum söz konusu olup, Türkiye petrol ve doğalgaz üretenden ziyade boru hatları ile nakli konusunda bölgenin kilit ülkesi konumunda bulunmaktadır (eia, 2017a). Enerji konusunda kömür rezervi açısından zengin olan Türkiye (BP, 2019), 2019 yılı itibarıyla Doğu Akdeniz'de 2 araştırma gemisi (Oruçreis ve Barbaros Hayreddin) ve 2 sondaj gemisi ile (Yavuz ve Fatih) ile denizde doğal kaynakların araştırılması ve çıkarılması çalışmalarına devam etmektedir.

Yunanistan gerek petrol gerekse doğalgaz açısından ihtiyaç-üretim bağlamında Türkiye ile benzer özellikler taşımaktadır. Kömür üretimi konusunda dünyada 19'uncu sırada yer almaktadır. Bununla birlikte İyon Denizindeki MEB'i ve Doğu Akdeniz'de Girit güneyinde kalan sahalarda Exxon, TOTAL, Repsol, Edison gibi küresel enerji firmalarına ruhsat vererek pazardan pay almak istemektedir. Halen deniz üzerinde kurulu araştırma veya çıkarma tesisi bulunmamaktadır (eastmedforum, 2018).

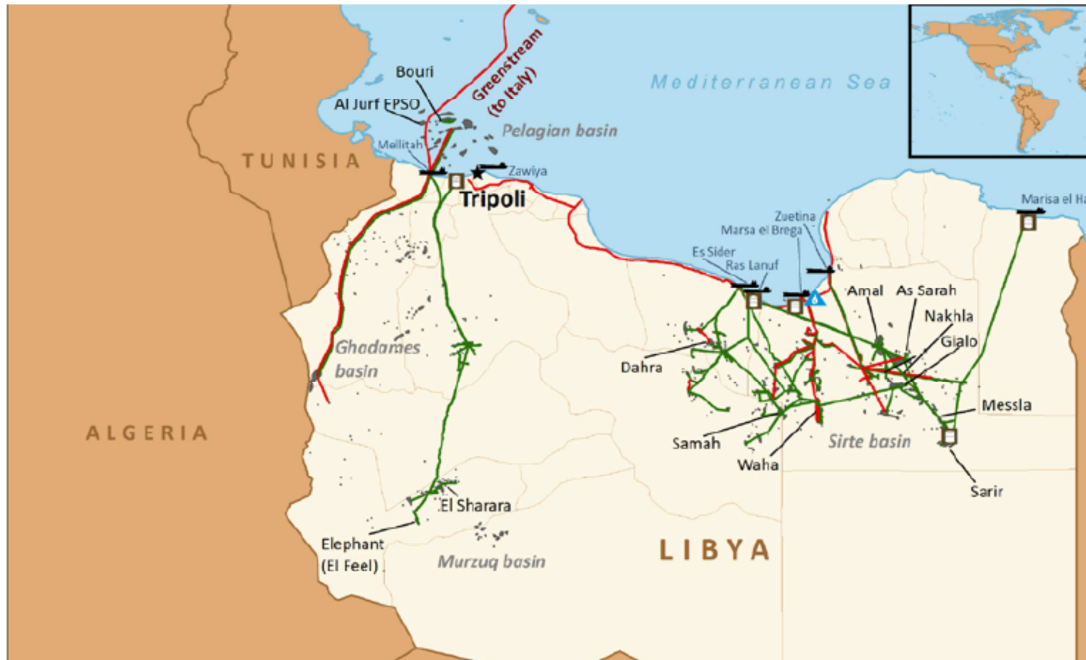


Şekil 6.16: İyon Denizi ve Girit güneyinde ruhsat sahaları.

2019 yılı itibarıyla Doğu Akdeniz ülkeleri arasında denizde konuşlu bulunan petrol, doğalgaz veya hidrokarbon çıkarma tesisleri ve elde edilen doğal kaynak bakımından Mısır öne çıkmaktadır. 2018 yılı verilerine göre toplam petrol rezervi 400 milyon ton ve günlük petrol üretimi 670.000 varildir. (32.7 milyon ton). 2016 yılı itibarıyla doğalgaz ithalatçısı iken, Batı Nil Deltası (3 proje alanı), Nooros (1 proje alanı), Atoll (1 proje alanı) ve Zohr (2 proje alanı) sahalarında 2015 yılında başladığı çalışmalar neticesinde toplam rezervini 2018 yılı sonunda 75.5 trilyon ft³ (2.14 trilyon ton) seviyesine çıkarmıştır. 2018 yılında elde edilen toplam 2069.4 milyar ft³ hacmindeki doğalgazın (BP, 2019), 2025.7 milyar ft³'lük kısmı (günde 5.55 milyar

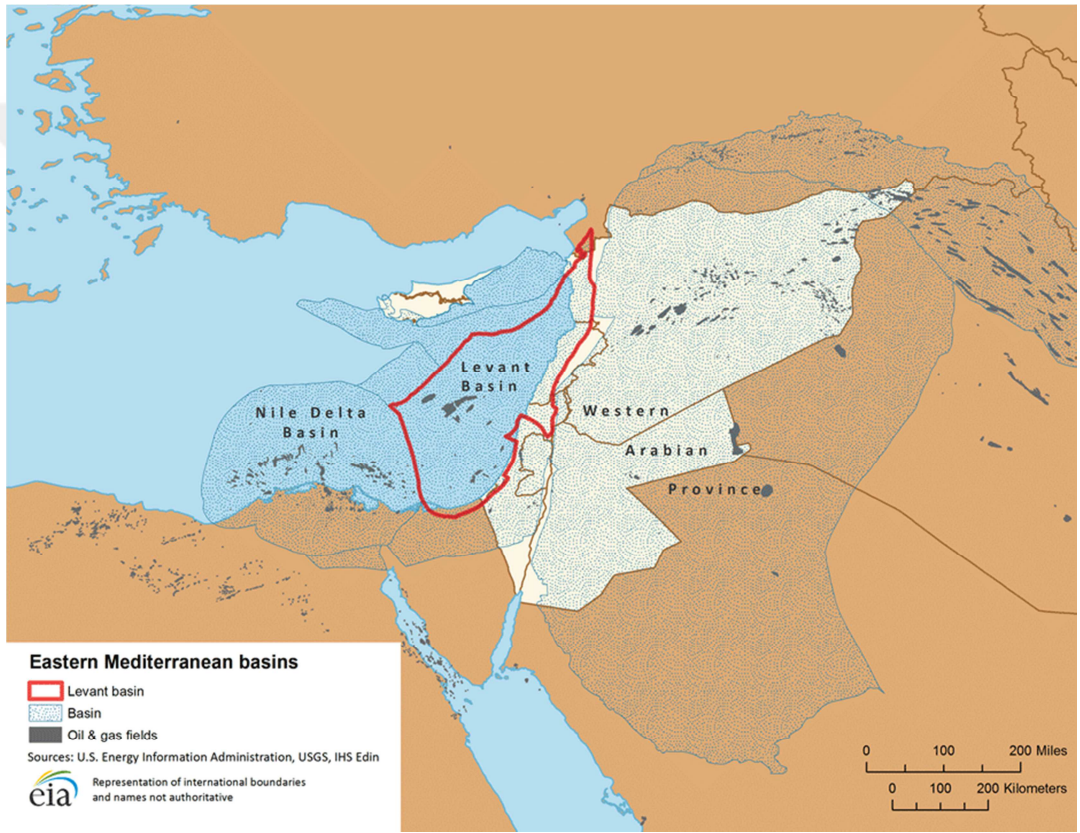
ft³) denizde kurulu tesislerden elde edilmiş ve toplam üretimin %97'si bu tesislerden sağlanmıştır (Han, 2018).

Petrol İhraç Eden Ülkeler Organizasyonu (OPEC)'nin üyesi olan Libya'nın 2018 yılı sonu itibarıyla rezervi; 1.4 trilyon ton doğalgaz ve 6.3 milyon ton petroldür. Günlük üretim miktarları ise, ham petrolde 988.000 varil, doğalgazda ise 21.000 varil olarak gerçekleşmektedir (BP, 2019). Ham petrol rezervleri itibarıyla dünyada 9'uncu sırada yer alan Libya, toplam petrol ve türevlerinin üretiminde ise dünyada 20'nci sıradadır. Toprakları büyük oranda araştırılmamış durumda olan Libya, Arap Baharı etkisi ile 2011-2012 yıllarında günlük 1.6 milyon varil ham petrol üretiminden, 0 seviyesine kadar düşmüştür. 2019 yılı itibarıyla petrolün büyük çoğunluğu ve doğalgazın tamamı karada konuşlu tesislerden elde edilirken, batıda Melitah limanı açıklarında Eni ve Total firmaları ile ortak işletilen Bouri ve Al Jurf isimli 2 adet deniz üzerinde kurulu petrol arama ve sondaj platformu bulunmaktadır (Asghedom, 2015). Libya'da iç savaş nedeniyle petrol tesisleri Libya Ulusal Ordusu (LNA) ve Ulusal Mutabakat Hükümeti (GNA) arasında el değiştirmekte ve güncel üretim kapasiteleri değişiklik gösterebilmektedir. Bouri ve Al Jurf petrol platformlarının günlük kapasitesi 100.000 varil petrol olup, BP verilerine göre günlük toplam ham petrol üretimi olan 1.010.000 varilin yaklaşık %10'una karşılık gelmektedir (BP, 2019) (Stephen, 2019).



Şekil 6.17 : Libya'ya ait petrol ve doğalgaz tesisleri.

Suriye'nin 2018 yılı itibarıyla 300 milyon ton petrol rezervi olup, 2018 yılındaki toplam üretimi 1.1 milyon tondur. İç savaş öncesinde 2011 yılında 16.9 milyon ton olan petrol üretimi, tesislerin elden çıkması veya çalışmaması neticesinde 1.1 milyon tona kadar inmiştir. Doğalgaz rezervi ise 300 milyar ton, 2018 yılı üretimi ise 3.6 milyar tondur. Petrol sektörüne nazaran iç savaştan daha az etkilenmiş olsa da 2011 yılında 7.4 milyar ton olan yıllık üretim seviyesi 2018 yılına gelindiğinde yaklaşık %50 oranında azalmıştır. Şekil 6.18'de belirtilen Levant havzasında yer alan Suriye'nin henüz deniz üzerinde herhangi bir doğal kaynak araştırma veya sondaj tesisi mevcut değildir (BP, 2019).



Şekil 6.18: Levant ve Nil deltası havzaları (eia, 2015).

İsrail 2018 yılı itibarıyla 400 milyar tonluk doğalgaz rezervine hakim durumdadır (BP, 2019). İsrail'in kayda değer bir ham petrol rezervi olmamakla birlikte 2015 yılından itibaren Ürdün sınırında yer alan Ölü Deniz çevresinde ve Golan Tepeleri civarında bulunan rezervler ile 2017 yılı itibarıyla 14 milyon varillik bir rezerve sahip olduğu tahmin edilmektedir. Deniz platformları ile doğalgaz çıkarma konusunda en başarılı devlet olan İsrail, Hayfa açıklarında yer alan Tamar, Güneybatı Tamar, Levant, Royee, Doğu Daniel ve Batı Daniel ismi verilen alanlarda

küresel enerji firmaları ile ortak olarak doğalgaz çıkarmaktadır. 2013 yılından bu yana çıkardığı doğalgazın %40'ını ihraç etmektedir (eia, 2016). İsrail'in 2018 yılı sonu itibariyle doğalgaz rezervi 14.6 trilyon ft³ olarak belirlenmiştir (BP, 2019), bu rezervi aynı üretim temposu ile 41 yıl idame edebilecek durumda olan İsrail günümüzde üretiminin ancak %1'ini iç piyasasında değerlendirebilmektedir (Krauss, 2019). 2019 yılında Noble Energy ve Delek firmaları tarafından Levant sahasında yapılan çalışmalarda 22 trilyon ft³ hacminde doğalgaz ve 0.5 milyon varil petrol bulunduğu açıklanmış (Solomon, 2019), ancak rezervler henüz doğrulanmamıştır. İsrail 2018 yılı içerisinde Mısır ile 10 yıl süreli bir doğalgaz ihracat antlaşmasına imza atmıştır. Buna göre 10 yıl boyunca Mısır, İsrail'den yılda 7 milyar m³ doğalgaz almayı taahhüt etmiştir (Al Jazeera, 2019). Günlük bazda doğalgaz üretimi yaklaşık olarak Tama sahasında 950 milyon ft³, Levant sahası 1'inci fazda 200 milyon ft³ olarak gerçekleşmektedir. Üretimin mevcut sahalarda yeni yatırımlar ile 2029 yılına kadar 3 katına çıkması beklenmektedir (Offshore Technology, 2019).

Levant havzası kıyısında bulunan Lübnan, enerji üretimi konusunda düşük potansiyelli bir ülke olduğundan yaklaşık tüm ihtiyacını petrol ve doğalgaz ithalatı ile sağlamaktadır. Bununla birlikte özellikle güney sınırlarında doğalgaz bulma olasılığı, İsrail'in deniz üzerindeki başarılı sondaj faaliyetleri ile artmıştır. 2014 yılından itibaren MEB'inde doğalgaz arama planı olan Lübnan, İsrail ile arasında mevcut deniz sınırı itilafı nedeniyle geciken faaliyetlerini başlatmak üzere 2018 yılında Rus, Fransız ve İtalyan firmalarında itilafı bölgede arama ruhsatı vermiştir. Deniz üzerinden henüz bir platform işletmeyen Lübnan, belirtilen bölgedeki doğalgaz rezervini 708 milyar ton olarak hesaplamaktadır (eia, 2017b).

Kıbrıs Adasının gerek kuzey gerekse güney kesiminde tespit edilmiş kesin doğalgaz veya petrol rezervi mevcut değildir. Bununla birlikte Levant havzasına komşu olan adanın çevresinde yaklaşık 1.7 milyar varil petrol ve 122 trilyon ft³ (3.4 trilyon ton) doğalgaz rezervi olduğu tahmin edilmektedir. 2011 yılında Noble Energy şirketi tarafından 12'nci blokta yer alan Afrodite sahasında 5 trilyon ft³ (0.14 trilyon ton) hacminde doğal gaz rezervi keşfedilmiştir. Ayrıca Kıbrıs adası ile İsrail arasında kalan kesimde de 3 milyar varillik petrol rezervi olduğu düşünülmektedir. GKRY bu sahalarda KKTC'nin haklarını yok sayıp tek taraflı olarak 2012 yılında ruhsat vermiştir (eia, 2014). 2018 yılında Exxon Mobil firması tarafından 10'uncu blokta

doğalgaz bulunduğu ve yaklaşık rezervin 140-230 milyar ton arasında değiştiği tespit edilmiştir (Zacks, 2019).

Doğu Akdeniz'in deniz yatağının altında bulunan çıkarılan veya rezerv olarak bulunan doğal gaz, petrol ve hidrokarbonların mavi ekonomiye katkısının değerlendirilmesi ülke bazında yapılmıştır. Her bir Doğu Akdeniz ülkesi için deniz üzerinde petrol, doğalgaz veya hidrokarbon çıkarmaya yönelik bir tesis olup olmadığı, var ise yıllık çıkardığı doğal kaynak miktarı araştırılmış ve elde edilen veriler Çizelge 6.12'de sergilenmiştir.

Çizelge 6.12 : Doğal kaynaklardan faydalanma puanı (DKF)

	Offshore Tesis	Sondaj Gemisi	Sondaj Miktarı ³⁷	Toplam Rezerve Oranı (%)	DKF
Türkiye	0	2	0	0	0
Yunanistan	0	0	0	0	0
Libya	2	0	100000 ³⁸	10	10
Mısır	7	0	5.55 ³⁹	97	97
İsrail	6	0	1.2 ⁴⁰	100	100
Lübnan	0	0	0	0	0
Suriye	0	0	0	0	0
KKTC	0	0	0	0	0
GKRY	0	0	0	0	0

Sonuç olarak; doğal kaynaklardan faydalanma açısından, Doğu Akdeniz havzası itilafı deniz alanlarının varlığı, deniz yatağının altında gerçekleştirilen arama ve sondaj faaliyetlerinin gecikmesine veya yavaş ilerlemesine sebep olmaktadır. Bu çerçevede 2019 yılı itibarıyla, toplam rezervine oranla denizden doğal enerji kaynaklarının elde edilmesi anlamında İsrail, Mısır ve Libya ön plana çıkmaktadır. Diğer devletlerin ulusal olarak veya küresel ortaklık şemsiyeleri altında yürüttükleri çalışmalar her ne kadar büyük potansiyellere işaret ediyor olsa da kanıtlanmış bir rezerv varlığı mevcut olmadığından veya sondaj yapılmadığından 2019 yılı son çeyreği itibarıyla bu kaynaklardan istifade edilemediği için 0 puan ile değerlendirilmiştir.

³⁷ Denizde kurulu tesisler ile petrol için varil/gün, doğalgaz için ise ft³/gün biriminde çıkarılan doğal kaynak miktarı ifade edilmektedir.

³⁸ Petrol için birim değer varil olarak kabul edilmiştir.

³⁹ Doğalgaz için birim değer olarak milyar ft³ kullanılmıştır.

⁴⁰ Doğalgaz için birim değer olarak milyar ft³ kullanılmıştır.

6.2.5 Negatif etkenler

Denizden ekonomik olarak faydalanılmasının önünde bulunan en önemli negatif etkenler, deniz kirliliği ve iklim değişikliği sonucu olarak doğal ortamın bozulmasıdır. Bu bozulma turizm gelirlerini etkilediği gibi, balıkçılık açısından da kayba yol açabilmektedir. Bu kısımda Doğu Akdeniz ülkelerinin bahse konu doğal etmenlerden ne derece etkilendiği ortaya koymaya çalışılacak ve sonucu mavi ekonomi puanına negatif olarak etki edecektir.

Toplam etkinin hesaplanması maksadıyla, Notre Dame Üniversitesi'nin yıllık küresel uyum endeksinden⁴¹ istifade edilmiştir. Bu endeks ülkelerin kötüleşen doğal etkenlere maruz kalma durumunu, bu etkenlerin sonuçlarına karşı ülkenin hassasiyetini, ve ortaya çıkan etkileri kontrol altına alabilme kapasitesini ortaya çıkarmaktadır (Bell ve Glaser, 2018). İki boyutlu olarak “Hassasiyetler” ve “Hazırlık Derecesi” ekseninde değerlendirme sağlayan endeks, her devletin sağlık, yiyecek, su, ekosistem, habitat ve altyapı konularında hassasiyetlerini ele alırken, sosyal, ekonomik ve devlet yönetiminin hazırlık derecesini ortaya koymaktadır (Chen vd., 2015). Ayrıca küresel ısınmaya yol açan karbon emisyonları (BP, 2019) konusunda Doğu Akdeniz ülkelerinin durumu da iklim değişikliği kısmında sıralanmış ve ülkelere ait negatif etkenler puanı (NEP) Çizelge 6.13'te sunulmuştur. Hassasiyet (HAP), hazırlık (HZP), sıcaklık artış (SIP), sel artış (SEP) ve deniz biyo-çeşitliliği (DBÇ) puanları 0 ile 1 arasında olup 100 ile genişletilerek kullanılmıştır. Karbon emisyonu puanı (KEP), salınan yıllık CO₂ miktarının nüfusa oranlanması ile elde edilmiş ve 10 ile genişletilerek 100 üzerinden değerlendirilmiştir. NEP, yapılan işlem neticesinde 0 en iyi ve 100 en kötü olacak şekilde belirlenmiştir.

$$NEP = \frac{HAP+SIP+SEP+DBÇ+KEP}{5} - \frac{HZP}{5} \quad (6.4)$$

⁴¹ Notre Dame's Global Adaptation Index (ND-GAIN)

Çizelge 6.13 : Negatif etkenler puanı (NEP).

	HAP	SIP	SEP	DBÇ	KEP ⁴²	HZP	NEP
Türkiye	33.8	12.4	64	78.9	48	47.1	38
Yunanistan	34.6	28.2	69.9	63.9	71	51.8	43.2
Libya	38.2	5.1	23	68.4	0	19.8	23
Mısır	42.6	7.5	33	52.6	23	34.9	24.8
İsrail	33.6	7.7	40.8	45.8	79.9	55.9	30.4
Lübnan	40.8	8.2	55	42	0	19.8	23
Suriye	44	9.2	58.1	41.6	0	21.9	26.2
KKTC	36	9.5	42.5	56.5	0	52.1	18.5
GKRY	36	9.5	42.5	56.5	0	52.1	18.5

Sonuç olarak iklim değişikliği ve deniz biyo-çeşitliliğinin bozulmasına neden olan etmenlerin ortalaması olarak hesaplanan negatif etkenler puanı, daha yüksek sanayileşme oranına sahip olan, daha büyük nüfusa sahip olan ülkelerin daha üst sıralarda yer aldığı görülmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli konunun, balıkçılık faaliyetlerine doğrudan etki eden Türkiye, Yunanistan ve Libya'nın yüksek deniz biyo-çeşitliliği anlamındaki kaybı olarak değerlendirilmektedir.

Yukarıda açıklanan konular, alt ve yardımcı unsurlar çerçevesinde Denizden Ekonomik Anlamda Faydalanma Puanı" Çizelge 6.14'te belirtilen şekilde hesaplanmıştır.

Çizelge 6.14: Denizden ekonomik anlamda faydalanma puanı (DEP).

	DTP	TP	BP	DKF	NEP	DEP
Türkiye	64.8	55.8	75	0	38	39.4
Yunanistan	90.2	66.8	91.6	0	43.2	51.4
Libya	23.9	19.3	33.3	10	23	15.9
Mısır	39.8	55.3	75	97	24.8	60.6
İsrail	30.7	43	33.3	100	30.4	44.2
Lübnan	30.1	27.3	16.7	0	23	12.8
Suriye	14.8	20.8	0	0	26.2	2.4
KKTC	16.9	46	33.5	0	18.5	19.5
GKRY	52.7	46	33.5	0	18.5	28.4

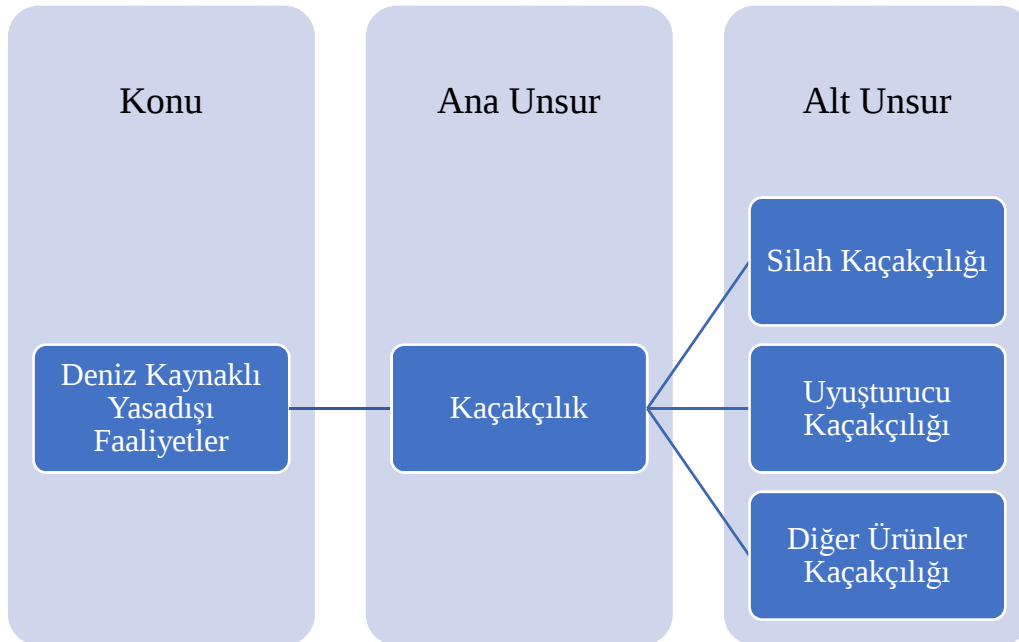
⁴² (BP, 2019) verilerinde yer alan emisyon miktarının, ülke nüfusuna bölünmesi suretiyle tespit edilmiştir. Karbon emisyonu yüksek olan ve hesaplamaya dahil edilen ülkelerin emisyon miktarları, Türkiye 389,9 milyon ton, Yunanistan 76.2 milyon ton, Mısır 224.2 milyon ton ve İsrail 69.6 milyon tondur. CO₂ emisyonu 50 milyon ton/yıl olan ülkelerin değerleri dikkate alınmamış ve 0 puan ile değerlendirilmiştir.

6.3 Deniz Kaynaklı Yasadışı Faaliyetler

Bu kısımda Doğu Akdeniz’de balıkçılık ile ilgili olan kaçak veya aşırı avlanma konuları haricinde kalan ve uluslararası antlaşma veya sözleşmelerde yasaklanmış olan deniz haydutluğu, denizde silahlı soygun, kaçakçılık ve mülteciler başta olmak üzere insanların yasadışı nakledilmesi (düzensiz göç) faaliyetler ele alınacaktır.

6.3.1 Kaçakçılık

Devletlerin denizde durumsal farkındalıkları ile sahil güvenlik ve deniz kuvvetlerinin daha da güçlenmesiyle azalması beklenen kaçakçılık faaliyetleri, bu işlerin bölgeselden çok küresel organizasyonların eliyle yapılması sayesinde daha da güçlenmiştir. Karasal alanda gözlenen bu etki orantılı olarak denizlerde de görülmektedir. Bu çerçevede kaçakçılık dünyanın her kesiminde görülmekle birlikte Doğu Akdeniz özelinde silahlar, uyuşturucular ve diğer ürünler olarak sınıflandırılmıştır. Doğal olarak bu ürünler hakkında kesin miktar ve piyasa değeri bilgilerini elde etmek mümkün olmasa da bu çalışmada, kaçakçılık faaliyetlerinin vuku bulduğu alan ve en önemli kaçakçılık faaliyetlerinin derinliği Şekil 6.19 çerçevesinde incelenmiştir.



Şekil 6.19 : Kaçakçılık ana unsuru.

6.3.1.1 Silah kaçakçılığı

Silah kaçakçılığı konusu içerik olarak gerek imalatı gerekse nakliyesi son derece kolay olan, kolay depolanan ve her ortamda kullanılabilen küçük kalibreli hafif silahlara odaklanılmış, devletler arasında ticareti yapılan silahlar ise dikkate alınmamıştır. Bu konunun en üst düzeyde takibi BM bünyesinde yürütülmektedir. BM PoA ülkelerden 2 yıllık periyotlar ile topladığı bilgiler ile ülke profillerini, küçük kalibreli silah imalatı, ithalatı ve ihracatına ilişkin bilgiler ile uygulanan kanunları irdellemektedir. 2019 yılı itibarıyla Doğu Akdeniz ülkelerinden Türkiye ve Yunanistan düzenli olarak rapor gönderirken, Suriye ve Libya son 10 yıl içerisinde rapor göndermemiş, Mısır ve Lübnan eksik içerik ve hatalı formatta göndermiş, İsrail, GKRY ve KKTC ise hiç rapor göndermemiştir (UN PoA, 2019).

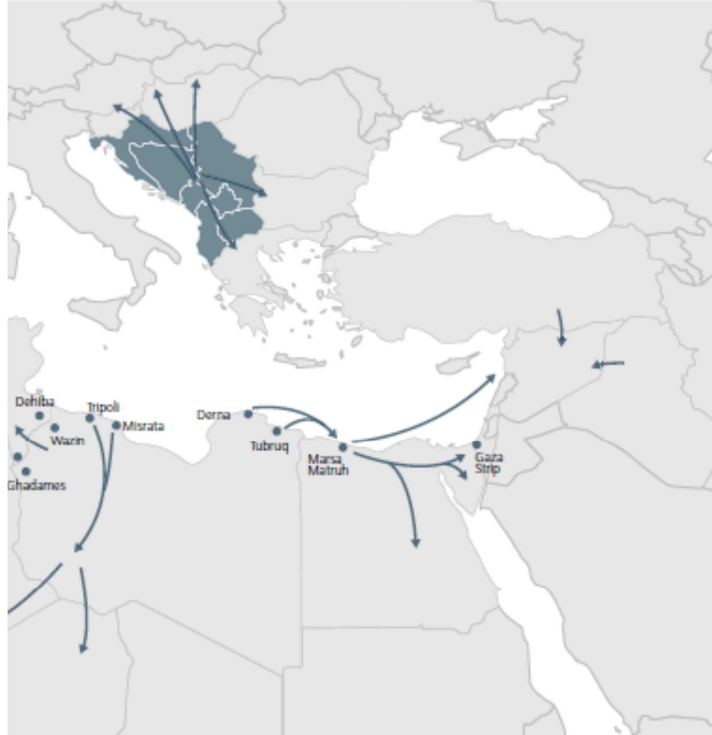
Doğu Akdeniz ülkelerinin derlenebilen verileri çerçevesinde silah ve mühimmat kaçakçılığı konusunda göreceli değerlendirmesi, küçük çaplı silahlara yönelik şeffaflık barometresi (Holtom ve Pavesi, 2018) puanı aşağıda sunulmuştur. Barometre puanı 0-25 skalasında belirlenmiş (0 en kötü, 25 en iyi) bir değer olup, bunu doğrudan 4 ile genişleterek skala 0-100 aralığına getirilerek, puanlaması 100 üzerinden yapılmıştır. Silah ve mühimmat kaçakçılık değeri (gunpolicy, 2019); “yoktur” için 100 puan, “ihmal edilebilir” için 80 puan, “düşük” için 60 puan, “ortalama” için 40 puan, “yüksek” için 20 puan ve “aşırı” için 0 puan ile değerlendirilmiştir. Silah kaçakçılığının mevcut olduğu ülkelerde deniz yolunun kullanılmasına ilişkin olarak ise 4 basamaklı bir değerlendirme kriteri oluşturulmuştur. Buna göre; kaçakçılık için deniz yolu kesinlikle kullanılmamıştır değerlendirmesine 100 puan, kaçakçılık için deniz yolunun kullanılmış olduğuna dair emare yoktur değerlendirmesine 70 puan, kaçakçılık için deniz yolunun kullanıldığına dair bilgiler mevcuttur 40 puan, kaçakçılık için deniz yolu kesinlikle kullanılmıştır değerlendirmesi için ise 0 puan verilmiştir.

Çizelge 6.15’te verilen değerlere ilave olarak Doğu Akdeniz ülkelerinden Libya ve Mısır’da Arap Baharının, Suriye’de ise iç savaş ortamının yarattığı otorite boşluklarının silah kaçakçılığının ivme kazanmasında önemli bir etken olduğu da dikkate alınmalıdır. Özellikle Afrika kıtasının Sahra altı kesiminde sonu gelmeyen savaflara konu olan Çad, Nijer, Mali, Orta Afrika Cumhuriyeti ve Sudan gibi ülkelerin Libya ve Mısır’dan, ordu malı dahil silah naklettiği konusunda emareler

bulunmaktadır. Dolayısıyla Mısır ve Libya'dan yapılan silah nakliyatının çoğunlukla kara sınırlarından yapıldığı değerlendirilmiştir (Florquin vd., 2019).

Bununla birlikte Suriye ve Lübnan kaynaklı terör odaklarınca ekonomik kaynak yaratmak maksadıyla, silah ve uyuşturucu ticareti yapıldığı ve bu ticaretin rotasının çoğunlukla Libya ve Mısır olduğuna işaret eden haberler mevcuttur (EFE, 2016). 2012 yılında Lübnan Silahlı Kuvvetlerince Lübnan karasularında el konulan ve içerisinden 150 ton silah ve mühimmat çıkan Letfallah 2 isimli tekne, Libya ordusuna ait silahların Lübnan üzerinden Suriye'ye nakledilmesi konusunda en çarpıcı örneklerden birisidir (CAR, 2016). Diğer ülkeler için ise yapılan araştırmada deniz yolunu kullanmak suretiyle silah kaçakçılığı yapıldığına dair bir bilgi elde edilememiştir.

Doğu Akdeniz rotalarında tespit edilen silah kaçakçılığı rotaları Şekil 6.20'de olduğu gibidir. Yukarıda açıklanan hususları destekleyen şekilde Libya limanlarından doğuya doğru başlayan silah kaçakçılığı öncelikle deniz yolu ile Mısır'a oradan da yine deniz yolu ile Suriye'ye intikal etmektedir. 2012 yılından bu yana Libya'dan taşınan silahlar arasında küçük kalibreli silahlar ve bunların mühimmatı, RPG atıcılar, el bombaları, anti personel mayınları ve hava savunma roketleri gibi çok değişik tip ve maksatta silah bulunmaktadır (Gartenstein-Ross vd., 2015)



Şekil 6.20 : Doğu Akdeniz silah kaçakçılığı rotaları (Paoli ve Bellasio, 2018).

Çizelge 6.15 : Silah kaçakçılığı puanı (SKP).⁴³

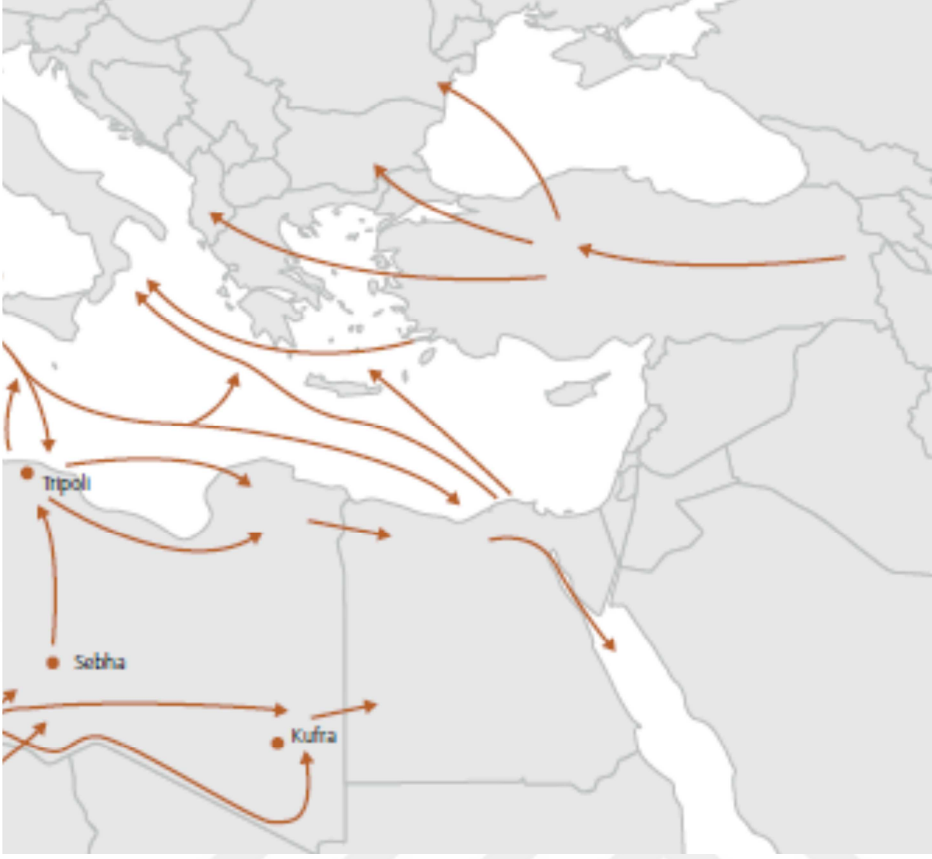
	Şeffaflık Barometresi	Kaçakçılık Değeri	Deniz Yolu Kullanımı	SKP
Türkiye	39	60	70	56.3
Yunanistan	47	60	70	59
Libya	0	20	40	20
Mısır	27	40	40	35.7
İsrail	3	0	70	24.3
Lübnan	0	40	40	26.7
Suriye	0	40	40	26.7
KKTC	44	80	70	64.7
GKRY	44	80	70	64.7

6.3.1.2 Uyuşturucu madde kaçakçılığı

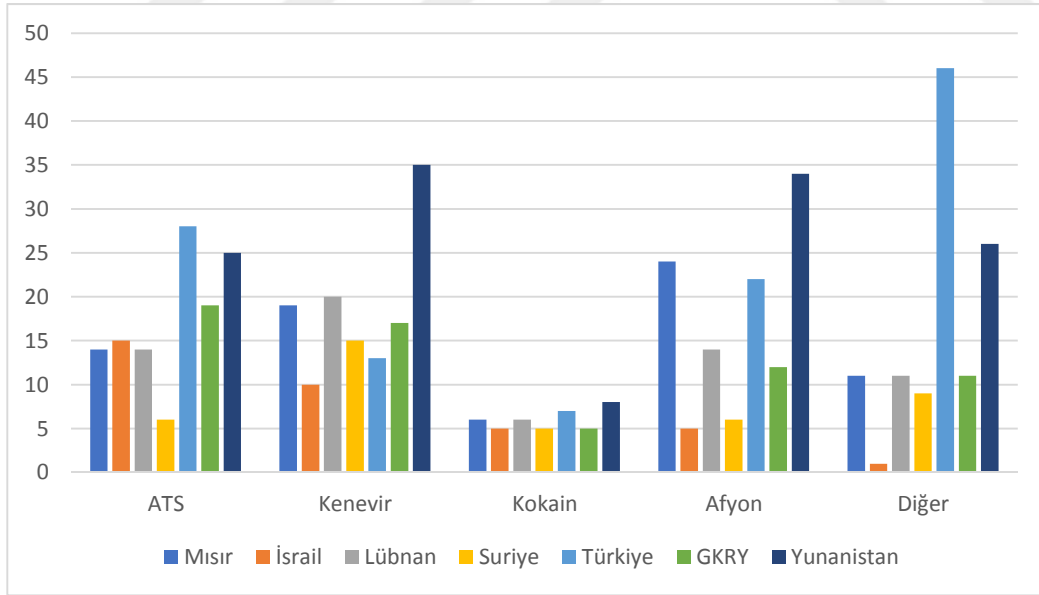
UNODC verilerine göre dünya çapında kaçakçılığı yapılan uyuşturucu maddelerden tarım yolu ile elde edilenler; kokain ve bunun yapımında kullanılan koka çalısı, eroin ve bunun yapımında kullanılan afyon ile muhtelif uyuşturucu yapımında kullanılan ve birçok coğrafi türü olan kenevirdir. Ayrıca kimyasal olarak üretilen metamfetamin, amfetamin ve MDMA (ekstazi) gibi Amfetamin Türü Uyarıcılar (ATS) uyuşturucu piyasasının önemli bir kısmını oluşturmaktadır (UNODC, 2018).

Doğu Akdeniz ülkeleri arasında; Fas kaynaklı kenevirden üretilen uyuşturucu maddeler Libya ve özellikle Mısır üzerinden pazara sunulmaktadır (Gartenstein-Ross vd, 2015). Asya kaynaklı eroin ve Güney Amerika kaynaklı kokain ise Libya'nın güneybatısından ülkeye giriş yaparak, Akdeniz pazarında yerini almaktadır. (Paoli ve Bellasio, 2018). Mısır uyuşturucu maddeler için bir dağıtım noktası olmanın yanında toprakları üzerinde yetişen afyon ve kenevirden elde edilen uyuşturucunun da piyasaya sürülmesini sağlamakta, böylece dağıtıcılığın yanına üreticiliği de eklemektedir. Türkiye ise başta Afganistan olmak üzere doğu ülkelerinde üretilen uyuşturucu maddelerin Avrupa'ya transit rotası üzerinde görülmektedir. Bunun bir sonucu olarak Türk narkotik birimlerince 2006-2013 yılları arasında, tüm AB ülkelerinde yakalanandan daha fazla uyuşturucu madde ele geçirilmiştir. Türkiye'den geçmeyi başaran uyuşturucu maddelerin bir sonraki varış noktası ise Yunanistan ve İtalya olmaktadır (Paoli ve Bellasio, 2018).

⁴³ Çizelgenin oluşturulmasında istifade edilen veriler içerisinde, herhangi bir ülkeye ilişkin bilgi bulunmaması durumunda o ülke, o kriter için en düşük puan ile değerlendirilmiştir.



Şekil 6.21 : Uyuşturucu transit rotaları (Paoli ve Bellasio, 2018).

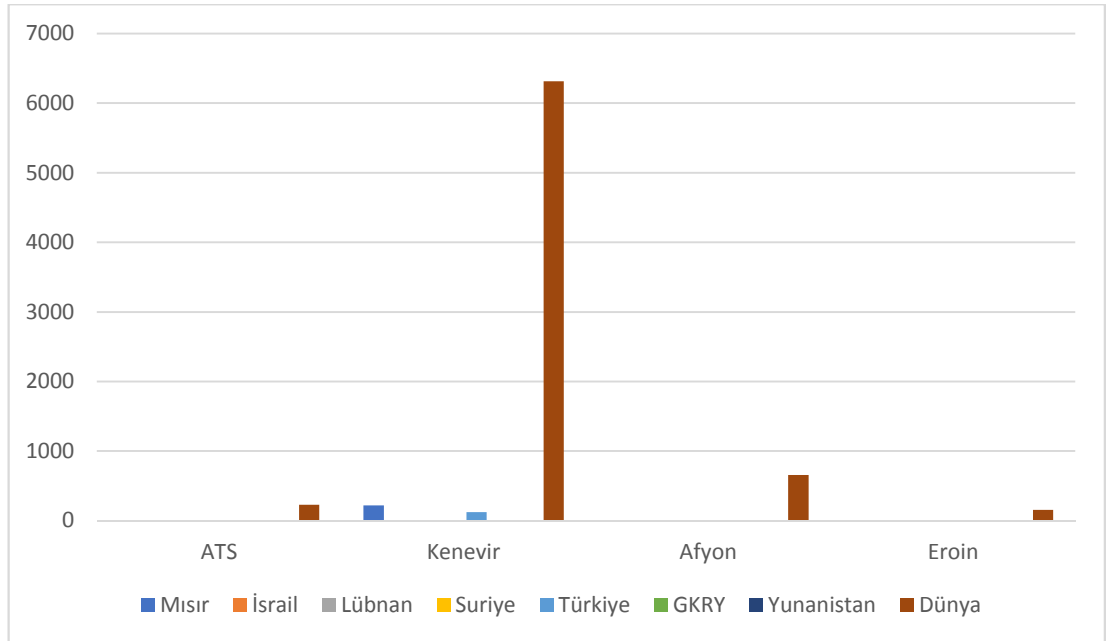


Şekil 6.22 : 2012-2016 yılları arasında Doğu Akdeniz’de yakalanan uyuşturucular (Yakalanma sayısına göre)⁴⁴

⁴⁴ Libya ve KKTC’de yakalanan uyuşturucu miktarları hakkında herhangi beyan olmadığından çizelgede yer verilmemiştir. Diğer kategorisine alınan ham veya işlenmiş uyuşturucu maddeler; yatıştırıcılar, halüsinojenler, prekürsorler ve uluslararası kontrol dışında kalmış maddelerdir.

UNODC'nin 2018 yılı Dünya Uyuşturucu Raporuna göre, Doğu Akdeniz ülkelerinde, devletlerin kendi beyanlarına dayanılarak yakalandığı tespit edilen uyuşturucu tip ve miktarları Şekil 6.22'de olduğu gibidir. Bu sonuçlar yakalanma sayısı açısından uyuşturucu trafiği rotalarını doğrular nitelikte olup, ATS türevleri ve diğer uyuşturucu maddeler en fazla Türkiye'de, kokain, kenevir ve afyon bazlı uyuşturucular en fazla Yunanistan'da yakalanmıştır. Ayrıca kenevir ve afyon bazlı uyuşturucular Doğu Akdeniz ülkeleri içerisinde kaçakçılığı en fazla yapılan ürünler olarak göze çarpmaktadır (UNODC, 2018).

Dünya çapında toplam yakalanan miktarın Doğu Akdeniz ülkeleri arasında paylaşımı ise Şekil 6.23'te olduğu gibidir. Küresel uyuşturucu kaçakçılığının büyüklüğü ile kıyaslandığında, Doğu Akdeniz'de yakalanan uyuşturucunun hacimsel olarak bir çekim alanı yaratacak seviyede olmadığı görülmektedir. Bu durum Doğu Akdeniz ülkelerinin üretimden ziyade transit rotası olarak kullanılmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Görüldüğü üzere küresel anlamda Doğu Akdeniz havzası uyuşturucu trafiğinin geçiş yolu olsa da yapılan yüksek sayıdaki operasyon ile yakalanan kaçak maddelerin miktarı dünya ortalamasının çok altındadır. Örneğin 6313 ton ile 2012-2016 yılları arasında dünya çapında en fazla yakalanan madde olan kenevir çeşitlerinin yalnızca %5'i Doğu Akdeniz'de ele geçirilmiştir. Diğer uyuşturucu maddelerde bu oran daha da düşüktür.



Şekil 6.23 : 2012-2016 yılları arasında Doğu Akdeniz'de yakalanan uyuşturucular (Yakalanan miktara göre) (UNODC, 2018).

Uyuşturucu ticaretine ışık tutan verilerin büyük çoğunluğu devletlerin beyanlarına esas olduğundan, şeffaflık konusu da önemli bir kriter olarak karşımıza çıkmaktadır. Doğu Akdeniz ülkelerinin uyuşturucu kaçakçılığı konusunda şeffaflıklarının ölçülmesi maksadıyla, UNODC'ye yıllık uyuşturucu raporlarının hazırlanmasına yönelik olarak gönderilmesi gereken bilgilerin gönderilip gönderilmediği incelenmiştir. Bu çerçevede; 2016 yılına ilişkin bilgi talepleri, İsrail, Yunanistan ve GKRY tarafından tam olarak karşılanırken, Türkiye, Mısır, Suriye ve Lübnan kısmen karşılamış, Libya ise herhangi bir paylaşımda bulunmamıştır.

Yukarıda açıklanan hususlar kapsamında, küresel çapta büyük bir kaçakçılık hacmi olmamasına rağmen, transit rotası olması sebebiyle Doğu Akdeniz ülkelerinin uyuşturucu kaçakçılığı alt unsuru ihmal edilmemiş ve değerlendirmesi her bir devlet için aşağıda belirtilen soru setine verilen cevaplar doğrultusunda 0-100 arasında puana tahvil edilmiştir (Bell ve Glaser, 2018).

“Ülkede uyuşturucu kaçakçılığı yapılmakta mıdır?” sorusuna “yapılmaktadır” cevabı verilmesi halinde 0 puan, “yapılması muhtemeldir” cevabı verilmesi halinde 30 puan, “yapıldığına dair yeterli bilgi yoktur” cevabı verilmesi halinde 60 puan, “kesinlikle yapılmamaktadır” cevabı verilmesi halinde 100 puan verilmiştir. “Ülke uyuşturucu kaçakçılığı konusunda şeffaf mıdır?” sorusuna “değildir” cevabı verilmesi halinde 0 puan, “kısmen şeffaftır” cevabı verilmesi halinde 30 puan, “tamamen şeffaftır” cevabı verilmesi halinde 100 puan verilmiştir. “Uyuşturucu kaçakçılığında deniz yolu kullanılmakta mıdır?” sorusuna “kullanılmaktadır” cevabı verilmesi halinde 0 puan, “kullanılmadığına dair yeterli bilgi yoktur” cevabı verilmesi halinde 50 puan, “kullanılmamaktadır” cevabı verilmesi halinde 100 puan verilmiştir.

Çizelge 6.16: Uyuşturucu kaçakçılığı puanı (UKP).

	Kaçakçılık Yapılıyor mu?	Şeffaf mı?	Deniz Yolu Kullanılıyor mu?	UKP
Türkiye	0	50	50	50
Yunanistan	0	100	50	75
Libya	0	50	0	25
Mısır	0	50	0	25
İsrail	0	100	50	75
Lübnan	0	50	0	25
Suriye	0	50	50	50
KKTC	0	100	50	75
GKRY	0	100	50	75

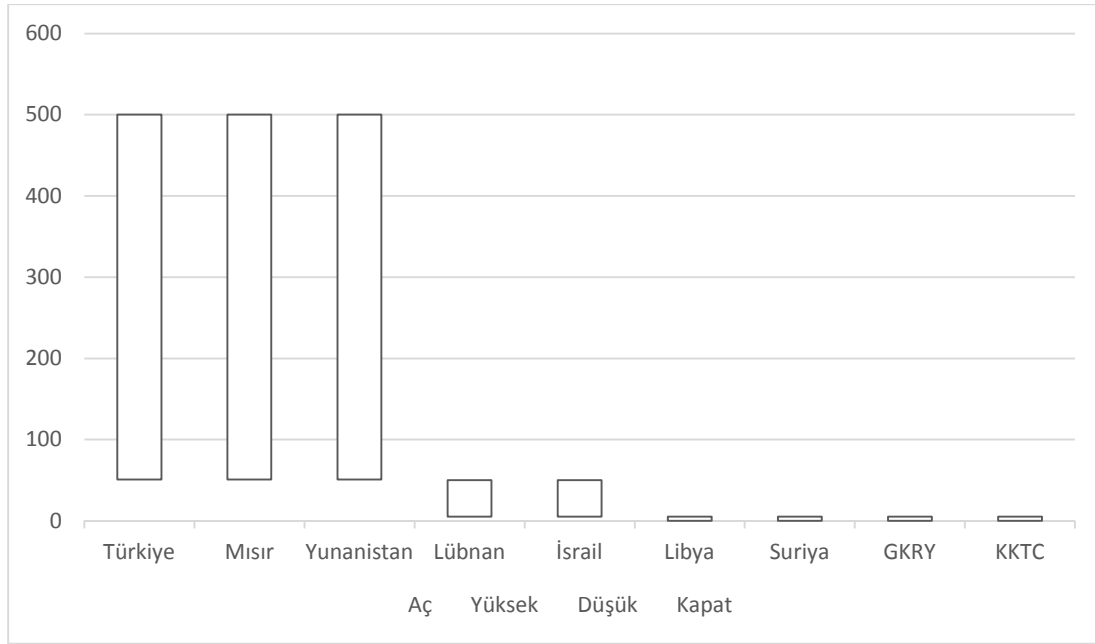
6.3.1.3 Diğer ürünlerin kaçakçılığı

INTERPOL teşkilatına göre dünya çapında kaçakçılığı yapılan ticari ürünler; sahte ilaçlar, elektronik cihazlar, yiyecekler, alkol ürünleri veya diğer ticari değerlerden oluşmaktadır. Bu ürünlerin kullanılması suretiyle önemli ekonomik kayıplar yaşandığı gibi sağlık alanında da problemler ile karşılaşılabilir. Kolay ve yüksek meblağda kazançlar getiren bu kaçakçılık tipi dünya çapında, terörizm, insan kaçakçılığı, silah ve uyuşturucu kaçakçılığı ve siber suçların finanse edilerek daha büyük toplumsal sorunlar ile karşılaşılmasına neden olmaktadır (INTERPOL, 2019).

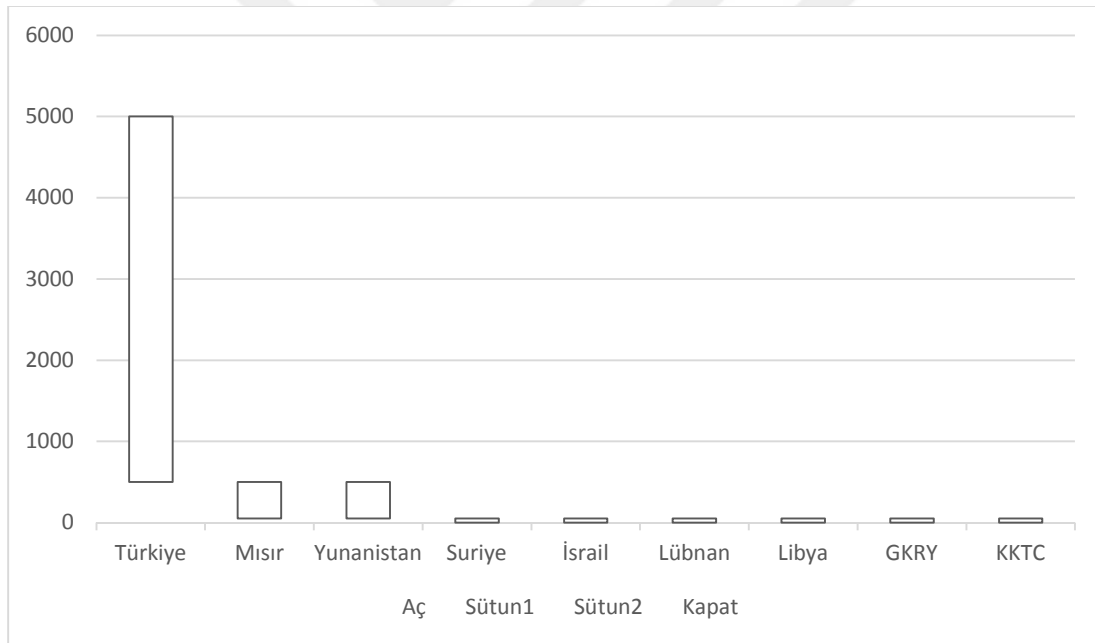
Kaçakçılık geniş kapsamı nedeniyle ülkelerin bireysel mücadelesinin yanında uluslararası mücadele platformunda yer alınmasını da gerektirmektedir. INTERPOL şemsiyesi altında yapılan operasyonlar ele alındığında; ilaç kaçakçılığına karşı Doğu Akdeniz ülkelerinin de katıldığı Pangea ve Qanoon operasyonları yürütülmektedir. Sahte yiyecek konusunda ise Opson harekatı devam etmektedir. 2018 yılında 67 ülkenin katılımı ile yapılan Opson 7 harekatı sonucunda 55 milyon USD değerinde kaçak yiyecek ve içecek yakalanmıştır.

Dünyada diğer kontrabandlar arasında sayılabilecek olan en yüksek ekonomik pazara sahip olan ürün sigara ve alkollü içecekler ile bunların yan mamulleridir. Bu ürünler aynı zamanda piyasada yüksek dolaşım miktarları nedeniyle devlet gelirleri üzerinde de önemli negatif etki oluşturmaktadır. Alkollü içeceklere ilişkin kaçakçılık faaliyetleri en çok bu ürünlerin yasak olduğu veya bu ürünler üzerinde vergi gibi önemli kısıtlamaların olduğu ülkelerde tespit edilmiştir. 2017 yılı verilerine göre Suudi Arabistan 2340 rapor edilmiş hadise ile ilk sırada yer alırken Doğu Akdeniz ülkeleri arasında sadece Türkiye 63 hadise ile yer almıştır (WCOO, 2018). Sigara da ise Türkiye, AB ortalaması %10'un altında kaldığı gibi yaklaşık 4 milyar TL değerinde vergi katkısı sağlamıştır (T.C. Ticaret Bakanlığı, 2019).

Diğer ürünler olarak tasnif edilen ancak özellikle Asya-Pasifik bölgesinde önemli bir imalat ve pazarlama geliri yaratan; giyim malzemeleri, aksesuarlar, elektronik eşyalar, kozmetik ürünler, bilgisayar parçaları, vb. 2016-2017 yıllarında Doğu Akdeniz ülkelerinde, küresel rakamlara nazaran az miktarda yakalanmıştır. Doğu Akdeniz ülkeleri, uyuşturucu kaçakçılığı konusunda olduğu gibi bu ürünlerde de üretici veya nihai tüketici olmaktan çok, transit rotası olarak ön plana çıkmıştır. (WCOO, 2018)



Şekil 6.24 : 2017 yılında kaçakçılığı yapılan sigara ürünleri adedi (WCOO, 2018).



Şekil 6.25 : 2017 yılında kaçakçılığı yapılan diğer ürün adedi (WCOO, 2018).

Gerek sigara gerekse alkol kaçakçılığı konusunda Orta Doğu gerek üretim gerekse bölge içi tüketim konusunda başı çekmektedir. Tespit edilen kaçakçılık olayları içerisinde, alkol kaçakçılığının %75.3'ü, sigara kaçakçılığının %65.8'i Orta Doğu'da gerçekleşmiştir. Ayrıca Türkiye alkol kaçakçılığı konusunda 100'den fazla rapor edilmiş hadise meydana gelen 6 ülkeden birisi olup, üretim, tüketim ve transit rotası olma özelliğini taşımaktadır.

Bunlar haricinde canlı tropik hayvanların ve endemik tarım ürünlerinin kaçakçılığı faaliyetleri de mevcut olmakla birlikte, Doğu Akdeniz ülkelerinin bu alandaki varlığı kısıtlıdır. Bu nedenle bu ürünlerin kaçakçılığı konusu göz ardı edilmiştir.

Bu alt unsurun puanlamasında da benzer sorulara verilen cevaplara istinaden hesaplama yapılmıştır. Buna göre;

“Ülkede diğer ürünlerin kaçakçılığı yapılmakta mıdır?” sorusuna “yapılmaktadır” cevabı verilmesi halinde 0 puan, “yapılması muhtemeldir” cevabı verilmesi halinde 30 puan, “yapıldığına dair yeterli bilgi yoktur” cevabı verilmesi halinde 60 puan, “kesinlikle yapılmamaktadır” cevabı verilmesi halinde 100 puan verilmiştir.

“Ülke diğer ürünlerin üreticisi, tüketicisi veya transit noktası mıdır?” sorusuna “hepsidir” cevabı verilmesi halinde 0 puan, “belirsizdir” cevabı verilmesi halinde 50 puan, “hiçbirisidir” cevabı verilmesi halinde 100 puan verilmiştir.

“Diğer ürünlerin kaçakçılık faaliyetlerinde deniz yolu kullanılmakta mıdır?” sorusuna “kullanılmaktadır” cevabı verilmesi halinde 0 puan, “kullanılmadığına dair yeterli bilgi yoktur” cevabı verilmesi halinde 50 puan, “kullanılmamaktadır” cevabı verilmesi halinde 100 puan verilmiştir.

Çizelge 6.17 : Diğer ürünler kaçakçılığı puanı (DKP).

	Kaçakçılık Yapılıyor mu?	Üretici, Tüketicisi, Transit	Deniz Yolu Kullanılıyor mu?	DKP
Türkiye	0	100	50	50
Yunanistan	0	50	50	33.3
Libya	0	50	50	33.3
Mısır	0	100	50	50
İsrail	0	100	50	50
Lübnan	0	100	50	50
Suriye	0	100	50	50
KKTC	0	50	50	33.3
GKRY	0	50	50	33.3

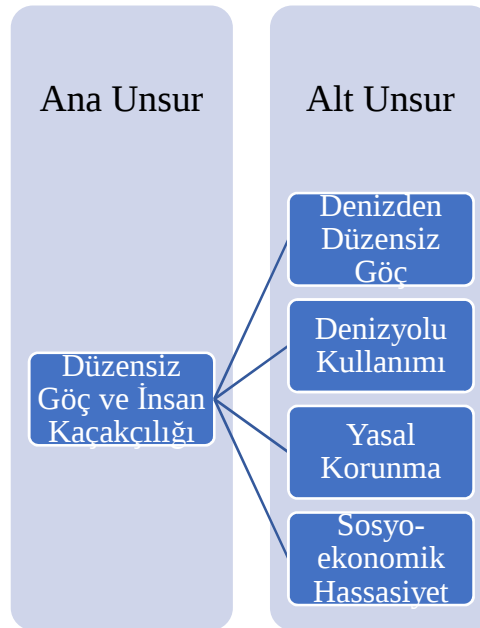
Doğu Akdeniz ülkelerine ait kaçakçılık puanı ise Çizelge 6.18’de sunulmuştur. 0-100 arasında puanlanan değerler, 0 en kötü, 100 en iyi olacak şekilde sıralanmıştır.

Çizelge 6.18: Kaçakçılık puanı (KP).

	SKP	UKP	DKP	KP
Türkiye	56.3	50	50	52.1
Yunanistan	59	75	33.3	55.8
Libya	20	25	33.3	26.1
Mısır	35.7	25	50	36.9
İsrail	24.3	75	50	49.8
Lübnan	26.7	25	50	33.9
Suriye	26.7	50	50	42.2
KKTC	64.7	75	33.3	57.6
GKRY	64.7	75	33.3	57.6

6.4 Düzensiz Göç ve İnsan Kaçakçılığı

Yasadışı göç veya düzensiz göç, karmaşık ilişki ağı içeren, yarattığı ekonomi ile süratle gelişen ve ölçülmesi gün geçtikçe zorlaşan bir konudur (Bell ve Glaser, 2018). Bu çalışmada düzensiz göç, Uluslararası Göç Örgütü tarafından yapılan tanım çerçevesinde, göçmenler; mülteciler, sığınma talebinde bulunanlar, ekonomik sığınmacılar ve diğer göçmenler (nezaret edilmeyen çocuklar, kaçırılan kişiler, vb.) olarak sınıflandırılmıştır. Ekonomik ve sosyal alanda karlı bir iş kolu haline gelen düzensiz göç ve insan kaçakçılığı, göçe yol açan faktörler ve göçmenlerin talep ve profilleri çerçevesinde incelenmiş ve Doğu Akdeniz ülkelerinin puanlanmasında (Bell ve Glaser, 2018) tarafından sunulan modele bezer şekilde ele alınmıştır.



Şekil 6.26 : Düzensiz göç ve insan kaçakçılığı modeli.

6.4.1 Denizden düzensiz göç

Denizden düzensiz göçün destekleyici unsurlarının tespit edilmesinde ABD hükümetince yayımlanan “Trafficking in Persons 2019 Report” dokümanından istifade edilmiştir. Düzensiz göç ve insan kaçakçılığının karmaşık doğası ve sayısal olarak tespitinde yaşanan zorluklar nedeniyle bahse konu raporda mevcut ülke bazındaki değerlendirmelerden faydalanılarak göreceli bir puanlama yöntemi kullanılmıştır. Puanlamada düzensiz göç ve insan kaçakçılığının motifleri olan seks işçiliği ve zorunlu çalışma şekilleri erkek, kadın, kız ve oğlan cinsiyetleri korele edilmiştir. Herhangi bir ülkede belirli bir motif ve belirli bir cinsiyet konusunda yönelim tespit edilmesi halinde ise bu durum çalışmaya özel durum olarak kaydedilmiştir. Bu puanlama sistemine göre; “Trafficking in Persons 2019 Report” dokümanında bir ülke hakkında;

- Bu faaliyetler veya cinsiyetlerden hiç bahsedilmiyorsa 0 puan,
- Bahsedilmekle birlikte yoğunluk ve sonuçları itibarıyla düşük seviyede ise 1 puan,
- Yoğun olarak bahsedilmekte ve özel durum söz konusu ise 2 puan verilmiştir.

Bu durumda her ülke asgari 0 (en iyi) ve azami 8 puan (en kötü) alabilmekte ve ağırlıklı ortalaması için her ülkenin puanı 8’e bölünüp, 100 ile çarpılarak 100 üzerinden değerlendirilmiştir.

Doğu Akdeniz ülkeleri bu çerçevede incelendiğinde KKTC ve GKRY’de gerek seks işçiliği gerekse diğer sektörlerde zorla çalıştırma maksadıyla insan kaçakçılığı yapıldığı veya düzensiz göç mağdurlarından istifade edildiği ancak seks işçiliğinde kadınların yoğun olarak zorlanması haricinde cinsiyet açısından bir ayırım söz konusu olmadığı görülmektedir. Bu kapsamda KKTC ve GKRY’nin bu destekleyici unsurdan puanı 2, ağırlıklı değerlendirmesi ise 37.5 olmuştur.

Mısır seks işçiliği kapsamında kızların, kadınların, erkeklerin ve LGBT bireylerin yoğun olarak kullanıldığı bir ülke olup bu anlamda özel bir duruma sahiptir. Zorla çalıştırma konusu da yaygın olmakla birlikte herhangi bir cinsiyet ayırımı söz konusu değildir. Bu çerçevede Mısır’ın bu destekleyici unsurdan puanı 6, ağırlıklı değerlendirmesi ise 75 olmuştur.

Yunanistan’da kadınlar ve çocuklar seks işçisi olarak, erkekler ve çocuklar ise zorla çalıştırma kapsamında çoğunlukla tarım, dilencilik ve hırsızlık maksadıyla

çalıştırılmaktadır. Her iki alanda da özel bir cinsiyet ayrımı söz konusu değildir. Bu çerçevede Yunanistan'ın destekleyici unsurdan puanı 4, ağırlıklı değerlendirmesi ise 50 olmuştur.

İsrail'de Afrika ve Uzak Doğu kökenli birçok zorla çalışan işçi ve seks işçisi bulunmaktadır. Rapora göre bunlar arasında özel bir durum söz konusu olmamakla birlikte Filistinliler cinsiyet ayrımı gözetmeksizin birçok hakkı kısıtlanarak tarım, inşaat ve seks sektörlerinde zorla çalıştırılmaktadır. Çocukların sektördeki yeri ise Mısır ve Libya'ya nazaran daha azdır. Bu çerçevede İsrail'in destekleyici unsurdan puanı 5, ağırlıklı değerlendirmesi ise 62.5 olmuştur.

Lübnan'da bulunan yaklaşık 1.3 milyon Suriyeli mülteci gerek zorla çalıştırma, gerekse seks işçiliği anlamında hassasiyet arz etmektedir. Suriyeli mülteciler ile Lübnanlı çocuklar aynı zamanda ülkede konuşlu bulunan terörist odaklar tarafından da marjinalleştirilmektedir. Bu çerçevede Lübnan'ın destekleyici unsurdan puanı 5, ağırlıklı değerlendirmesi ise 62.5 olmuştur.

Libya, toprakları üzerinde devam eden iç savaş ve başta DAESH olmak üzere terörist odakların faaliyetleri doğrultusunda "Trafficking in Persons 2019 Report" dokümanında özel durum olarak incelenmiştir. Çocuk asker sayısının en yüksek olduğu, her cinsiyeti seks işçiliği konusuna süje olduğu Libya mevcut durumu itibarıyla Doğu Akdeniz ülkeleri arasında düzensiz göç ve insan kaçakçılığı anlamında en zayıf ülke konumunda olup, destekleyici unsurdan puanı 8, ağırlıklı değerlendirmesi ise 100 olmuştur.

Suriye 2011 yılından bu yana devam eden iç savaş ve başta DEASH olmak üzere terör örgütlerinin varlığı nedeniyle zorla çalıştırma, zorla çocuk yaşta evlendirme, çocuk asker istihdam etme ve cinsel açıdan istismar anlamında büyük problem yaşamaktadır. Yalnızca ülke içerisinde değil, mülteci durumunda bulunan yaklaşık 6 milyon Suriye vatandaşı da bulundukları ülkelerde benzer problemler ile karşılaşmaktadır. Bu anlamda cinsiyet ayrımı gözetilmemesine rağmen Suriye'nin özel durumu dolayısıyla destekleyici unsurdan puanı 8, ağırlıklı değerlendirmesi ise 100 olmuştur.

Türkiye, 3 milyondan fazla Suriyeli, Afgan ve Kafkas kökenli mülteci veya sığınmacıya ev sahipliği yapan Türkiye'de bu topluluklar zorla çalıştırma söz konusu iken seks işçiliği ve cinsel istismar konusunda önemli bir bilgi bulunmamaktadır.

Bununla birlikte LGBT bireyler yönelik olumsuz yaklaşım ve ülkenin güneydoğusunda ve sınırında faaliyet göstermeye çalışan PKK'nın her cinsiyetten terörist toplama faaliyetleri problem sahası olarak ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede Türkiye'nin destekleyici unsurdan puanı 4, ağırlıklı değerlendirme ise 50 olmuştur.

Bir ülkenin transit ülkesi olması da en az ülkesi içerisinde meydana gelen düzensiz göç ve insan kaçakçılığı faaliyetlerinin kontrol ve yönetimindeki eksiklik ile eş değerde tutulmuştur. Bu kapsamda, "Trafficking in Persons 2019 Report" dokümanında transit ülkesi olarak belirtilen ülkelere 100, belirtilmeyenlere ise 0 puan verilmiştir. Bu kapsamda Mısır, Afrika Boynuzu ile GKRY ve Yunanistan arasında, Libya ise Batı ve Güney Afrika ile İtalya arasındaki düzensiz göç akışında ana transit noktasını oluşturmaktadır. Suriye ise insan kaçakçılığı ve düzensiz göç konusunda bir transit noktası olmasının ötesinde 6 milyon vatandaşının mülteci durumunda olması sebebiyle bir kaynak olarak öne çıkmaktadır.

KKTC, GKRY ve İsrail ise transit noktasından çok nihai varış noktası olarak kullanılmaktadır. Yunanistan her ne kadar doğudan gelen düzensiz göç dalgasının AB sınırlarına girdiği yer olarak ortaya çıksa da çoğu mülteci için nihai hedef olmamaktadır.

Düzensiz göç ve insan kaçakçılığı faaliyetlerinin deniz boyutunu tespit etmek amacıyla 4 basamaktan oluşan göreceli bir değerlendirme sistemi kullanılmıştır. Buna göre bir ülkenin bahse konu yasadışı faaliyetlerinin;

- Denizde veya deniz endüstrisini (balıkçılık, liman işçiliği, vb.) etkileyecek şekilde yapıldığına dair bir bilgi olmaması halinde 0 puan,
- Denizde veya deniz endüstrisi ile ilgili alanlarda gerçekleştiğine dair kısıtlı bilgi ve zayıf deliller mevcut ise 1 puan,
- Denizde veya deniz endüstrisi ile ilgili alanlarda gerçekleştiğine dair açık kaynaklarda yeterli bilgi ve doküman var ise 2 puan,
- Özel durumda dahil olmak üzere denizden açık olarak yapıldığı ve deniz endüstrisi ile ilgili alanlar ile doğrudan ilişkisinin olduğu sabit ise 3 puan verilmiştir.

Ortalaması alınan değerler 100 ile genişletilerek, her ülke için 100 üzerinden puanlama yapılmıştır. Yukarıda açıklanan puanlama sistemine göre Doğu Akdeniz ülkeleri için "Trafficking in Persons 2019 Report" dokümanı esas olmak üzere

Denizden Düzensiz Göç Puanı Çizelge 6.19’da sunulmuştur (US Department of State, 2019).

Çizelge 6.19 : Denizden düzensiz göç puanı (DDP).

	Düzensiz Göç/Kaçakçılık Puanı	Transit Ülke Puanı	Deniz Kaynaklı Faaliyet Puanı	DDP
Türkiye	50	100	75	75
Yunanistan	50	0	100	50
Libya	100	100	100	100
Mısır	75	100	100	91.7
İsrail	62.5	0	100	54.2
Lübnan	62.5	100	50	70.8
Suriye	100	100	75	91.7
KKTC	37.5	0	75	37.5
GKRY	37.5	0	75	37.5

6.4.2 Denizyolu kullanımı

Denizyolu kullanımı yardımcı unsuru insan kaçakçılığı ve düzensiz göçün boyutlarından ziyade bu maksatlar için denizin hangi nispette kullanıldığına odaklanmıştır. Yaşadığı yeri terk etmek zorunda kalarak mülteci veya sığınmacı haline düşen insanlar tarafından göç yolu deniz, kara veya hava yolu ile sağlanabilmektedir.

Bu çalışmada yalnızca deniz yolu üzerindeki insan taşımacılığı yükünü tespit etmek maksadıyla, BM Mülteciler Yüksek Komiserliği (UN HCR)’nin veri tabanından faydalanılmıştır. Hesaplamada ise Doğu Akdeniz ülkelerinin nüfusu (The World Bank, 2018c) içerisinde mültecilerin oranını (LRR) 0-1 arasında tespit etmek üzere her bir milyon nüfus (N) içerisindeki mülteci sayısı (MS) esas alınmıştır. Dolayısıyla bu hesaplamada ülkelerin ürettiği mülteci sayısı değil, ülkelerin topraklarında barındırdığı mülteci sayısı dikkate alınmıştır. Bu çerçevede düzeltilmiş mülteci oranı (LRR) değeri şu formül ile elde edilmiştir (Bell ve Glaser, 2018).

$$LRR = \frac{\ln(MS) / \ln(N)^{+1}}{\ln(100000+1)} \quad (6.5)$$

Çizelge 6.20 : Düzeltilmiş mülteci oranı.

	N (x 1000)	MS	LRR
Türkiye	82.319,72	3.681.685	0.00400
Yunanistan	10.727,67	61.460	0.00050
Libya	6.678,57	8794	0.00011
Mısır	98.423,60	246.749	0.00022
İsrail	8.883,80	18.569	0.00019
Lübnan	6.848,93	949.666	0.01100
Suriye	16.906,28	18.817	0.00009
KKTC-GKRY	1.189,27	11.014	0.00080

Yukarıda elde edilen değer ile mülteci sayısı daha fazla olan ülkelerde faaliyet gösteren yasadışı organizasyonlarca, düzensiz göç veya insan kaçakçılığı bağlamında deniz yolunun kullanma olasılığının da yüksek olacağı yargısına varılmakla birlikte denizin bu noktada ne kadar kullanıldığı yani mültecinin, mülteci konumunda yaşadığı ülkeye ne şekilde geldiğini ortaya koymak üzere 0-4 aralığında 5 basamaklı göreceli bir değerlendirme yapılmıştır. Bu kapsamda bir ülkenin sınırlarından itibaren;

- Deniz, hava veya kara yolu ile mülteci trafiği yaşandığına dair delil bulunamamış ise 0 puan,
- Deniz yolu kesin tespit edilememiş olsa da deniz yolunun coğrafi yakınlığına ve avantajına bağlı olarak kullanılma ihtimali var ise 1 puan,
- Bir kısım deniz yolu tespit edilmiş olsa da esas trafik kara ve/veya hava yolu ile sağlanıyor ise 2 puan,
- Deniz yolları tespit edilmiş olmakla birlikte kara ve/veya hava yoluna ilave olarak kullanılıyor ise 3 puan,
- Deniz yolu diğer alternatiflerden daha yoğun olarak kullanılan ana rota ise 4 puan verilmiştir.

Elde edilen değeri 4'e bölmek suretiyle her ülke için 0-1 aralığında bulunan deniz yolunun kullanılma ağırlığı (DKA), LRR ile aşağıdaki şekilde işleme sokularak deniz yolu kullanımı (DYK) yardımcı unsuru puanı hesaplanmıştır (Bell ve Glaser, 2018).

$$DYK = \frac{LRR \times DKA}{2} \quad (6.6)$$

Çizelge 6.21 : Deniz yolu kullanımı (DYK).

	LRR	DKA	DYK
Türkiye	0.00400	0.25	50
Yunanistan	0.00050	1	25
Libya	0.00011	0.75	4
Mısır	0.00022	0.75	8
İsrail	0.00019	0.5	5
Lübnan	0.00110	0.25	14
Suriye	0.00009	0.25	1
KKTC-GKRY	0.00080	1	40

Elde edilen rakamlar 10.000 ile genişletilerek 100 üzerinden puana tahvil edilmiştir. Buna göre 0 puan alan ülkede hiç mülteci olmadığı dolayısıyla deniz yolunun kullanımından bahsedilemeyeceği, 100 puanın ise yüksek mülteci sayısı ve/veya yoğun deniz yolu kullanımına işaret ettiği sonucuna varılmıştır. Elde edilen sonuçlar konuya ilişkin bir fikir vermekle birlikte okurken bölgedeki düzeltilmiş mülteci oranını da dikkate almak gerekmektedir. Örneğin bölgedeki en yüksek ve en düşük mülteci barındıran ülkeler olan Türkiye ile Libya kıyaslandığında; Türkiye nüfus olarak Libya'nın 12.3 katı iken barındırdığı mülteci sayısı açısından 418 katıdır.

6.4.3 Yasal korunma

Bu yardımcı unsur, düzensiz göç ve insan kaçakçılığı ile bunlardan istifade eden yasa dışı organizasyonların yönettiği seks işçiliği ve zorla çalıştırma alanlarını ortadan kaldırmaya yönelik uluslararası antlaşmaları imzalama ve onaylama durumları dikkate alınmıştır. Ayrıca Doğu Akdeniz ülkelerinin iç mevzuatlarında bu konulardaki düzenlemeler ile bunların etkinliğine de yer verilmiştir. Uluslararası mevzuata uyumluluk konusu BM bünyesinde insan haklarını düzenleyen 18 antlaşma/sözleşmelerden 2'si (UN HCR, 2019) ve ILO bünyesinde mevcut antlaşma/sözleşmelerden 5'i (ILO, 2019) çerçevesinde ele alınmıştır. Bahse konu metinleri⁴⁵ imzalayan ve iç hukukunda onaylayan ülkeler her antlaşma/sözleşme için

⁴⁵ 1- The Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights Optional Protocol to the Convention on the Rights of the Child on the sale of children, child prostitution and child pornography

2- The Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights Optional Protocol to the Convention on the Rights of the Child on the involvement of children in armed conflict

3- The International Labour Organization Forced Labour Convention of 1930

4- The International Labour Organization Abolition of Forced Labour Convention of 1957

5- The International Labour Organization Worst Forms of Child Labour Convention of 1999

6- The International Labour Organization Domestic Workers Convention of 2011

7-The International Labour Organization Work in Fishing Convention of 2007

100, sadece imzalayan veya sonradan katılan ancak iç hukuklarında onaylamayanlar 33 puan, imzalamayan veya katılmayanlar ise 0 puan ile değerlendirilmiştir. Bu çerçevede oluşan puanlama Çizelge 6.22’de sunulmuştur.

Çizelge 6.22 : Uluslararası mevzuata uyumluluk.

	1	2	3	4	5	6	7	Ort.
Türkiye	100	100	100	100	100	0	0	71.4
Yunanistan	100	100	100	100	100	0	0	71.4
Libya	33	33	100	100	100	0	0	52.3
Mısır	33	33	100	100	100	0	0	52.3
İsrail	100	100	100	100	100	0	0	71.4
Lübnan	100	33	100	100	100	0	0	61.9
Suriye	33	33	100	100	100	0	0	52.3
KKTC	100	100	100	100	100	0	0	71.4
GKRY	100	100	100	100	100	0	0	71.4

Doğu Akdeniz ülkelerinin iç mevzuatlarına yönelik puanlama, “3P Anti Trafficking Policy Index” (Cho, 2015) çalışmada elde edilen veriler çerçevesinde yapılmıştır. 3P ifadesi düzensiz göç faaliyetleri ile insan kaçakçılığını organize edenlerin cezalandırılması (prosecution), potansiyel mağdurların korunması (protection) ve bu faaliyetlerin önlenmesi (prevention) konularını kapsamaktadır. 15 üzerinden yapılan puanlamayı 100’e tahvil etmek maksadıyla her ülkenin puanı 6.66 ile genişletilerek kullanılmıştır.

Üçüncü olarak ülkelerin yasadışı göç ve insan kaçakçılığı konularında aldığı tedbirler ve yapılan yatırımlar çerçevesinde ayrıldığı sınıflar dikkate alınmıştır. “Trafficking in Persons 2019 Report” dokümanında yer alan bu ayrıma göre 1’nci seviye olan ülkeler 100, 2’nci seviye olan ülkeler 75, 3’üncü seviye olan ülkeler 50, 4’üncü seviye olan ülkeler 25 ve özel duruma sahip olan ülkeler ile 0 ile puanlanmıştır (US Department of State, 2019). Doğu Akdeniz ülkelerinin yasal korunma yardımcı unsur puanı, bu üç puanın ortalaması alınarak belirlenmiştir (Çizelge 6.23).

6.4.4 Sosyo-ekonomik hassasiyet

Ülkelerin sosyal, ekonomik ve güvenlik alanındaki eksiklikleri, insanların düzensiz göç ile ülkelerinden ayrılmayı tercih etmesinde veya insan kaçakçılarının hedefi olmasında en önemli etkenlerden birisidir. Bunun yanında siyasi anlamda iyi yönetilemeyen ve bir kısım ülkenin emperyalist emelleri doğrultusunda hedefi haline gelen ya da terör örgütlerinin üs olarak kullandığı ülkelerde bu etkenler daha da

güçlenmektedir. Bu kısımda yukarıda açıklanan hususları içeriğinde barındıran iki endeksten istifade edilmiştir. Bunlar; Dünya Bankası'na ait ilköğretim tamamlama oranı (The World Bank, 2019) ve Walk Free Foundation tarafından oluşturulan küresel kölelik endeksidir (Walk Free, 2018).

Çizelge 6.23: Yasal Korunma Puanı (YKP).

	U/A Mevzuat	3P	Seviye	YKP
Türkiye	71.4	59.9	75	68.8
Yunanistan	71.4	79.9	75	75.4
Libya	52.3	19.9	0	24
Mısır	52.3	53.2	75	60.1
İsrail ⁴⁶	71.4	53.2	100	74.9
Lübnan	61.9	53.2	75	63.4
Suriye	52.3	19.9	0	24
KKTC	71.4	72,6	50	64.6
GKRY	71.4	72.6	100	81.3

İlköğretim tamamlama puanlarının hesaplanmasında esas alınan Dünya Bankası verileri (2015-2018) ilkokula başlama oranlarını vermekte olup, bir kısım ülkenin puanı o yıl eğitime sistemine tekrar dahil olan veya geç başlayan çocukların varlığı nedeniyle 100 sayısının üzerinde çıkabilmektedir (Örneğin İsrail'de 2018 yılı verilerine göre ilkokula başlama oranı %106 olarak belirlenmiştir.). Bu durumda 100'ün üzerinde olan kısım yok sayılmış ve ilköğretime başlayan sayının %10'luk bir kayıp ile tamamlayacağı varsayımından hareketle hesaplama yapılmıştır. Lübnan ve Libya için veri mevcut olmadığından bu ülkelere bölge ortalaması olan 83 uygulanmış ardından %10 oranında eksiltilerek, 74.7 puanı verilmiştir.

Küresel kölelik endeksi verileri incelendiğinde; Doğu Akdeniz ülkeleri içerisinde bu alanda en az tedbir alan ülkenin Libya olduğu, küresel çapta kölelik olarak tabir edilen kötü ve zorunlu çalışma koşullarının %71 oranında kadınları ve %29 oranında erkekleri etkilediği ve Doğu Akdeniz ülkeleri özelinde sorunların çoğunlukla siyasi yönetim ile ilişkili olduğu görülmektedir. Modern kölelik puanı, endeks puanının negatif bir değer olması sebebiyle 100'den çıkarılarak kullanılmış ve iki endeks değerinin ortalaması alınarak 100 üzerinden sosyo-ekonomik hassasiyet puanı, 0 en hassas, 100 ise en dayanıklı olacak şekilde belirlenmiştir (Çizelge 6.24).

⁴⁶ İsrail'e ilişkin veri olmadığından diğer Doğu Akdeniz ülkelerinin puanlarının ortalaması olan 8 kullanılmış ve 100 üzerinden 53.2 olarak değerlendirilmiştir.

Çizelge 6.24 : Sosyo-ekonomik hassasiyet puanı (SEH).

	İlköğretim Tamamlama	Modern Kölelik Puanı	SEH
Türkiye	82	48.4	64.8
Yunanistan	87.3	72.9	80.1
Libya	74.7	26.9	50.8
Mısır	90	39.6	64.8
İsrail	90	63.6	76.8
Lübnan	74.7	41.1	57.9
Suriye	64.8	7.6	36.2
KKTC	87.3	80.9	84.1
GKRY	87.3	80.9	84.1

Yukarıda kullanılan ve hesaplanan veriler ışığında düzensiz göç puanı, sosyo-ekonomik hassasiyet, yasal korunma, deniz yolu kullanımı ve denizden düzensiz göç⁴⁷ puanlarının ortalaması alınarak hesaplanmış ve Çizelge 6.25'te sunulmuştur.

Çizelge 6.25 : Düzensiz göç puanı (DGP).

	SEH	YKP	DYK	DDP	DGP
Türkiye	64.8	68.8	50	25	52.2
Yunanistan	80.1	75.4	25	50	57.6
Libya	50.8	24	4	0	19.7
Mısır	64.8	60.1	8	8.3	35.3
İsrail	76.8	74.9	5	45.8	50.6
Lübnan	57.9	63.4	14	29.2	41.1
Suriye	36.2	24	1	8.3	17.4
KKTC	84.1	64.6	40	62.5	62.8
GKRY	84.1	81.3	40	62.5	67.1

6.5 Deniz Haydutluğu ve Denizde Silahlı Soygun

Deniz haydutluğu⁴⁸ ve denizde silahlı soygun⁴⁹ deniz kaynaklı yasadışı faaliyetler arasında ilk akla gelenidir. Bu durum, diğer yasa dışı faaliyetlerine nazaran şiddet fiilleri ve insan hayatına yönelik tehdidin en üst düzeyde gözlenmesinden kaynaklanmaktadır. 2014-2019 yılları arasında kaydedilen deniz haydutluğu ve denizde silahlı soygun faaliyetleri, Afrika'nın doğu kıyıları ile batısında Gine Körfezi

⁴⁷ Negatif bir değer olduğundan hesaplanan puan 100'den çıkarılarak çizelgeye dahil edilmiştir.

⁴⁸ Açık denizlerde veya bir devletin kanuni yetkisi dışında kalan deniz alanlarında, bir geminin personeli veya yolcuları tarafından, başka bir gemiye, hava vasıtasına veya bu vasıtalarda bulunan kişi ve mallara karşı uygulanan yasadışı şiddet, alıkoyma ve talan faaliyetlerine deniz haydutluğu denilmektedir (BM, 1982).

⁴⁹ Bir ülkenin iç sularında, takımda sularında veya karasuları içerisinde bir gemiye ya da bu geminin içerisinde yer alan kişi ve mallara karşı işlenen, yasadışı şiddet hareketleri, alıkoyma veya herhangi bir talan hareketi silahlı soygun olarak adlandırılmaktadır (IMO, 2010).

çevresinde, Güney Asya’da Malaka Körfezi sularında ve Güney Amerika kıtasının kuzey kesimlerinde tespit edilmiştir (ICC International Martime Bureu, 2019). Belirtilen tarihler arasında Doğu Akdeniz’de deniz haydutluğu veya denizde silahlı soygun kapsamına giren herhangi bir hadise kayda geçmemiştir. Bununla birlikte 19’u GKRY, 9’u Yunanistan, 1’i Mısır ve 1’i Türkiye bandıralı toplam 30 adet Doğu Akdeniz ülkesinin bayrağını taşıyan gemi bahse konu saldırılarda yer almıştır (ICC International Martime Bureu, 2019).

Yukarıda açıklandığı üzere dünyanın birçok önemli deniz yolunda varolan deniz haydutluğu ve silahlı soygun faaliyetleri Doğu Akdeniz’de mevcut olmadığından bu çalışmada dikkate alınmamıştır.

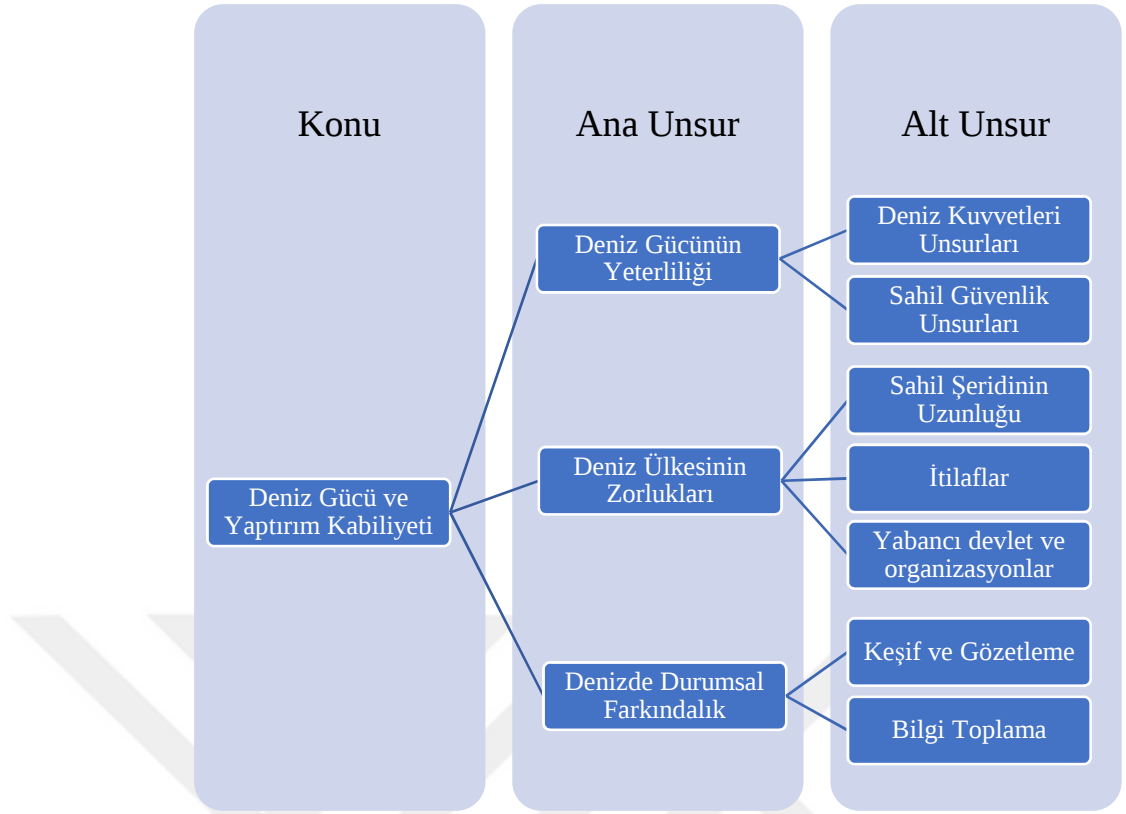
6.6 Deniz Gücü ve Yaptırım Kabiliyeti

Doğu Akdeniz’de deniz güvenliğine doğrudan etki eden deniz gücü konusunun incelenmesinde kullanılacak yaklaşım, Şekil 6.27’de belirtilen ana, alt ve destekletici unsurlar çerçevesinde şekillendirilmiştir.

6.6.1 Deniz gücünün yeterliliği

Denizler vasıtasıyla elde edilecek refah için mücadelenin en önemli parçası deniz gücüdür. Bu tanımla ile kara ve hava gücüne nazaran daha geniş bir konsept olan deniz gücü, deniz ticaretinin ve denizden elde edilecek kaynakların ülke menfaatleri için kullanılmasını sağlar (Topuz, 2016).

Etkin bir deniz gücünün varlığı, bölgesel anlamda bir caydırıcılık unsuru sağlarken, deniz yetki alanları içerisinde kanunların uygulanması ve mukavemet edenlere karşı devlet uygulamalarının hayata geçirilmesine de imkan tanır. Yeterli bir deniz gücüne sahip olmayan devletlerin, karasularının ötesindeki hak ve menfaatlerini takip etmesi ve yönetmesi fiilen mümkün olmayacağından, bu bölgelerde başka devletlerin hak iddiaları artacak ve kamuoyu baskısı ile bu bölgelerden pay almaya çalışacaktır. Bu nedenle Doğu Akdeniz gibi mücadelenin hem küresel hem de bölgesel boyutta yaşandığı bir coğrafyada her devletin hak ve menfaatlerini savunması için yeterli seviyede bir deniz gücünün varlığı kaçınılmazdır (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2015).



Şekil 6.27 : Deniz gücü ve yaptırım kabiliyeti modeli.

Deniz gücünün yeterliliğinin ölçülmesi konusunda birçok kriter ortaya koyulabilir olsa da konunun dışına çıkılmaması maksadıyla, Doğu Akdeniz ülkelerinin deniz kuvvetleri ve sahil güvenlik unsurlarının adedi, ana karadan itibaren ortalama hareket yarıçapı, hareket alanında uzun süre görev yapabilme kabiliyeti ve uluslararası tatbikat ve eğitimlerde yer almasına bağlı olarak eğitim seviyesi çerçevesinde değerlendirilecektir. Bunlara ilave olarak her bir devletin ulusal imkan ve kabiliyetleri ile gemi inşa ve donatma kabiliyetleri, silah ve güdümlü mermi üretim kabiliyeti ve mevcut deniz gücünü modernize edebilecek teknolojik ve ekonomik altyapısının varlığı irdelenecektir.

6.6.1.1 Sayısal kıyaslama

Doğu Akdeniz ülkelerinin deniz gücünün sayısal kıyaslanmasında tüm deniz kuvvetleri unsurları hesaplama dahil edilmemiştir. Bunun yerine güç aktarımı imkanı sağlayan amfibi hücum gemileri, hareket alanında caydırıcılık sağlayacak fırkateyn, korvet ve hücum botlar, stratejik seviyede kuvvet çarpanı olan denizaltılar, açık denizde hareket süresini artıran akaryakıt gemileri ile deniz kuvveti bağılı olan deniz karakol uçakları ile gemilere konuşlanabilen helikopterler kıyaslamada

kullanılmıştır. Toplam 10 unsur bazında yapılan sayısal kıyaslamada imkan kabiliyetleri veya teknolojik durumu dikkate alınmamıştır.

Çizelge 6.26 : Sayısal deniz gücü puanı (SDP).⁵⁰

	CV	LHD	FF	FS	PG	PC	SS	AOR	Hava	SG	Top.	SDP
Türkiye	0	0	16	9	19	22	12	4	36	115	233	100
Yunanistan	0	0	13	0	19	11	11	1	28	108	191	81.9
Libya	0	0	2	1	11	16	2	0	0	14	46	19.7
Mısır	0	2	12	3	44	10	6	4	12	90	183	78.5
İsrail	0	0	0	3	8	13	6	0	49	0	74	31.8
Lübnan	0	0	0	0	3	17	0	0	0	1	21	9
Suriye	0	0	0	2	22	16	0	0	19	2	61	26.2
KKTC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
GKRY	0	0	0	0	1	16	0	0	4	11	32	13.7

Adet olarak yapılan kıyaslamada Türkiye'nin diğer Doğu Akdeniz ülkelerine nazaran önemli bir üstünlüğe sahip olduğu görülmektedir. Bu durumun Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de kıyısı olan tek devlet olması itibarıyla kontrol etmesi gereken deniz yetki alanının genişliğinin doğal bir sonucu olduğu aşıkardır. Diğer devletlerin sayısal gücü ile kıyaslandığında Lübnan, Libya, Suriye, GKRY ve KKTC'nin sayısal mevcutlarının düşük olduğu görülmüştür. Libya ve Suriye'de devam eden iç savaşın deniz gücüne olumsuz etkileri, Lübnan karasularında 2006 yılından bu yana UNIFIL deniz görev kuvvetinin bulunması ve egemen Lübnan devleti yerine egemenlik alanlarını kontrol etmesi, bu ülkelerin deniz gücü anlamında yetersizliğini veya elde mevcut yeterli sayıdaki unsurun idame edilemediği gerçeğini ortaya koymaktadır. Yukarıda belirtilen sayısal değerlerin puana tahvil edilmesi için en yüksek toplam sayıya sahip olan Türkiye'nin puanı 100 kabul edilmiş ve diğer ülkeler envanterlerindeki unsur sayısına göre oranlanmıştır.

⁵⁰ Çizelge satırlarında kullanılan gemi tip kısaltmalarının açık hali ve kısa tanımları aşağıda olduğu şekildedir.

CV : Uçak gemisi

LHD : Havuzlu ve helikopterli amfibi hücum gemisi

FF : Fırkateyn

FS : Korvet

PG : Hücumbot

PC : Karakol botu

SS : Denizaltı

AOR : Açık deniz ikmal gemisi

6.6.1.2 Diğer kriterlerin kıyaslanması

Deniz gücünün yeterliliğinin, yalnızca unsur adedine dayanılarak hesaplanmasının deniz güvenliği açısından hatalı yargılara varılmasına sebep olacağı düşünülmektedir. Bu nedenle uygun sayıda gemi, denizaltı, helikopter veya uçak bulunduran bir deniz kuvvetinin değerlendirilmesi maksadıyla bu unsurların;

- Etkin olarak kullanılıp kullanılmadığı konusu hareket yarıçapı ve denizde kalabilme sürelerine istinaden,
- Deniz güvenliğine yönelik olarak 4'üncü bölümde sayılan tehditlere karşı koymak üzere yeterli eğitim seviyesinde olup olmadığı, uluslararası veya ulusal tatbikatlara katılarak ulaştığı eğitim seviyesine istinaden,
- Deniz kuvvetini geliştirilmesi ve genişletebilmesi ise ulusal imkanları ile inşa ve modernizasyon faaliyetlerini yapabilme durumuna istinaden ortaya konmuş ve Çizelge 6.27'de sunulmuştur.

Sübjektif bir yaklaşım ile belirlenen her bir kriterin değerlendirmesinde; edinilmiş tecrübeler çerçevesinde deniz güvenliğine yönelik bir görevde ihtiyaç duyulacak aşağıda açıklanan yeterlilikler esas alınmıştır.

Harekat yarıçapı

Uçak gemisi, helikopter gemisi veya amfibi hücum gemileri ile deniz aşırı güç aktarımı kabiliyetinde olan bir deniz gücü için 20 puan, kıta sahanlığı ve MEB bölgesini kesintisiz devriye gezebilen deniz gücü için 15 puan, MEB bölgesinde zaman zaman bulunan ancak karasularını kesintisiz olarak kaplayabilen deniz gücü için 10 puan, yalnızca iç sular ve limanlarının açığında karakol görevi yapabilen deniz gücü için 5 puan ve bunların daha alt seviyesinde değerlendirilen deniz gücü için ise 0 puan verilmiştir.

Denizde kalabilme

Ana üs ve limanlarından ayrı olarak; 4-6 ay deniz aşırı hareket yapabilen deniz gücü için 20 puan, lojistik bütünleme kabiliyeti sayesinde 30 gün seviyesinde denizde kalabilen deniz gücü için 15 puan, lojistik bütünleme kabiliyetinin eksikliği veya gemilerinin boyutu itibarıyla 5-10 gün aralığında denizde kalabilen deniz gücü için 10 puan ve azami 1-2 gün denizde kalabilen deniz gücü için 5 puan ve bunların daha alt seviyesinde değerlendirilen deniz gücü için ise 0 puan verilmiştir.

Eğitim seviyesi

Doğu Akdeniz ülkelerinin ulusal tatbikatları konusunda detaylı bilgi mevcut olamamakla birlikte; uluslararası tatbikatlara ve NATO veya AB'nin deniz güvenliği hareketlarına fiilen katılan ve istisnai günler hariç çevre denizlerinde günlük 6-10 adet gemi bulundurabilen deniz gücü için 20 puan, uluslararası tatbikatlara veya deniz güvenliği hareketlarına davet edilmediği/üye olmadığı için katılamayan ancak çevre denizlerinde günlük 3-5 adet gemi bulundurabilen deniz gücü için 15 puan, tatbikatlara veya deniz güvenliği hareketına katılamayan ve deniz yetki alanlarında varlık göstermek için 1-2 gemi görevlendirebilen deniz gücü için 10 puan, sadece ihbar üzerine harekete geçebilen ve görevini tamamladıktan sonra limana dönen deniz gücü için 5 puan ve bunların daha alt seviyesinde değerlendirilen deniz gücü için ise 0 puan verilmiştir.

Gemi inşa edebilme ve modernize edebilme

Bu kriter için müşterek olarak, kendi ulusal imkanları ile gemi dizaynı, inşa ve donatım kabiliyetine sahip olan ve yerel tersanelerinde mevcut gemilerini ulusal imkanları ile modernize edebilen deniz gücü için 20 puan, sayılan bu işleri yabancı firmalardan ihale karşılığı alıp, teknoloji transferi ile yerel tersanelerinde yapan deniz gücü için 15 puan, Her türlü dizayn, inşa, donatım ve modernizasyon işlerini yabancı firma ve tersaneler kanalıyla yapan deniz gücü için 10 puan, elinde mevcut kısıtlı ekonomik ve teknolojik altyapı nedeniyle inşa ve modernizasyon faaliyetleri aksayan deniz gücü için 5 puan ve bunların daha alt seviyesinde değerlendirilen deniz gücü için ise 0 puan verilmiştir.

Çizelge 6.27 : Deniz gücü diğer kriterlerin kıyaslanması (DKK).

	Harekat Yarıçapı	Denizde Kalabilme	Eğitim Seviyesi	Gemi İnşa Edebilme	Modernize Edebilme	DKK
Türkiye	15	15	20	20	20	90
Yunanistan	15	15	20	15	15	80
Libya	5	5	0	0	0	10
Mısır	20	20	15	15	10	80
İsrail	10	10	10	20	20	70
Lübnan	5	5	0	0	0	10
Suriye	0	0	0	0	0	0
KKTC	5	5	5	5	5	25
GKRY	5	5	5	5	5	25

Çizelgenin ortaya koyduğu sonuçlar çerçevesinde her devletin deniz kuvvetler ile sahil güvenlik unsurlarının toplam sayısı ile imkan ve kabiliyetlerinin aşağıda belirtilen tanımlardan hangisi ile örtüştüğü tespit edilmeye çalışılmıştır.

Küresel deniz gücü

Envanterinde bulunan büyük boyutlu gemiler ile istenilen bölgeye güç aktarımı yapabilen, devletin deniz aşırı menfaatlerini korumaya yönelik olarak uzun süre denizde kalabilen dolayısıyla denizdeki hak ve menfaatlerini deniz yetki alanlarının çok daha uzak mesafelerinden koruma yeteneğine sahip deniz gücüdür. (Puan aralığı 91-100)

Bölgesel deniz gücü

Deniz aşırı hareket imkanları kısıtlı olmakla birlikte kendi egemenlik alanları ile kıta sahanlığı MEB’inde kesintisiz olarak varlık gösterebilen, bu maksatla 30 güne kadar denizde kalabilen ve hareketini hava unsurları ile destekleyebilen deniz gücüdür. (Puan aralığı 76-90)

Egemenlik alanı içerisinde etkin deniz gücü

Kısıtlı unsur veya kısıtlı imkan kabiliyeti nedeniyle kıta sahanlığı ve MEB bölgesinde zaman zaman varlık gösterebilen ancak bu bölgeler dahilinde devlet uygulamalarını gerektiği şekilde yapma yeteneğine sahip olmayıp, kuvvet konsantrasyonunu karasularına yönlendiren deniz gücüdür. (Puan aralığı 61-75)

İç sularda etkin bir deniz gücü

Kısıtlı unsur veya kısıtlı imkan kabiliyeti nedeniyle kıta sahanlığı ve MEB’de varlık gösteremeyen, zaman zaman devriye görevleri yaparak karasularını kontrol etmeye çalışan ancak esasen iç sularda veya limanların açıklarında görev yapabilen deniz gücüdür. (Puan aralığı 46-60)

Etkin olmayan deniz gücü

Mevcut unsur sayısı, eğitim seviyesi ve kendini yenileme kabiliyeti açısından daha üst kriterleri sağlayamayan ve deniz güvenliği için geliştirilmesi gereken deniz gücüdür. (Puan aralığı 0-45)

Netice olarak Doğu Akdeniz ülkelerinin sayısal deniz gücü (SDP) ile sübjektif diğer kriterlerin (DKK) aritmetik ortalaması alınarak bulunan deniz gücünün yeterlilik (DGY) puanı ve ortaya çıkan sonuçlar Çizelge 6.28’de olduğu gibidir.

Çizelge 6.28: Deniz gücünün yeterlilik puanı (DGY).

	SDP	DKK	DGY
Türkiye	100	90	95
Yunanistan	81.9	80	81
Libya	19.7	10	14.9
Mısır	78.5	75	76.8
İsrail	31.8	70	50.9
Lübnan	9	10	9.5
Suriye	26.2	0	13.1
KKTC	1	25	13
GKRY	13.7	25	19.4

6.6.2 Deniz ülkesinin zorlukları

Bir devletin deniz yetki alanlarının yönetimi ile ilgili olarak karşılaşılan problemlerin toplamına bu çalışmada deniz ülkesinin zorlukları adı verilmiştir. Devletlerin karasuları içerisinde kesin olan egemenliği nedeniyle bu alanların yönetilmesinde yaşanan problemler ihmal edilmiş olup, bu çalışmada yönetilen deniz alanı olarak ilan etmiş ülkeler için MEB’ler, ilan etmeyen ülkeler için ise muhtemel MEB’ler ele alınmıştır.

Bu noktadan hareketle, Doğu Akdeniz ülkeleri için yönetilecek deniz alanının zorluğunun tespitinde kullanılacak alt unsurlar; her devletin karşılıklı kıyısı olup yürürlükte olan bir MEB anlaşmasına taraf olduğu devlet sayısı ve Doğu Akdeniz’de diğer devletler ile karşılıklı kıyı olarak kabul edilerek MEB tespitine esas teşkil edecek kıyı şeridi uzunluğu⁵¹ olarak belirlenmiştir.

Burada dikkat edilmesi gereken konu; kıyı şeridinin uzunluğu ile MEB genişliği arasında doğru bir orantı olmasına rağmen, kıyı şeridi ile açık deniz arasında yer alan başka devletlere ait adaların sahilgar devletin MEB’ini karasuları kadar azaltacağı konusudur. Bu bağlamda ele alınan diğer bir husus 4’üncü bölümde ve bu bölümün uluslararası iş birliği konusunda değinilen Doğu Akdeniz’de devletlerarası MEB

⁵¹ Türkiye’nin sadece Doğu Akdeniz’e sahilgar kıyıları ele alınırken, Yunanistan’ın karşılıklı kıyı olma kriteri de dikkate alınarak, ana karasının güney kıyısı, Kithara, Andikithara, Girit, Kerpe ve Rodos adalarının, Limits of Oceans and Seas (IHO, 2002) yayınında belirtilen ve Akdeniz’de kalan güney kıyıların uzunluğu ölçülerek tespit edilmiştir.

antlaşmalarının durumudur. Her ne kadar bölgede GKRY tarafından Mısır, İsrail ve Lübnan ile antlaşmalar yapılmış olsa da KKTC ve Türkiye'nin ileri sürdüğü haklı iddiaları nedeniyle bu antlaşmaların uygulama alanı son derece kısıtlı kalmaktadır. Yine 4'üncü bölümde açıklandığı üzere İsrail ve Lübnan arasında bir MEB antlaşması olmakla birlikte deniz yetki alanları yaklaşık 900 km²'lik bir alanda çakıştığından itilaflı durum devam etmektedir. Türkiye ile Yunanistan arasında ise 7 km²'lik Meis adasının varlığı ile Anadolu'nun Doğu Akdeniz'de açık denizlere ulaşip ulaşamayacağı konusunda itilaf devam etmektedir. Her ne kadar benzer itilaflarda uluslararası hukukta Türkiye lehine emsal teşkil edecek birçok dava⁵² mevcut olsa da Yunanistan'ın 7 km ile 1662 km'nin⁵³ önünü kesmek yolunda iddiaları sürmektedir.

Doğu Akdeniz'de MEB konusu her ülke açısından farklılık gösteren zorluklara sahiptir. Bu kapsamda her ülke için politik ve ekonomik gücü ile deniz gücünün büyüklüğü dikkate alınmaksızın yalnızca kıyı şeridi uzunluğuna bağlı olarak MEB'ini kontrol edebilme yeterliliğini ortaya koymak maksadıyla, her ülkenin kıyı şeridi uzunluğu, ortalama kıyı şeridi uzunluğu olan 918 km ile oranlanmıştır. Ülkenin kıyı şeridi uzunluğu, ortalamanın 2 katından fazla ise 100 puan, 1.5-2 katı arasında ise 80 puan, 1-1.5 katı arasında ise 60 puan, 0.5-1 katı arasında ise 40 puan ve 0.2-0.5 katı arasında ise 20 puan ve 0.2'den daha az 0 puan olarak değerlendirilmiştir.

MEB antlaşma puanı ise karşılıklı kıyı sahibi olarak MEB antlaşma potansiyeline sahip olunan ülke sayısı ile yapılmış olan antlaşma sayısının oranlanması ile elde edilmiştir. Karşılıklı kıyılar açısından bakıldığında Doğu Akdeniz ülkelerinin, Çizelge 6.29'da belirtildiği şekilde birbirleri ile deniz alanları açısından komşu olduğu görülmektedir.

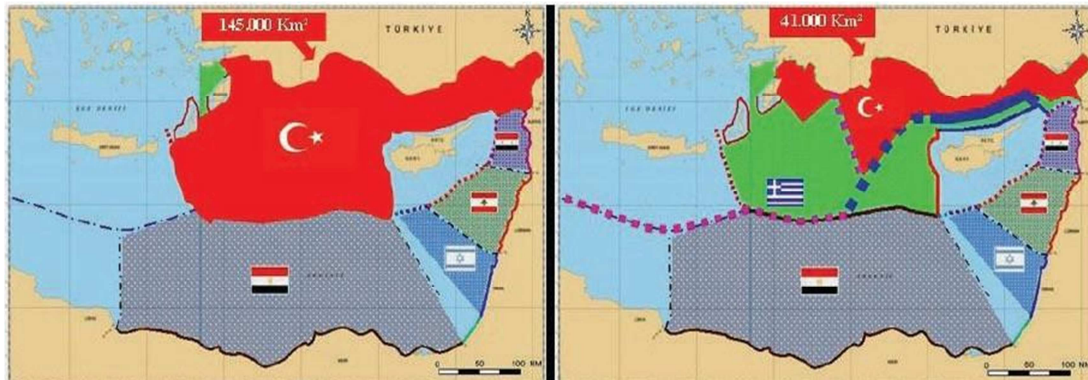
⁵² Ortay hattın karşı tarafında kalan adaların durumuna ilişkin davalar ve sonuçları için 1977 tarihli İngiltere-Fransa Kanal Adaları davası, 1983 tarihli Gine-Gine Bissau Alcatraz Adaları davası, 1984 Libya-Malta arasında kıta sahanlığı anlaşmazlığı davası, 1992 tarihli Kanada-Fransa arasındaki St.Pierre ve Miquelon davası, 2009 tarihli Romanya-Ukrayna Yılan Adası davası, 2012 tarihli Nikaragua-Kolombiya deniz sınırı davası incelenebilir (Yaycı, 2019) .

⁵³ Türkiye'nin adalar dahil sahip olduğu 8333 km'lik kıyı şeridinin, %18.77'si Karadeniz, %13.56'sı Marmara Denizi, %29.64'ü Ege Denizi ve %19.94'ü Akdeniz'de bulunmaktadır. Türkiye'ye ait adaların kıyıya uzunluğu 1626 km olup toplam kıyı uzunluğunun %18.08'ini oluşturmaktadır (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, t.y.).

Çizelge 6.29 : Doğu Akdeniz ülkeleri karşılıklı kıyılar.

	TÜR	YUN	LİB	MIS	İSR	LÜB	SUR	KKTC	GKRY
Türkiye		X	X	X			X	X	X
Yunanistan	X		X	X					
Libya	X	X		X					
Mısır	X	X	X		X	X			
İsrail				X		X		X	X
Lübnan				X	X		X	X	X
Suriye	X					X		X	X
KKTC	X				X	X	X		X
GKRY	X				X	X	X	X	

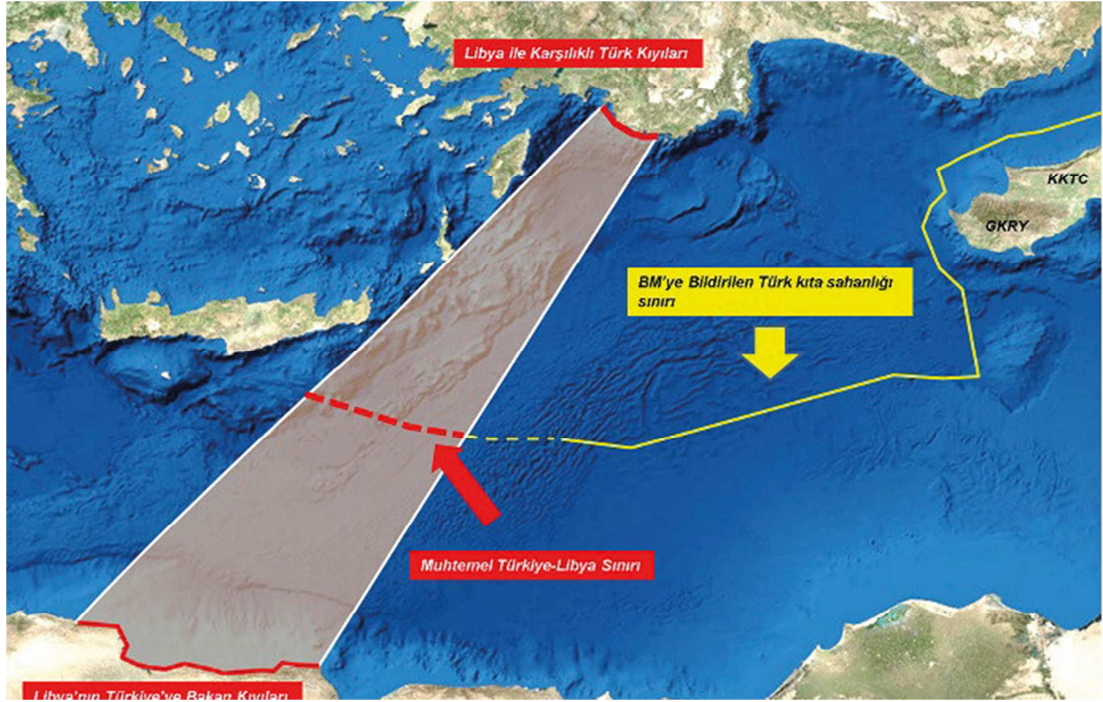
Nihai olarak zorluk puanı hesaplanırken, negatif bir değer olan kıyı şeridi puanı, devletler arasında yapılan antlaşmalar ile belirlenen antlaşmalar puanı nispetinde azalmakta, böylece çevre ülkeler ile daha çok antlaşma yapmış olan devletin kıyılarının daha kolay yönetileceği sonucuna varılmaktadır. Örneğin, 384 km kıyı şeridi ile 20 puan alan GKRY, karşılıklı kıyısı olan 5 devletin 3'ü ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda antlaşma imzaladığından, zorluk puanı 20'nin %60 nispetinde eksilmesiyle 8 olarak bulunmaktadır. Ancak hesaplanan bu değer negatif olmasından dolayı, deniz gücü ve yaptırım kabiliyeti puanı hesaplamasına pozitif etken olarak dahil edilmesi maksadıyla 100'den çıkarılarak Çizelge 6.30'a dahil edilmiştir.



Şekil 6.28 : Türkiye'nin muhtemel MEB'i ve Seville haritasında belirtilen sınırlara göre devletlerin karşılıklı kıyıları (Aydınlık, 2019).

Çizelge 6.30 : Deniz ülkesini zorluk puanı (DÜZ).

	Kıyı Şeridi (Km)	Kıyı Şeridi Puanı	Karşılıklı Kıyısı Olan Devlet	MEB Antlaşması	Antlaşma Puanı	DÜZ
Türkiye	1662	80	6	2	33.3	46.7
Yunanistan	907	40	3	0	0	60
Libya	1770	80	3	1	33.3	46.7
Mısır	2450	100	5	1	20	20
İsrail	273	20	4	1	25	85
Lübnan	225	20	4	1	25	85
Suriye	193	20	4	0	0	80
KKTC	396	20	5	1	20	84
GKRY	384	20	5	3	60	92



Şekil 6.29 : Türkiye ve Libya'nın karşılıklı kıyıları (Yaycı, 2019).

6.6.3 Denizde durumsal farkındalık (DDF)

Denizde durumsal farkındalık⁵⁴, bir deniz hareketına etki edebilecek her türlü bilginin toplanması, elde mevcut bilgiler ile birleştirilmesi ile hareketın geleceğine ilişkin isabetli tahminler yapılmasını sağlar. Denizde durumsal farkındalık aynı zamanda deniz ortamında paylaşılan ortak bir anlayış birliğini de ifade etmektedir.

⁵⁴ Maritime Situational Awareness (MSA)

Kuvvet içerisinde oluşturulan ortak hedef, bilgi üstünlüğü ve anlayış birliği, planlanan hareketin icra safhasının etkinlikle yürütülmesini sağlar. Yukarıdaki tanımından da anlaşılacağı üzere, doğru bilgiye ulaşma ve bilgi üstünlüğünü tesis etme, denizde durumsal farkındalığın oluşturulmasında en önemli faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Bilgi üstünlüğünü sağlamak için kullanılacak kaynaklar ise denizde durumsal farkındalık oluşturmaya yönelik olmakla birlikte karada, denizde, havada ve uzayda olmak üzere dört boyutta bulunmaktadır. Bu unsurlar kısaca şu şekilde sıralanabilir.

- Deniz hareket merkezleri.
- Kıyılarda konuşlu bulunan tespit (sahil gözetleme ve deniz gözetleme radarları) ile teşhis (elektronik ve optik tanıma) sistemleri.
- Deniz ortamında görev yapan gemi, denizaltı ve hava vasıtaları.
- İnsansız hava ve deniz araçları.

6.6.3.1 Deniz hareket merkezleri (DHM)

DDF'nin en önemli bileşeni hareket merkezleridir. Deniz hareketinin yönetilmesi için açık ve gizli kaynaklar ile yukarıda sayılan bilgi toplama unsurlarından temin edilen bilgilerin tasnif edildiği, işlendiği ve yayımlanarak gerekli unsurlar ile paylaşıldığı merkezlere hareket merkezi adı verilmektedir. Hareket merkezlerinin sağlıklı çalışması ve elde edilen DDF bilgilerinin zamanında paylaşılması, deniz hareketinin başarısına doğrudan etki etmektedir. Deniz hareket merkezlerinin etkinliğinin ölçülmesinde devletin kıyısı olan tüm denizlerinde etkin ve kesintisiz görev yapabilmesi elde ettiği bilgileri işleyebilmesi ve yayımlayabilmesi kriter olarak belirlenmiştir.

6.6.3.2 Kıyılarda konuşlu tespit ve teşhis sistemleri (KTT)

Belirli bir bölgede herhangi bir unsurun bulunup bulunmadığını belirlemek için sarf edilen gayrete tespit, tespit edilen bir unsurun kimliğini ortaya çıkarmak için yapılan faaliyetlere ise teşhis adı verilmektedir. Coğrafi olarak kıyılarında veya egemen olduğu adalarda tespit ve teşhis sistemleri bulundurmak ve bunları etkin olarak kullanabilmek denizde durumsal farkındalık için elde edilmesi hedeflenen bilgi üstünlüğüne ulaşmanın en ekonomik ve efektif yöntemidir. Literatürde bu tip sistemlerin mevki ve özelliklerinin gizlilik içermesi nedeniyle bilgi bulunamamıştır.

Ancak her devletin asgari kendi karasularını gözetleyecek seviyede sahil radarlarına sahip olduğu, Doğu Akdeniz ülkelerinden NATO üyesi olan Türkiye ve Yunanistan ile Fransa ile yakın askeri ilişkiler içinde olan Mısır'ın ve yeterli teknolojik altyapıya sahip olan İsrail'in ise 100 DM ve ötesini izleyebilen modern sistemlere sahip olduğu farz ve kabul edilmektedir. Ayrıca Lübnan, Suriye ve Mısır kıyılarında RF menşeli sahil gözetleme radarlarının kullanıldığı bilinmektedir. Bu çerçevede bu tip sistemlere sahip olmayan veya olduğu halde kullanamayanlara 0 puan, mevcut kabiliyetleri ile karasularını gözetleyebilen devletlere 50 puan, karasularının ötesinde kalan MEB ve kıta sahanlığı bölgelerini gözetleyebilen devletlere ise 100 puan verilmiştir.

6.6.3.3 İnsansız hava araçları (İHA)

İnsansız araç teknolojileri, modüler yapıları ve kolay üretim imkanları sayesinde günümüzde düzenli ordulardan, terörist organizasyonlara kadar her türlü oluşum tarafından kullanılmaktadır. Doğu Akdeniz ülkelerinden Türkiye ve İsrail ulusal imkanları ile tasarım ve imalatını yaptıkları İHA'ları kullanırken, diğer devletler yabancı kaynaklardan elde ettikleri sistemlere güvenmektedir. Bunlardan; Lübnan son olarak karşılıklı askeri işbirliği kapsamında ABD'den 6 adet Scaneagle tipinde İHA temin etmiştir (Binnie, 2019a). Libya'nın Tripoli havaalanında ise Türkiye üretimi olan Bayraktar TB-2 İHA'ları tespit edilmiştir (Binnie, 2019b). Mısır, ÇHC'den temin ettiği Wing Loong 1 İHA'sının yeni modeli olan Wing Loong 1D için girişimlerde bulunmuştur (Wong, 2018). GKRY deniz üzerinde kullanmak üzere İsrail'den Aerostar marka İHA'yı envanterine dahil ederek, Baf Hava Üssü'ne konuşlandırmıştır (Ekathimerini, 2019). Çeşitleri her geçen gün artan insansız araçlar menziline göre taktik, operatif ve stratejik, taşıdığı faydalı yüke göre silahlı veya silahsız adedine göre grup veya sürü olarak sınıflandırılmaktadır. Günümüzde geliştirilen insansız araçların çoğu hava aracı olmakla birlikte denizde görev yapan otonom sualtı ve suüstü araçları da mevcuttur. Ancak bu araçların çoğunluğu mayın imhası gibi özel görevlere yönelik üretildiğinden DDF'e doğrudan katkısı bulunmamaktadır. DDF'nin bu kısmında bütün Doğu Akdeniz ülkelerinde çeşitli boyut, adet ve kabiliyette insansız araç olduğu kabul edilmiş ve bu ülkelere 70 puan verilmiş ancak deniz hareketini kesintisiz destekleyecek şekilde kendi imalatı insansız araçları kullanan Türkiye ve İsrail bu bağlamda diğer devletlerin önünde tasnif edilerek ilave 30 puan verilmiştir.

6.6.3.4 Gemi, denizaltı ve hava araçları (GDH)

Bu konuda Doğu Akdeniz ülkeleri için “Deniz Gücünün Yeterliliği” başlıklı ana unsur altında yapılan değerlendirme esas alınmıştır. Yapılan sıralama da her bir basamak için 1 ilave puan verilirken, mevcut platformlarını modernize etme kabiliyetine sahip olma ve bu projeleri milli veya uluslararası kanallardan gerçekleştirmek 10 puan, milli endüstriyel alt yapısı ile silah ve platform inşa edebilen devletlere ise 20 ilave puan verilmiştir.

Yukarıdaki belirtilen kriterlere göre ve elde edilebilen bilgiler çerçevesinde, Doğu Akdeniz ülkelerin DDF puanı aşağıdaki çizelgede sunulmuştur.

Çizelge 6.31 : Doğu Akdeniz ülkeleri DDF puanı.

	DHM	KTT	İHA	GDH	DDF
Türkiye	100	100	100	100	100
Yunanistan	100	100	70	80	87.5
Libya	0	100	70	50	55
Mısır	100	100	70	80	87.5
İsrail	100	100	100	100	100
Lübnan	0	100	70	60	57.5
Suriye	0	50	70	100	55
KKTC	100	100	70	80	87.5
GKRY	100	100	70	80	87.5

Yukarıda açıklanan ana unsur puanlarının ortalaması alınarak hesaplanan “Deniz Gücü ve Yaptırım Kabiliyeti (DYK)” puanı Çizelge 6.32’de sunulmuştur.

Çizelge 6.32 : Deniz gücü ve yaptırım kabiliyeti puanı (DYK).

	DGY	DÜZ	DDF	DYK
Türkiye	95	46.7	100	80.6
Yunanistan	81	60	87.5	76.2
Libya	14.9	46.7	55	38.9
Mısır	76.8	20	87.5	61.4
İsrail	50.9	85	100	78.6
Lübnan	9.5	85	57.5	50.7
Suriye	13.1	80	55	49.3
KKTC	13	84	87.5	61.5
GKRY	19.4	92	87.5	66.3

6.7 Ülkelerin Refah Seviyesi

Ülkelerin ve devamında bulunan deniz alanlarının güvenliği, kıyılarda yaşayan insanların refah seviyesi ile doğru orantılıdır. İnsanların fiziki güvenliğini sağlayamayan, ekonomik anlamda güvensiz olan ve zayıf bir siyasi idarenin eliyle yönetilen ülkeler aynı zamanda deniz haydutluğu, kaçakçılık ve terörizmin de odağında yer almaktadırlar. Denizin sunduğu nakliye imkanları ve devlet açısından yarattığı kontrol zorlukları, yasa dışı organizasyonların kıyılarda konuşlanmasına yol açmaktadır. Ülkelerin refah seviyesi konusu; ülke çapında ve kıyılarda fiziksel güvenlik ve ekonomik güvenlik başlıkları altında incelenmiştir.

6.7.1 Ülke çapında fiziksel güvenlik

Ülke çapında fiziksel güvenlik ana unsuru ülke içerisinde yaşanan silahlı çatışmalar ve ülke çapında cinayet oranları (CO) çerçevesinde ele alınmıştır. Ülke çapında yaşanan silahlı çatışmalar için Uppsala Data Conflict Program (UDCP) ve Peace Research Institute of Oslo (PRIO) ortaklığında ortaya çıkarılan “Coğrafi Olay Bilgi Serisi⁵⁵” kullanılmıştır. Kullanılan veri tabanında her ülke için hadiseler⁵⁶ sayılmış, zaman ve mekan bilgisi sağlanmıştır. 2018 yılına ait girdilerin kullanıldığı veri tabanında her hadise için zaman, mekan kesinliği ve en az bir kişinin ölmüş olması gibi kesin kriterler mevcut iken, konu olan aktörler arasında sadece devletlerin resmi güçleri ile siviller sayılmıştır. Bununla birlikte hadiselerin etiketlenmesinde terör ifadesine yer verilmiştir. Bu kapsamda bahse konu veri tabanının daha iyi yorumlanması amacıyla, Doğu Akdeniz ülkelerinin sayılan hadiseleri iç savaş gibi ülke içerisinde iki kutuplu bir çatışma söz konusu ise 1 katsayısı ile, terör örgütü ile yaşanan iç güvenlik çatışması için 0.5 katsayısı ile, herhangi bir sebeple doğrudan sivillerin ölümüne yol açan olaylar için ise 2 kat sayısı ile çarpılarak hadiseler puanı Çizelge 6.33’te mevcut (HP) hesaplaması yapılmıştır. Suriye’de yaşanan hadise sayısına ilişkin bilgi kullanılan veri tabanında mevcut değildir. Halen süregelen yüksek ölümlü iç savaş nedeniyle bu kısımda bölge ortalaması kullanılmamış ve bu kriterden Suriye’ye 0 puan verilmiştir. Nihai hadiseler puanlamasında 100’den fazla olan hadiseler 100’e tamamlanıp 0 puan alırken diğer ülkeler hadise sayısı 100’den

⁵⁵ Georeferenced Event Dataset (GED)

⁵⁶ Veri tabanında hadise tanımı, “Silahlı Kuvvetlerin organize bir güç unsuru (devlet) tarafından başka bir organize güç unsuruna veya doğrudan sivillere karşı kullanıldığı, zaman ve mekanı kesin olan ve neticesinde en az 1 kişinin doğrudan ölümüne sebep olan olaylar” şeklinde yapılmıştır.

çıkartılarak 100 üzerinden puanlanmıştır. HP hesaplaması yapılan Çizelge 6.33'te toplam olay sayısı (TOS), terör olayı sayısı (TES), sivil ölümü sayısı (SÖS), düzeltilmiş sivil ölümü sayısı (DSÖS), iç savaş olayları sayısı (İSS), düzeltilmiş İSS (DİSS) ve toplam hadise sayısı (THS) şeklinde kısaltılmıştır.

Buna ilave olarak ülke çapında cinayet oranlarını tespit etmek üzere UN ODC'nin cinayet oranları (UNODC, 2017) bilgisinden istifade edilmiştir. 2010-2017 yılları arasındaki cinayet rakamları Libya için mevcut olmadığından bu kategoride 0 puan ile değerlendirilmiştir. Elde edilen cinayet oranlarının 100 üzerinden puana tahvil edilmesi amacıyla tüm oranlar 10 ile genişletilmiş ardından en yüksek orana sahip olan Türkiye'ye ait değer karşılığı 100 kabul edilerek diğer ülkelere bu referans ile orantılı puan verilmiştir. Sonucun negatif bir değer olması sebebiyle 100'den çıkartılarak nihai cinayet oranı puan (COP) hesaplanmıştır.

Ülke çapında fiziki güvenlik puanı (FGP); hadiseler puanı (HP) ile cinayet oranları puanının ortalaması alınarak hesaplanmış ve Çizelge 6.34'te sunulmuştur.

Çizelge 6.33 : Hadiseler puanı (HP).

	TOS	TES	DTES	SÖS	DSÖS	İSS	DİSS	THS	HP
Türkiye	158	158	79	0	0	0	0	79	21
Yunanistan	0	0	0	0	0	0	0	0	100
Libya	123	23	11.5	0	0	100	100	111.5	0
Mısır	84	79	39.5	5	10	0	0	49.5	50.5
İsrail	33	23	11.5	10	20	0	0	31.5	68.5
Lübnan	1	1	0.5	0	0	0	0	0.5	99.5
Suriye	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KKTC	0	0	0	0	0	0	0	0	100
GKRY	0	0	0	0	0	0	0	0	100

Çizelge 6.34 : Ülke çapında fiziki güvenlik puanı (FGP).

	HP	CO	COP	FGP
Türkiye	21	4.2	0	10.5
Yunanistan	100	0.7	83.4	91.7
Libya	0	0	0	0
Mısır	50.5	2.2	47.7	49.1
İsrail	68.5	2	52.4	60.45
Lübnan	99.5	3.8	9.6	54.55
Suriye	0	2.2	47.7	23.85
GKRY	100	0.6	85.8	92.9

6.7.2 Kıyılarda fiziksel güvenlik (KFG)

Ülke genelinde meydana gelen ve iç güvenliği olumsuz yönde etkileyen hadiselerin tespit edilmesi amacıyla, ülke çapında fiziki güvenlik puanının hesaplanmasına benzer şekilde GED'den (Sundberg ve Melander, 2013), (UCDP, 2019) istifade edilmiştir. Belirtilen veri tabanı içerisinde Doğu Akdeniz ülkeleri için karasuları veya açık denizlerde meydana gelmiş, iç güvenliği etkileyecek herhangi bir çatışma veya iç savaş mücadelesine rastlanmamıştır. Bu nedenle, ülke sınırları içerisinde tespit edilen hadiselerin kıyıların fiziki güvenliğine etkisini belirlemek amacıyla, hadiselerin coğrafi konumu incelenmiş⁵⁷ ve bir ülkenin kıyılarında veya kıyıların 50 km mesafesi⁵⁸ içerisindeki karasal alanda meydana gelenlerin, o ülkenin kıyılardaki fiziksel güvenliğini olumsuz etkilediği farz ve kabul edilmiştir. Kıyılarda fiziki güvenliği olumsuz olarak etkilediğine kanaat edilen hadiseler sayısal olarak ülke geneline oranlanmış ve ortaya çıkan bölge ortalamasının %90'lık dilimi ile kıyaslanmıştır. Buna göre yapılan puanlama Çizelge 6.35'te gösterilmiştir.

Kıyılarda hadise sayısına (KHS) göre bölge ortalamasının %90'lık kısmı %32 olarak hesaplanmış olup, puanlama şu şekilde yapılmıştır. Kıyı-Genel Hadiseler Oranı (KGO) %0 olan ülkelere 100 puan, bölge ortalamasının altında %25'lik dilimde olan ülkelere 85 puan, %50'lik dilimde olanlara 70, %75'lik dilimde olanlara 55, ortalamanın üzerinde olan diğer ülkelere 50 puan, ortalamanın altında %50'lik dilim içerisinde kalanlar 25 puan, bunun dışında kalanlara ise 0 puan verilmiştir.

Çizelge 6.35 : Kıyılarda fiziki güvenlik puanı (KFG).

	HS	KHS	KGO (%)	KFG
Türkiye	158	10	6	85
Yunanistan	0	0	0	100
Libya	123	83	67	0
Mısır	84	34	40	25
İsrail	33	24	72	0
Lübnan	1	1	100	0
Suriye	0	0	0	0
GKRY	0	0	0	100

⁵⁷ Kıyıya yakın veya kıyı bölgelerinde meydana gelen hadiseler için Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığının 30 numaralı Doğu Akdeniz haritası kullanılmıştır.

⁵⁸ Kullanılan haritada her ülke için ölçüme esas alınan hatlar şu şekildedir. Mısır için, 31°N enleminin kuzeyinde, İsrail için 32°N enleminin kuzeyi ile 35°30'E boylamı batısında ve 32°N enleminin güneyi ile 34°30'D boylamının batısında, Libya için 32°N enlemi kuzeyinde, Lübnan için 35°20'E boylamının batısında ve Türkiye için ise 36°30'E boylamının batısında kaydedilen hadiseler dikkate alınmıştır.

Çizelge 6.35 ile elde edilen sonuç değerlendirilirken İsrail ve Lübnan'ın coğrafi şekli açısından dezavantajlı olduğu düşünülse de 5'inci bölümde açıklanan sorun sahalarını hem kara hem de deniz sınırı olan ülkeler ile yaşıyor olmasının, kıyılardaki güvenlik seviyesinin düşmesinde ana etken olduğu değerlendirilmektedir.

6.7.3 Ülke çapında ekonomik güvenlik (ÜGP)

Bu alt unsurun hesaplanmasında, UNDP'nin "The Human Development Index (HDI)" (UNDP, 2018) ve Dünya Bankasının bebek ölüm oranlarından (The World Bank, 2018a) istifade edilmiştir. Küresel çapta insan yaşam kalitesini ülkeler arasında en kapsamlı şekilde ortaya koyan HDI, içerdiği yaşam beklentisi, GSYİH ve eğitim imkanları değerlendirmelerine dayanmaktadır. Bebek ölümleri oranı, her sağlıklı olarak doğan 1000 bebek içerisinde ölenlerin sayısını vermektedir. Doğum öncesinde ve esnasında bebeğin ölümü ile sonuçlanabilecek hadiseleri dikkate almayan ve dolayısıyla bir ülkede dünyaya gelen bebeklerin sağlık, ekonomik ve güvenlik ihtiyaçlarının karşılanabildiği kadarıyla yaşayıp yaşayamadığını gösteren bu endeks aynı zamanda o ülkenin genel refah seviyesinin en önemli göstergesidir.

Bebek ölümleri oranı (BÖO) 1000 bebekte en düşük rakama sahip olan ülkeye 100 puan verilip diğerlerinin ölüm sayıları ile orantılı azaltılması suretiyle bulunmuştur. Bebek ölüm puanı (BÖP) ile HDI puanının 100 üzerinden karşılığının ortalaması alınarak ülke çapında ekonomik güvenlik puanı (ÜGP) tespit edilmiştir.

Çizelge 6.36 : Ülke çapında ekonomik güvenlik puanı (ÜGP).

	BÖO	BÖP	HDI	ÜGP
Türkiye	9	22.2	79	50.6
Yunanistan	4	50	87	68.5
Libya	10	20	71	45.5
Mısır	18	11.1	70	40.6
İsrail	3	66.7	90	78.4
Lübnan	6	33.3	76	54.7
Suriye	14	14	54	34
GKRY	2	100	87	93.5

6.7.4 Kıyılarda ekonomik güvenlik (KEG)

Bu alt unsurun hesaplanmasında HDI ile birlikte kıyılarda yaşayan halkın ekonomik anlamda en önemli gelir kaynağı olan kıyı balıkçılığını değerlendiren "Artisanal Fishing Opportunities (AFO)" (Ocean Health Index, 2018a) ve kıyılarda yaşam

kalitesini ortaya koyan “Coastal Livelihoods and Economies (CLE)” (Ocean Health Index, 2018) hedeflerinden istifade edilmiştir. Dünya çapında avlanan balıkların %50’si küçük ve kıyı balıkçılarınca tutulmaktadır Ayrıca balıkçılık mesleği %90 oranında kıyı balıkçılığı sektöründe istihdam edilmektedir. Buna ilave olarak dalga ve akıntılardan enerji elde etmek, liman ve tersane işletimi ile turizm faaliyetlerini geliştirmek balıkçılığın yanında kıyı ekonomilerine katkı sağlamaktadır. Kıyılarda ekonomik güvenlik alt unsuru belirtilen 3 endeks değerinin ortalaması alınarak hesaplanmış ve Çizelge 6.37’de sunulmuştur.

Çizelge 6.37 : Kıyılarda ekonomik güvenlik puanı (KEG).

	AFO	CLE	HDI	KEG
Türkiye	84	100	79	87.6
Yunanistan	83	64	87	78
Libya	63	67	71	67
Mısır	75	98	70	81
İsrail	93	100	90	94.3
Lübnan	67	83	76	75.3
Suriye	84	100	54	79.3
GKRY	92	67	87	82

Yukarıda belirlenen değerlerin ortalaması alınarak Ülkelerin Refah Seviyesi belirlenmiş ve Çizelge 6.38’de gösterilmiştir.

Çizelge 6.38 : Ülkelerin refah seviyesi.

	Ülkede Fiziki Güvenlik	Kıyılarda Fiziki Güvenlik	Ülkede Ekonomik Güvenlik	Kıyılarda Ekonomik Güvenlik	Refah Seviyesi
Türkiye	10.5	85	50.6	87.6	58.4
Yunanistan	91.7	100	68.5	78	85
Libya	0	0	45.5	67	28.1
Mısır	49.1	25	40.6	81	48.9
İsrail	60.5	0	78.4	94.3	58.3
Lübnan	54.6	0	54.7	75.3	46.2
Suriye	23.9	0	34	79.3	34.3
GKRY	92.9	100	93.5	82	92.1



7. SONUÇ VE ÖNERİLER

7.1 Deniz Güvenlik Endeksine Göre Ülkelerin Sıralanması

Uluslararası kuruluşlarca yayınlanan endekslerin yorumlanması ve devletlerce sağlanan veriler ile birleştirilmesi suretiyle Doğu Akdeniz’de kıyısı olan Türkiye, Yunanistan, Libya, Mısır, İsrail, Lübnan, Suriye, GKRY ve KKTC’nin kıyılarında ve deniz ülkesi dahilinde deniz güvenliği açısından bulunduğu nokta tespit edilmiştir.

Buna göre;

Uluslararası iş birliği konusunda Yunanistan ve Türkiye’nin deniz güvenliği konusu özelinde Doğu Akdeniz ülkeleri arasında önde yer aldığı, İsrail’in ise deniz alanında daha izole bir egemenlik benimsemesi dolayısıyla bu kapsamda son sırada kaldığı görülmüştür.

Denizden ekonomik anlamda faydalanmada Mısır, Yunanistan ve İsrail başı çekmektedir. Mısır ve Yunanistan balıkçılık ve turizm gelirleri ile ön plana çıkarken, İsrail son yıllarda artan doğalgaz potansiyeli ile yükselen bir grafik göstermektedir. Bu alanda toprakları üzerinde iç savaş ve terörizmin hüküm sürdüğü Suriye, Libya ve Lübnan ise son sıraları paylaşmaktadır.

Denizden yasadışı kaçakçılık faaliyetlerinde ise bu alanda bir kaynak, transit veya nihai varış noktası olmamasından dolayı KKTC ve GKRY ilk sırayı paylaşırken onları Türkiye ve Yunanistan gösterdikleri kaçakçılık ile mücadele faaliyetlerindeki başarı sayesinde takip etmektedir. Bu konuda gerek önemli bir transit rotası olması gerekse kaçakçılık ile mücadele kapsamında göze çarpan eksikliklere bağlı olarak son sırada Libya yer almaktadır.

Düzensiz göç ve insan kaçakçılığı konusunda; ada devleti olmaları nedeniyle tüm faaliyetin denizden yapıyor olmasına rağmen, az sayıda mülteci ve sığınmacının varlığı sayesinde GKRY ve KKTC en yüksek puan ile değerlendirilmiştir. Türkiye’nin doğudan gelen göçmen trafiğini durdurması sayesinde Yunanistan, üst sıralarda yer alabilmektedir.

Çizelge 7.1 : Genel değerlendirme.⁵⁹

	U/A İşbirliği	Mavi Ekonomi	Deniz Kaynaklı Yasadışı Faaliyetler Puanı	Refah Seviyesi	Deniz Gücü ve Yaptırım Kabiliyeti	Deniz Güvenlik Endeksi
Türkiye	82	39	52	58	81	63
Yunanistan	87	51	57	85	76	71
Libya	46	16	23	28	39	30
Mısır	35	61	36	49	61	48
İsrail	18	44	50	58	79	50
Lübnan	36	13	38	46	51	37
Suriye	31	2	30	34	49	29
KKTC	27	20	60	92	62	52
GKRY	22	28	62	92	66	54

⁵⁹ Tüm konulara ilişkin nihai değerlendirmeler gösterim kolaylığı açısından en yakın tam sayıya yuvarlanmıştır.

Ülkelerin refah seviyesi konusunda; AB üyesi olmanın sağladığı maddi gelirler ve coğrafi olarak terörizm ve iç savaş bölgelerine nispeten uzak olmalarından dolayı GKRY ve Yunanistan ön plana çıkmıştır. Libya ise mevcut iç savaş durumu nedeniyle son sırada bulunmaktadır.

Deniz gücü ve yaptırım kabiliyeti açısından, Türkiye, Yunanistan ve İsrail ilk sıraları paylaşmaktadır. Libya bu alanda da son sırada yer almaktadır.

7.2 Ülkelerin Değerlendirilmesi

Doğu Akdeniz Deniz Güvenliği Endeksi çalışması sonuçlarına göre çalışmaya konu olan ülkelere ilişkin sonuçlar Çizelge 7.1’de sunulmuştur. Bölge genelinde elde edilen sonuçların yorumlanmasında bir kısım dikkat edilmesi gereken husus bulunmaktadır. Öncelikle Doğu Akdeniz ülkelerin hiçbirisi ortalama puan olarak yüksek olarak kabul edilebilecek 80 civarı bir puana ulaşamamıştır. Bu nedenle Doğu Akdeniz ülkelerinin tamamında kısa vadede ele alınıp çözümlenmesi gereken, deniz güvenliğini olumsuz etkileme potansiyeline sahip sorunlar olduğu sonucuna varılmaktadır. Bu sorun alanları her devlet için farklılık arz etmektedir. Bir kısım devlet coğrafyanın kendine sunduğu imkanlardan faydalanmaz durumda iken diğer bir kısmı siyasi istikrarsızlık, iç savaş veya terör eylemleri ile mücadele etmektedir.

Tüm ülkeler için ortak olarak tespit edilen husus ise Doğu Akdeniz’de deniz güvenliğinin artırılmasına yönelik inisiyatiflerde yer alınmamasıdır. Her ne kadar NATO ve AB şemsiyesi altında yürütülen operasyonlara katılım, bu topluluklar bünyesinde kalıyor olsa da operasyonlara gözlemci gibi özel statülerde katılınması veya bu faaliyetlerden bir eğitim ortamı olarak istifade edilmesi ihtimalinin tüm devletlerce dikkate alınmasında fayda olduğu düşünülmektedir.

Son olarak ön plana çıkan diğer bir ortak konu ise tarihsel problemlerin bugünkü güvenlik ortamına etkileri olarak karşımıza çıkmaktadır. Geçmişten günümüze İsrail’in ve komşuları ile süregelen anlaşmazlıkları ve Türkiye, Yunanistan, GKRY ve KKTC arasında çözüme kavuşturulamamış problem sahaları, diğer bölge ülkeleri veya küresel güç odaklarının katılımı ile derinleşmekte ve deniz güvenliğini olumsuz etkileyecek sonuçlar doğurmaktadır.

Çizelge 7.2 : DGE sıralaması.

	DGE	Sıralama
Yunanistan	71	1
Türkiye	63	2
GKRY	54	3
KKTC	52	4
İsrail	50	5
Mısır	48	6
Lübnan	37	7
Libya	29	8
Suriye	30	9

Ülkeler özelinde yapılan genel değerlendirmeler takip eden maddelerde yer almaktadır.

7.2.1 Türkiye

Başta GKRY ve Yunanistan olmak üzere Doğu Akdeniz’de karşılıklı kıyıdaş olunan KKTC hariç tüm devletler ile deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusunda anlaşmazlık yaşayan ancak, gerek deniz güvenliğine ilişkin anlaşmaların tarafı olması gerekse NATO üyesi olarak deniz güvenliği operasyonlarında yer alması sayesinde uluslararası iş birliği seviyesi yüksektir. Ancak mavi ekonomiden halihazırda yeterli seviyede istifade edememektedir. Balıkçılık ve turizm konusunda ulaştığı seviyeye rağmen deniz yatağının altında kalan enerji kaynaklarından henüz gelir elde edilememiş olması Türkiye’nin en büyük handikabı olarak ortaya çıkmaktadır.

Kaçakçılık, düzensiz göç ve insan kaçakçılığı konularında %50 diliminde puanlanan Türkiye, bunlar ile yüksek seviyede mücadele ediyor olmasına rağmen, coğrafi konumunun her türlü kaçakçılık faaliyeti için doğal bir transit noktası olmasına bağlı olarak kaçakçılığın azaltılması konusunda zorluk yaşamaktadır. Buna ilave olarak yaklaşık 3.5 milyon insanın ülkede göçmen olarak yaşıyor olması deniz güvenliğine dolaylı olarak tesir etmektedir.

Ülkedeki refah seviyesi normal olarak kıyılarda daha yüksektir. Denizin getirdiği bolluk ve iş imkanları bu bölgeleri daha güvenli ve ekonomik anlamda daha güçlü hale getirmektedir. Ülke genelinde AB ülkelerine nazaran daha yüksek olarak kaydedilen bebek ölüm oranı ve daha düşük olan okul devam yaşı nedeniyle yine %50 diliminde kendine yer bulabilmektedir. Ayrıca yüksek sayıda kaydedilen

terörist ile mücadele kapsamındaki çatışmalar genel anlamda ülke güvenliğini dolaylı olarak kıyılarda güvenliği olumsuz etkilemektedir.

Deniz gücünün durumu ve yaptırım kabiliyeti açısından bölgedeki en güçlü devletlerden birisi olan Türkiye muhtemel MEB'inin genişliği ve KKTC ile Libya hariç hiçbir ülke ile MEB sınırlandırma antlaşması yapmamış olmasına rağmen bu deniz alanını kesintisiz olarak gözetleyebilecek, deniz, denizaltı ve hava vasıtaları ile varlık gösterebilecek, dolayısıyla yansıttığı deniz gücü ile devlet uygulamalarını hayata geçirebilecek bir devlet görünümü vermektedir.

Yukarıda kısaca açıklanan hususlar çerçevesinde Türkiye;

- Doğu Akdeniz'de devam eden doğal kaynak arama ve sondaj çalışmalarına devam ederek denizden ekonomik anlamda daha çok faydalanmalı,
- Ülkede bulunan mülteci sayısını bölge ülkeleri ile orantılı bir seviyeye indirecek tedbirleri almalı,
- Kıyılarda daha yüksek olan refah seviyesini ülke sathına yaymalı, ülke sınırları içerisinde terör eylemlerinin önüne geçilmeli,
- Doğu Akdeniz'de MEB ilan edip, öncelikle karşılıklı en uzun kıyı hattına sahip olan Mısır, ardından diğer komşu devletlerle ile sınırlama antlaşması imzalamalıdır.

7.2.2 Yunanistan

NATO ve AB üyesi Yunanistan, Türkiye ile benzer şekilde müttefiklik bağı, uluslararası antlaşmalara taraf olması ve deniz güvenliği operasyonlarına katılması sayesinde uluslararası iş birliği açısından yüksek seviyede bulunmaktadır.

Denizden ekonomik anlamda yüksek fayda elde edememektedir. Turizm konusunda bölgede en başarılı devlet olmasına rağmen enerji kaynaklarının araştırılması ve sondajına yönelik herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır. Bununla birlikte bölgesel olarak veya AB bünyesinde enerji konusunda projelerde transit ülke olarak yer alarak bu açığı kapatma çabasıdadır.

Kaçakçılık, düzensiz göç ve insan kaçakçılığı konusunda yine Türkiye ile benzer emareler vermektedir. Ancak Türkiye'ye yönelik kaçakçılık faaliyetleri ağırlıklı olarak karayolu ile girerken, Yunanistan'a büyük oranda deniz yolu ile taşıma gerçekleşmektedir. Halihazırda Türk ve Yunan deniz gücü kendi kıyılarında sıkı bir

denetim uygularken NATO daimi gücünü oluşturan gemilerce düzensiz göçü önlemeye yönelik faaliyetler yürütülmektedir.

Ülkenin refah seviyesi, AB üyesi olmanın sağladığı avantajlar ve özellikle terör ve iç savaşların coğrafi olarak uzağında bulunması sayesinde bölgedeki en yüksek olan derecelerden birisini elde etmektedir.

Deniz gücü açısından yeterli bir kuvvet olmakla birlikte, milli dizayn ve imalat kabiliyetlerinin eksikliği, eski gemilerini modernize etme veya yenilerini temin etme konusunda karşılaşılan problemler, bu yeterliliğin sorgulanmasına sebep olmaktadır. Buna karşın Doğu Akdeniz’de adalarından dolayı sahip olduğu kısıtlı MEB’i kontrol etmek açısından elde bulundurduğu deniz gücü yeterlidir.

Bu çerçevede deniz güvenliği seviyesini artırmak maksadıyla Yunanistan;

- Denizden elde edilecek doğal kaynaklar ve bunlardan sağlanacak potansiyel gelirleri artıracak projelerin içerisinde yer almalı,
- Özellikle mülteci ve sığınmacı statüsündeki şahısların ülkeye girişini engelleyici veya azaltıcı tedbirleri artırmalı,
- Deniz gücünü yenileme ve modernize etmeye yönelik altyapı yatırımları yapmalıdır.

7.2.3 Libya

Süregelen iç savaş, Arap Baharı öncesindeki Libya’dan çok farklı bir noktaya getirmiştir. Uluslararası antlaşmalara büyük oranda taraf olmasına rağmen, deniz güvenliği operasyonlarına katılmaması (davet edilmemesi) sebebiyle bu alanda orta seviyede puanlanmıştır. Doğal enerji kaynakları açısından son derece zengin olmakla birlikte denizden çıkartılan miktarın azlığı ve iç savaş nedeniyle turizm gelirlerinin son derece düşmesi denizden ekonomik anlamda yeterince faydalanamamasına yol açmaktadır.

Yine iç savaş nedeniyle gevşeyen devlet kontrolü ve ortaya çıkan istikrarsız güvenlik ortamı her türlü yasadışı faaliyet ve kaçakçılığın artmasına sebep olmuş, güney ve batı Afrika’dan gelen insan dahil her türlü kaçak malın İtalya’ya transit geçiş noktası haline almıştır. Ayrıca devam eden çatışmalar sağlık ve eğitim hizmetleri ile sosyal hayatı büyük oranda ortadan kaldırarak ülke çapında refah seviyesini aşağılara çekmiştir.

Libya'nın önemli bir kıyı şeridi ve MEB'i bulunmakla birlikte deniz gücü gerek sayısal gerekse devamlılık anlamında bu alanda kontrol ve devlet uygulamaları yapmak açısından yetersidir. Bununla birlikte Türkiye ile imzaladığı deniz yetki alanlarının sınırlandırılması konusundaki mutabakat muhtırası ile yeni bir boyut kazanan iki ülke ilişkileri, deniz gücü anlamındaki eksikliklerinin ortadan kaldırılması yolunda Libya'ya fayda sağlayabilir.

Deniz güvenliğini de doğrudan etkilemekle birlikte kısa vadede çözüme kavuşturması gereken çok büyük problemlerin olduğu Libya öncelikli olarak;

- İç savaşı sona erdirerek ülkede güvenlik ortamını tesis etmeli,
- Deniz üzerinde kurulu tesislerin sayısını ve kapasitesini artırarak denizden daha fazla faydalanmalı,
- Deniz gücünü geliştirerek, bölgesel veya uluslararası deniz güvenliği operasyonlarında yer almalıdır.

7.2.4 Mısır

Arap Baharı sonrasında geçirdiği çalkantılı dönem ve askeri darbe ile iş başına gelen yeni yönetim, komşusu Libya ile kıyaslandığında ülkeye daha başarılı bir şekilde istikrar sağlamıştır. Uluslararası alanda antlaşmalara büyük oranda taraf olan karşılıklı sınırı olan tüm devletler ile MEB antlaşması yapmış olmasa da günümüz itibarıyla herhangi bir problem yaşamamaktadır. Denizden petrol çıkarmak konusunda bölgenin lideri olan Mısır aynı zamanda kıyı balıkçılığında da önemli gelir elde etmektedir. Turizm ve deniz taşımacılığı performansı ise ülkedeki istikrar grafiğine paralel olarak inişli çıkışlıdır. Gerek kaçakçılık gerekse düzensiz göç ve insan kaçakçılığı konusunda transit ülke konumundadır. Ayrıca ülke refahını olumsuz etkileyecek şekilde ülke içerisinde yaşanan çatışmalar kıyının 50 km mesafesi içerisinde gerçekleşmektedir.

Doğu Akdeniz ülkeleri arasında en uzun kıyı şeridine sahip olmakla birlikte, bölgede güç aktarımı imkanına sahip olan yegane deniz gücü olduğundan MEB'ini kesintisiz olarak izleyebilecek ve müdahale edebilecek seviyededir. Bununla birlikte uluslararası deniz gücü operasyonlarında yer almamakta, deniz gücü açısından askeri ilişkilerini Fransa, Yunanistan ve GKRY merkezde olacak şekilde geliştirmektedir.

Mısır'ın Doğu Akdeniz Deniz Güvenliği Endeksi çalışması sonuçlarına göre öncelikli olarak;

- Kıyıya yakın bölgelerde kaydedilen çatışma veya terör faaliyetlerinin önüne geçerek, ülke refahına katkıda bulunmalı ve turizm ile deniz taşımacılığı gelirlerinin artmasına katkı sağlamalı,
- Libya ile arasında denizden kaçakçılık rotalarını kontrol altında bulundurarak transit ülke olmaktan çıkmalı,
- Bölgesel deniz güvenliğine katkıda sağlamak maksadıyla NATO ve AB'nin deniz güvenliği hareketlerinde yer almalıdır.

7.2.5 İsrail

Uluslararası iş birliği seviyesi düşük olan İsrail gerek karadan gerekse denizden neredeyse tüm komşuları ile problem yaşamış ve yaşamaya devam etmektedir. Lübnan ile kara ve deniz sınırlarının gözetimine yönelik iki ayrı BM barış gücü görevine devam etmektedir. Bulunduğu coğrafyada çevresi ile düşük etkileşim içerisinde bulunan İsrail özellikle son 10 yıl içerisinde enerji ithalatçısı olma durumundan çıkıp, önemli bir doğalgaz ihracatçısı haline gelmiştir. Balıkçılık ve turizm konularında da bölge ortalamasının üzerinde değerlendirilen İsrail denizden faydalanma anlamında bölgede önemli bir yere sahiptir. Kaçakçılık, düzensiz göç ve insan kaçakçılığı konularında transit ülke olmamakla birlikte, uluslararası raporlar İsrail'in kaçak insan gücünü kayda değer oranda deniz ile ilişkili sektörlerde kullandığına işaret etmektedir. Ayrıca belirtilen konularda İsrail'in bilgi paylaşımı konusundaki eksikliği ülkenin şeffaflığına da gölge düşürmektedir. Halihazırda GKRY ile sorunsuz, Lübnan ile sorunlu MEB antlaşmaları olan İsrail'in MEB'inde varlık gösterebilecek seviyede bir deniz gücü vardır. Bunun yanında gelişmiş bir savunma sanayiine sahip olan İsrail, ihtiyaç duyduğunda ulusal imkanları ile deniz gücünün yaptırım kabiliyetini artırabilecek kapasiteye sahiptir.

Tespit edilen zayıf yanlarına yönelik olarak İsrail'in;

- Komşu ülkeler ile ilişkilerini geliştirerek ve tarihi sorunların çözümüne katkı sağlayarak bölgesel deniz güvenliğine katkı sağlamalı,
- Uluslararası kuruluşlar ile bilgi paylaşımında şeffaf olmalı,
- Ülkesi üzerindeki insan kaçakçılığı faaliyetlerini azaltmak maksadıyla deniz sektörlerinde istihdamı kontrol altına almalıdır.

7.2.6 Suriye

Ülkesi üzerinde süregelen iç savaş, ülke üzerinde devlet iradesinin kaybolması, ülke üzerinde deniz aşırı olanlar da dahil birçok devletin çeşitli tasarruflarda bulunmaya çalışması nedeniyle Libya ile bölgede tüm kriterlerde son sıralarda bulunmaktadır. Kısa vadede;

- İç savaş ortamından çıkılıp, devlet iradesinin tesis edilmeli,
- Ülke nüfusunun göçmen veya sığınmacı statüsüne girmemesi için gerekli temel güvenlik ihtiyaçları karşılanmalıdır.

Belirtilen hususlar sağlandıktan sonra Suriye'nin MEB'inde deniz güvenliği ve bölgesel deniz güvenliğine olan katkısında söz edilebileceği değerlendirilmektedir.

7.2.7 Lübnan

İsrail ve Suriye ile sınır komşusu olan Lübnan, iç savaş nedeniyle istikrarsızlaşan ve güvenlik zafiyeti olan Suriye ile kara ve deniz sınırlarının belirlenmesi konusuna anlayamadığı İsrail arasında sıkışmış bir ülke görüntüsü vermektedir. Hamas terör örgütünün kurulduğu ve kaynaklandığı yer olarak bilinen Lübnan toprakları günümüzde de nüfusunun %15'ine tekabül eden mülteci sayısı ve kaçakçılık ağlarının önemli bir transit noktasıdır. Uluslararası iş birliği anlamında İsrail ile yaşadığı MEB sorunu ve uluslararası veya bölgesel deniz güvenliği operasyonlarında yer almadığından düşük olarak değerlendirilmiştir. Enerji kaynaklarının araştırılması gibi herhangi bir girişimi olmadığı gibi balıkçılık, turizm veya deniz taşımacılığı gibi denizden ekonomik anlamda faydalanılabilecek konularda bölge ortalamasının altında kalmaktadır. Deniz gücü ve DDF açısından zayıf olan Lübnan, ülke deniz sınırlarının korunmasında büyük oranda UNIFIL'e güvenmektedir. Ülkede refah seviyesi bölgeden bölgeye büyük farklılıklar gösterirken, bu kriteri en çok etkileyen silahlı hadiselerin çoğunlukla kıyılara yakın yerlerde cereyan etmesi olumsuz bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yukarıda açıklanan çerçevede Lübnan;

- Suriye ve İsrail ile kara ve deniz sınırlarının tespiti ve korunmasını sağlamalı ve bu yolla kaçakçılık ve düzensiz göçün önüne geçmeli,
- Levant havzasında yer alan kıyılarından özellikle enerji anlamında daha fazla istifade etmeli,

- MEB’i içerisinde en azından ihbar üzerine faaliyet gösterebilecek şekilde bir deniz gücü için yatırım yapmalı,
- Ülkedeki genel refah seviyesini artırmak ve kıyılardan kaynaklanabilecek deniz güvenliği sorunlarını ortadan kaldırmak maksadıyla, kıyılarda meydana gelen silahlı hadiselerin önüne geçmelidir.

7.2.8 KKTC ve GKRY

KKTC ve GKRY, Kıbrıs adasının kuzey ve güney yarılarında iki ayrı toplum ve iki ayrı teşkilatlanmış devlet yaşamaktadır. Uluslararası toplum nezdinde GKRY, Kıbrıs adasının tümünün temsilcisi olarak görülmekle birlikte, KKTC’nin herhangi bir kaynak, gelir veya antlaşmalar ile elde edilmiş muafiyetlerden faydalanmasına müsaade edilmemekte, GKRY tarafından KKTC’nin varlığı reddedilerek hareket edilmektedir. Bu durum 5’inci bölümde açıklanan, egemenlik hakları konularında anlaşmazlıklara yol açmaktadır. Her ne kadar siyasi anlamda önemli problemler söz konusu olsa da deniz güvenliği endeksi yaklaşımı çerçevesinde gerek KKTC gerekse GKRY bir çok sorundan uzak yaşamaktadır. Ada devleti olması ve Avrupa kıtasına nispeten uzak olması adada az sayıda mülteci sığınmacı veya terör odağının var olmasına sebep olmaktadır. Türkiye’nin askeri desteği ve varlığı ile KKTC, Yunanistan’ın varlığı ile ise GKRY deniz yetki alanlarını izleme kabiliyetine sahiptir. Bu çerçevede KKTC ve GKRY tarafından bağımsız olarak;

- İddia edilen veya muhtemel MEB dahilindeki doğal kaynaklardan elde edilecek gelirler paylaşılmalı,
- MEB’i dahilinde en azından ihbar üzerine varlık gösterebilecek bir deniz gücü oluşturulmalı,
- Türkiye ve Yunanistan’ın da tarafı olduğu MEB anlaşmazlığında anlaşmaya varılmalıdır.

KAYNAKLAR

- Acun, C., ve Keskin, B.** (2017). PKK'nın Kuzey Suriye Örgütlenmesi PYD-YPG. SETA https://setav.org/assets/uploads/2017/05/PYD_YPG_Tr.pdf
- African Union** (2012). Africa's Integrated Maritime Strategy. https://cggrps.com/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf
- Ağca, F.** (2010). AB'nin Güvenlik ve Savunma Politikası ve Türkiye'nin Konumu. İstanbul: Papatya Yayıncılık.
- Ak, T.** (2018). Doğu Akdeniz'de Enerji Güvenliğinin Türkiye, Kıbrıs, İsrail ve Mısır Bağlamında İncelenmesi (Yüksek Lisans Tezi). Akdeniz Üniversitesi, Antalya.
- Akarı, S.** (2005). Ege Denizinin Adlandırma Tarihi ve Ege Kelimesinin Anlamı. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Akyener, O.** (2017). Doğu Akdeniz (EASTMED) Boru Hattı Projesi [Analiz]. Ankara: Türkiye Enerji Stratejileri ve Politikaları Araştırma Merkezi (TESPAM).
- Akyol, H.** (2019). Demokratikleşme Yaklaşımları Açısından "Arap Baharı" ve Geleceği: Mısır Örneği (Doktora, Gazi Üniversitesi). <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>
- Al Jazeera.** (2013, Mayıs 27). Kronoloji: Mübarek sonrası Mısır. Erişim: 10 Eylül 2019, Al Jazeera Türk <http://www.aljazeera.com.tr/kronoloji/kronoloji-mubarek-sonrasi-misir>
- Al Jazeera.** (2013, Aralık 27). Kronoloji: Suriye'de isyandan iç savaşa | Al Jazeera Türk Erişim: 13 Eylül 2019, <http://www.aljazeera.com.tr/kronoloji/kronoloji-suriyede-isyandan-ic-savasa>
- Al Jazeera.** (2019). Israel will start exporting natural gas to Egypt this year. Erişim: 01 Ekim 2019, gönderen <https://www.aljazeera.com/ajimpact/israel-start-exporting-natural-gas-egypt-year-190725190359567.html>
- Albrechtsen, E.** (2003). Security vs Safety. <https://www.iot.ntnu.no/users/albrecht/rapporteur/notat%20safety%20v%20security.pdf>
- Allison, G.** (2015, Kasım 23). French offered use of British air base on Cyprus. UK Defence Journal. <https://ukdefencejournal.org.uk/french-offered-use-of-british-air-base-on-cyprus/>
- Amnesty International.** (2012, Haziran 2). Egypt: Mubarak verdict fails to deliver full justice. Erişim: 10 Eylül 2019, Amnesty International <https://www.amnesty.org/en/latest/news/2012/06/egypt-mubarak/>

- Apatay, Ç.** (2012). Akdeniz’de Olup Bitenler. İstanbul: Tüyap Yayıncılık.
- Armaoğlu, F.** (2016). 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995) (19. bs). Timaş Yayınları.
- Asghedom, A.** (2015). Country Analysis Brief: Libya (s. 12). US Energy Information Administration
<https://www.eia.gov/beta/international/analysis.php?iso=LBY>
- Atlioğlu, Y.** (2007). Golan Tepeleri ve Suriye-İsrail Askeri Güç Dengesi. Erişim: 10 Eylül 2019, TASAM https://tasam.org/tr-TR/Icerik/678/golan_tepeleri_ve_suriye-israil_askeri_guc_dengesi
- Aybay, R.** (2007). Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukukundaki Yeri. TBB Dergisi, 70, 27.
- Aydın, M.** (1996). Uluslararası İlişkilerde Yaklaşım, Teori ve Analiz. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 51, 71-114.
- Aydınlık** (2019, Haziran 25). Tümamiral Yayıncı: Tek taraflı MEB ilanı hakkımız. Erişim: 04 Eylül 2019, Aydınlık Gazetesi
<https://www.aydinlik.com.tr/tumamiral-yayci-tek-tarafli-meb-ilani-hakkimiz-turkiye-haziran-2019>
- Aykın, H.** (2007). Kara Paranın Aklanmasıyla Mücadele Konusundaki Temel Uluslararası Metinler ve Oluşumlar. Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, (25). <http://www.mfa.gov.tr/karaparanin-akalanmasiyla-mucadele-konusundaki-temel-uluslararasi-metinler-ve-olusumlar-tr.mfa>
- Ayverdi, İ.** (2005). Emniyet. İçinde Misalli Büyük Türkçe Sözlük (s. 1412). Kubbealtı Neşriyatı Yayıncılık.
- Bakan, Z. A.** (2002). Uluslararası İlişkiler Teorileri Arasında Normatif Teorinin Yeri ve Kapsamı," Avrasya Dosyası, Cilt: 8, Sayı: 2, Yaz 2002. 8(2).
- Balık, İ.** (2018). Türkiye’nin Deniz Yetki Alanları ve Kıyıdaş Ülkelerle Yetki Alanı Anlaşmazlıkları. Kent Kültürü ve Yönetimi, 11(1 (Bahar)), 86-98.
- Balkal, U. B.** (2009). Doğu Akdeniz’deki Deniz Alanlarında Jeopolitik Değişimler ve Türkiye’ye Yansımaları (Yüksek Lisans Tezi). T.C. Ufuk Üniversitesi, Ankara.
- Başeren, S. H.** (2010). Doğu Akdeniz Deniz Yetki Alanları Uyuşmazlığı (1. bs). http://tudav.org/wp-content/uploads/2018/04/Dogu_Akdeni_-_yetki- alanlari_uyusmazligi.pdf
- Bayazıt, Ş.** (2015). Kruvaziyer Pazarı ve Destinasyonlarının Analizi: Türk Yolcuları ve Kruvaziyer Limanları Hakkında Ampirik Bir Çalışma (Yüksek Lisans). İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- BBC** (2018, Ocak 30). 2011’den 2018’e ÖSO’nun dönüşümü. BBC News Türkçe. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-42862756>
- BBC** (2019, Temmuz 10). Libya’da General Hafter’e ait üste Fransız füzeleri bulundu. BBC News Türkçe. <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-48929578>

- BBC Türkiye.** (2018). Grafiklerle: Suriye’de 8. Yılına giren savaş. BBC website: <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-43414137>
- Bell, C., ve Glaser, S.** (2018). Stable Seas Maritime Security Index Code Book (1. bs). https://stableseas.org/sites/default/files/stable_seas_codebook.pdf
- Berggrav, J.** (2011). The Changing Face of Maritime Security. https://www.nato.int/docu/review/2010/Maritime_Security/Changing_Face/EN/index.htm
- Best, A., Hanhimaki, J. M., Maiolo, J. M., ve Schulze, K. E.** (2012). 20. Yüzyılın Uluslararası Tarihi (1. bs). İstanbul: Siyasal Kitabevi.
- Biersack, J., ve O’Lear, S.** (2014). The geopolitics of Russia’s annexation of Crimea: Narratives, identity, silences, and energy. *Eurasian Geography and Economics*, 55(3), 247-269. <https://doi.org/10.1080/15387216.2014.985241>
- Binnie, J.** (2019, Nisan 3). Lebanon receives ScanEagle UAVs | Jane’s 360. Erişim: 30 Eylül 2019, Jane’s Defence Weekly <https://www.janes.com/article/87651/lebanon-receives-scaneagle-uavs>
- Binnie, J.** (2019, Ağustos 29). Turkish UAV seen in Libya | Jane’s 360. Jane’s Defence Weekly <https://www.janes.com/article/90739/turkish-uav-seen-in-libya>
- BM.** (1982). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- Bostan, İ.** (1989). Akdeniz Tarihi. İçinde TDV İslam Ansiklopedisi (C. 2, ss. 231-234). İstanbul.
- Boyer, A. L.** (2007). Naval Response to a Changed Security Environment: Maritime Security in the Mediterranean. *Naval War College Review*, 60(3), 73-100.
- Bozkurt, A.** (2013). Gazze’de Motivasyonun Kaynağı ve Son Gelişmelerin Gazze’ye Etkileri. *Ortadoğu Analiz*, 5(54), 71.
- Bölme, S. M.** (2011, Eylül 15). Birleşmiş Milletlerde Filistin Oylaması. Erişim: 10 Eylül 2019, SETA <https://www.setav.org/birlesmis-milletlerde-filistin-oylaması/>
- Bölme, S. M.** (2012). İsrail’in Değişime Direnci: 2012 Gazze Saldırısı. *SETA Analiz*, (55), 20.
- Bölükbaşı, Y. Z.** (2011). Değişen Dünyada Türk Dış Politikası (1. bs; M. Ercan, Ed.). İstanbul: Nobel Akademik Yayıncılık.
- BP.** (2019). BP Statistical Review of World Energy (Sy 68; s. 62). British Petroleum website: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2019-full-report.pdf>
- Brauch, H. G.** (2008). Conceptual Quartet: Security and Its Linkages with Peace, Development, and Environment. *Globalization and Environmental Challenges*.

- Braudel, F.** (1993). Akdeniz ve Akdeniz Dünyası (C. 1). Ankara: İmge Kitabevi.
- Brida, J. G., ve Zapata, S.** (2010). Cruise tourism: Economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205. <https://doi.org/10.1504/IJLTM.2010.029585>
- Brown, G.** (2010). A Strong Britain in an Age of Uncertainty—The National Security Strategy. <http://nssarchive.us/NSSR/2010.pdf>
- Bryce, T.** (2014). *Ancient Syria: A Three Thousand Year History* (1. bs, C. 1–1). Oxford University Press.
- Bueger, C.** (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159-164. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>
- Bush, G. W.** (2004, Kasım 20). Strategy for Maritime Security.
- Buzan, B., Waever, O., ve Wilde, J. de.** (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. Lynne Rienner Publishers.
- CAR.** (2016, Kasım). Investigating Cross-Border Weapon Transfers In The Sahel. <https://www.conflictarm.com/publications/>
- Carlstrom, G.** (2012, Haziran 3). Anger in Cairo as Mubarak-era aides acquitted. Erişim: 10 Eylül 2019: <https://www.aljazeera.com/news/middleeast/2012/06/2012622150124462.html>
- Ceylan, F. A.** (2018). Doğu Akdeniz Enerji Keşiflerinin Bölgeyi Jeopolitik ve Jeostratejik Açıdan Değiştirme Potansiyeli (Yüksek Lisans, Katip Çelebi Üniversitesi). <http://acikerisim.ikc.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11469/385/264-YLT%20Fadime%20Ayca%20Ceylan%20-%202011.05.2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Chen, C., Noble, I., Hellman, J., Coffee, J., Murillo, M., ve Chawla, N.** (2015). University of Notre Dame Global Adaptation Index Country Index Technical Report. https://gain.nd.edu/assets/254377/nd_gain_technical_document_2015.pdf
- Cho, S.-Y.** (2015). Report on the 3P Anti-trafficking Policy Index (s. 13). University of Marburg http://www.seo-young-cho.net/mediapool/99/998280/data/Report_on_the_3P_Index_2014.pdf
- Cook, S. A.** (2012). *The Struggle for Egypt: From Nasser to Tahrir Square*. Oxford University Press, 424.
- Cutler, E.** (t.y.). The War For Muddy Waters: The Future of Maritime Strategy. içinde CNA Talks. www.cna.org/CNAtalks
- Çelikpala, M.** (2013). Enerji Güvenliği, NATO'nun Yeni Tehdit Algısı (1. bs). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- Çiftçi, E. B. A.** (2017). IŞİD: Oluşum, Kuruluş ve Devletleşme Süreçleri. *Lectio Socialis*, 1(1). <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/603772>
- Çoğalan, S. ve Demir, A.** (2014, Mart 14). Suriye'de İç Savaşın Üç Yılı. Erişim: 13 Eylül 2019, <https://www.haberler.com/suriye-de-ic-savasin-uc-yili-5786398-haberi/>

- Delimitation Treaties Infobase.** (2003, Şubat 17). Agreement between the Republic of Cyprus and the Arab Republic of Egypt on the Delimitation of the Exclusive Economic Zone. <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/EGY-CYP2003EZ.pdf>
- Delvoie, L. A., ve Brown, L. C.** (2001). Diplomacy in the Middle East: The International Relations of Regional and Outside Powers. *International Journal*, 56, 702.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.** (2015). Deniz Kuvvetleri Stratejisi. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.** (2016). Uluslararası Faaliyetler. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı https://www.dzkk.tsk.tr/icerik.php?dil=1&icerik_id=29
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.** (t.y.). Deniz Kuvvetleri Wiki Sayfası. Erişim: 15 Kasım 2019, www.dzkk.tsk.tr https://m.dzkk.tsk.tr/pages/denizwiki/konular.php?icerik_id=136&dil=1&wiki=1&catid=1
- Department of Defense.** (2005, Eylül). The National Strategy for Maritime Security. <https://vdocuments.site/national-strategy-for-maritime-security.html>
- Di Cesare, F., La Salandra, A., ve Trentin, A.** (2019). Cruise Activities in MedCruise Ports Statistics Report 2018 (Sy 1; s. 89). Tenerife/Spain: MedCruise Association.
- disticaretduyasi.org.** (2018, Nisan 6). Deniz Taşımacılığının Dünü ve Bugünü. Erişim: 23 Ağustos 2019, <https://disticaretduyasi.org/2018/04/06/deniz-tasimaciliginin-dunu-ve-bugunu/>
- Division, ve for Ocean Affairs and the Law of the Sea.** (2011, Temmuz 15). Table of claims to maritime jurisdiction. https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims.pdf
- Doğan, N.** (2013, Aralık). Doğu Akdeniz’de Enerji Stratejileri ve Bölgesel Güvenliğin Geleceği. 21.Yüzyıl Dergisi. <https://21yyte.org/tr/merkezler/islevsel-arastirma-merkezleri/enerji-ve-enerji-guvenligi-arastirmalari-merkezi/dogu-akdenizde-enerji-stratejileri-ve-bolgesel-guvenligin-gelecegi>
- Duman, Ç.** (2018). Uluslararası İlişkiler Teorileri. https://www.researchgate.net/publication/322702128_Uluslararası_Ilişkiler_Teorileri
- Dunford, J. F., Greenert, J. W., Zukunft, P. F., ve Stavridis, J.** (2015). A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower: Forward, Engaged, Ready [Mp3]. <https://www.csis.org/events/cooperative-strategy-21st-century-seapower-forward-engaged-ready>
- Dunne, T., Kurki, M., ve Smith, S.** (2007). *International Relations Theories Discipline and Diversity* (Oxford University Press). New York: Oxford University Press.
- Durmuş, İ.** (2005). Türk Denizciliği ve Türkiye’nin Denizlerden Yararlanma Stratejileri. *Stratejik Araştırmalar Dergisi*, 6.

- Dusepulchre, G., ve Lambert, M.** (2015). The Gaza Civilian Population under Operation Protective Edge [Data set]. https://doi.org/10.1163/2210-7975_HRD-0035-2015023
- Eastmedforum.** (2018, Kasım 21). Offshore Hydrocarbon Developments in Greece and the Eastern Mediterranean. Erişim: 30 Eylül 2019, East Mediterranean Forum <https://eastmedforum.org/2018/11/21/offshore-hydrocarbon-developments-in-greece-and-the-eastern-mediterranean/>
- EC.** (2015). Tackling IUU Fishing. https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/docs/publications/2015-04-tackling-iuu-fishing_en.pdf
- EC.** (2016). EU Operations in the Mediterranean Sea. https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/securing-eu-borders/fact-sheets/docs/20161006/eu_operations_in_the_mediterranean_sea_en.pdf
- EC.** (2019). Euro-Mediterranean partnership. Erişim: 31 Ağustos 2019, European Commission <https://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/regions/euro-mediterranean-partnership/>
- EC General Affairs.** (2014). European Union Maritime Security Strategy. <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT>
- Ediger, V., Devlen, B., ve McDonald, D.** (2012). Levant'ta Büyük Oyun: Doğu Akdeniz'in Enerji Jeopolitiği. Uluslararası İlişkiler Dergisi, 9(33), 21.
- EEAS.** (2018). EU-NATO Cooperation on Maritime Security. https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet_-_eu-nato_maritime_cooperation.pdf
- EFE.** (2016, Ekim 11). Over 100 Arrested as Syrian Drugs, Arms Trafficking Network Busted. Erişim: 03 Ekim 2019, <https://www.efe.com/efe/english/portada/over-100-arrested-as-syrian-drugs-arms-trafficking-network-busted/50000260-3064838>
- Efes, M. K. Ö.** (2013). Geleneksel Balıkçılık Alanlarının Deniz Yetki Alanlarının Belirlenmesine Etkileri (Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Ehtiyar, R. V.** (2016). The Rising Trend of Tourism: Cruise Tourism. Global Issues and Trends in Tourism, 1(1), 335-347.
- eia.** (2014). Cyprus—International Analysis. Erişim: 01 Ekim 2019, U.S. Energy Information Administration: <https://www.eia.gov/beta/international/country.php?iso=CYP>
- eia.** (2015). Syria International energy data and analysis (s. 7). US Energy Information Administration: https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/Syria/syria.pdf
- eia.** (2016, Temmuz). Israel—International Analysis. Erişim: 01 Ekim 2019, US Energy Information Authority: <https://www.eia.gov/beta/international/analysis.php?iso=ISR>

- eia.** (2017a). Country Analysis Brief: Turkey (s. 17). Erişim: 01 Ekim 2019 US Energy Information Administration website: https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/Turkey/turkey.pdf
- eia.** (2017b). Lebanon—International Analysis. Erişim: 01 Ekim 2019, U.S. Energy Information Administration (EIA) website: <https://www.eia.gov/beta/international/country.php?iso=LBN>
- eia.** (2018). International Energy Statistics. Erişim: 30 Eylöl 2019, The U.S. Energy Information Administration (EIA) website: <https://www.eia.gov/beta/international/rankings/#?cy=2018>
- Ekathimerini.** (2019, Ekim 3). Cyprus stocking up on drones. Ekathimerini.
- Erdurmaz, S.** (2012). Libya: Arap Baharının Solan Yüzü (1. bs). Ankara: Berikan Yayınevi.
- Ergöl, N.** (2011). Yeni Güvenlik Anlayışı Kapsamında Birleşmiş Milletlerin Rolü ve Uygulamaları. BİLGESAM. https://www.academia.edu/3549674/Yeni_G%C3%BCvenlik_Anlay%C4%B1%C5%9F%C4%B1_Kapsam%C4%B1nda_Birle%C5%9Fmi%C5%9F_Milletlerin_Rol%C3%B_C_ve_Uygulamalar%C4%B1
- Erksan, M.** (1999). Mare Nostrum Bizim Deniz, Yunan Sorunu. Adıyaman: Hil Yayınları.
- EU Parliament.** (2014). Regulation (EU) No 508/2014 of the European Parliament and of the Council of 15 May 2014 on the European Maritime and Fisheries Fund. Official Journal of European Union, 66.
- Faram, M. D.** (2019, Nisan 24). Why the US Navy has 10 ships, 130 aircraft and 9,000 personnel in the Mediterranean. Navy Times. <https://www.navytimes.com/news/your-navy/2019/04/24/why-the-us-navy-has-10-ships-130-us-aircraft-and-9000-personnel-in-the-mediterranean/>
- FBI.** (2001). USS Cole Bombing. Erişim: 08 Aralık 2019, gönderen Fbi.org website: <https://www.fbi.gov/history/famous-cases/uss-cole-bombing>
- Findlay, J.** (2018, Temmuz 24). What Is the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons (NPT)? Erişim: 30 Ağustos 2019, gönderen WorldAtlas website: <https://www.worldatlas.com/articles/what-is-the-treaty-on-the-non-proliferation-of-nuclear-weapons-npt.html>
- Fletcher, M. E.** (1958). The Suez Canal and World Shipping, 1869-1914. The Journal of Economic History, 18, 556-573. <https://doi.org/10.1017/S0022050700107740>
- Florquin, N., Lipott, S., ve Wairagu, F.** (2019). Weapons Compass Mapping Illicit Small Arms Flows in Africa (s. 100). Small Arms Survey website: <http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/U-Reports/SAS-AU-Weapons-Compass.pdf>
- Fukuyama, F.** (2006). Devlet İnşası 21. Yüzyılda Dünya Düzeni ve Yönetişim (3. bs). İstanbul: Remzi Kitabevi.

- Gartenstein-Ross, D., Barr, N., Willcoxon, G., ve Basuni, N.** (2015). The Crisis in North Africa (s. 90). Netherlands Institute of International Relations Clingendael website: <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/The%20crisis%20in%20North%20Africa%20report%202015.pdf>
- Gervasi, F.** (1975). Thunder Over the Mediterranean. New York: Mckay Publication.
- Gıda Hattı.** (2018, Temmuz 30). Cezayir’de el konulan Türk balıkçı gemileri, 9 yıl sonra Türkiye’de. Erişim: 05 Eylül 2019, gönderen Gıda Hattı website: <https://www.gidahatti.com/cezayirde-el-konulan-turk-balikci-gemileri-9-yil-sonra-turkiyede-113260/>
- Global Security.** (2019). Tartous. Erişim: 12 Eylül 2019, Globalsecurity.org <https://www.globalsecurity.org/military/world/syria/tartous.htm>
- Governement of Canada,** (2009, Şubat 3). Drivers of IUU Fishing—International Fisheries. Erişim: 07 Eylül 2019, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/international/isu-iuu-drvrs-eng.htm>
- Greece MFA.** (2016, Ekim 11). Final Declaration The Trilateral Summit of Egypt, Greece and Cyprus (Cairo, 11 October 2016)—Announcements—Statements—Speeches. Erişim: 13 Eylül 2019, gönderen Ministry of Foreign Affairs <https://www.mfa.gr/en/current-affairs/statements-speeches/final-declaration-the-trilateral-summit-of-egypt-greece-and-cyprus-cairo-11-october-2016.html>
- Griggs, R.** (2013). A Maritime School of Strategic Thought for Australia-Perspectives (1. bs; J. Jones, Ed.). http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Combined%20%28web%29_0.pdf
- gunpolicy.** (2019). Smuggling Guns and Ammunition. Erişim: 03 Ekim 2019, gönderen Gunpolicy.org website: https://www.gunpolicy.org/firearms/compare/103/smuggling_guns_and_ammunition/57,48,71,100,179
- Gunther, M. M.** (2011). The Kurds Ascending: The Evolving Solution to the Kurdish Problem in Iraq and Turkey (8. bs). USA: Palgrave Macmillan.
- Gülbiten, G.** (2019). Kıbrıs Özelinde Yaşanan Doğalgaz Sorununa İlişkin Doğu Akdeniz Devletlerinin Ortaya Koyduğu Yaklaşımlar (2006-2017). Yalova Üniversitesi, Yalova.
- Güleç, M. G.** (2012, Haziran 14). Arap Baharı Nedir? Erişim: 10 Eylül 2019, gönderen TUIÇ Akademi <http://www.tuicakademi.org/arap-bahari-nedir/>
- Günaltay, Ş.** (1987). Yakın Şark– III Suriye ve Filistin, TTK, Ankara, 1987, s. 45-47. (C. 3). Ankara: Türk Tarih Kurumu.

- Güneş, C., ve Lowe, R.** (2015). The Impact of the Syrian War on Kurdish Politics Across the Middle East (s. 20). Chatham House website: https://www.academia.edu/14327226/Cengiz_Gunes_and_Robert_Lowe_The_Impact_of_the_Syrian_War_on_Kurdish_Politics_Across_the_Middle_East_The_Royal_Institute_of_International_Affairs
- Gürdeniz, C.** (2019, Mayıs). Turkey's Maritime Geopolitics. Erişim: 04 Eylül 2019, gönderen Turkey's Maritime Geopolitics website: <https://www.turkheritage.org/>
- Gürler, R. T., ve Özdemir, Ö. B.** (2014). El Kaide'den Post-Kaide'ye Dönüşüm: İŞİD. Türkiye Ortadoğu Çalışmaları Dergisi, 42.
- Güzel, K.** (2006). The Future Prospects of The Cruise Tourism in Turkey (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Habertürk.** (2019, Mayıs 15). Libya'nın geleceği: Hafter yeni Kaddafi mi? - Dünya Haberleri. Erişim: 10 Eylül 2019, gönderen www.haberturk.com <https://www.haberturk.com/libya-nin-gelecegi-hafter-yeni-kaddafi-mi-2464372>
- Han, E.** (2018, Ağustos 14). Offshore discoveries in the Mediterranean could increase Egypt's natural gas production. Erişim: 30 Eylül 2019, gönderen EIA Independent Statistics and Analysis website: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=36792>
- Has, K.** (2011). Rusya'nın Suriye Denklemindeki Yeri: İkili ve Bölgesel Çıkarlar. USAK Stratejik Gündem Dergisi.
- Hersh, S. M.** (2004, Haziran 21). Plan B. <https://www.newyorker.com/Magazine/2004/06/28/Plan-B-2>
- Holtom, P., ve Pavesi, I.** (2018). The 2018 Small Arms Trade Transparency Barometer (s. 16). Small Arms Survey <http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/T-Briefing-Papers/SAS-BP-Transparency-Barometer-2018.pdf>
- Honore, A.** (2018). Natural gas demand in Europe in 2017 and short term expectations (Sy 35; s. 18). The Oxford Institution for Energy Studies website: <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2018/04/Natural-gas-demand-in-Europe-in-2017-and-short-term-expectations-Insight-35.pdf>
- IAPH.** (2018). WorldPortTraffic-Data-for-IAPH-using-LL-container_2018_final.pdf. Erişim: 24 Eylül 2019, http://www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/WorldPortTraffic-Data-for-IAPH-using-LL-container_2018_final.pdf
- ICC International Martime Bureau.** (2019). Piracy And Armed Robbery Against Ships (Annual Report Sy 1). International Chamber of Commerce https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf
- İHH.** (2010). Rotamız Filistin Yükümüz İnsani Yardım Filosu Özet Raporu. https://www.ihh.org.tr/public/publish/0/10/insaniyardim-filosu-ozet-raporu_tr.pdf

- IHO.** (1953). Limits of Oceans and Seas (3. bs). Monte Carlo. International Hydrography Organization.
- IHO.** (2002). Limits of Oceans and Seas (4 (Draft)). Monte Carlo: International Hydrography Organization.
- IHS.** (2009). Valuation of the Liner Shipping Industry: Economic Contribution and Liner Industry Operations (s. 32). http://www.worldshipping.org/pdf/Liner_Industry_Valuation_Study.pdf
- ILO.** (2019). Ratifications by country. Erişim: 07 Ekim 2019, gönderen International Labour Organization <https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11001::NO::>
- IMO.** (2010, Ocak 18). Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>
- IMO.** (2019a). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. Erişim: 28 Ağustos 2019, International Maritime Organization [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx)
- IMO.** (2019b). Status of IMO Treaties. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202019.pdf>
- Institute for Economics and Peace.** (2019). Global Terrorism Index 2018. <http://visionofhumanity.org/app/uploads/2018/12/Global-Terrorism-Index-2018.pdf>
- INTERPOL.** (2019). Illicit goods—The issues. Erişim: 04 Ekim 2019, <https://www.interpol.int/en/Crimes/Illicit-goods/Illicit-goods-the-issues>
- IPPC.** (t.y.). Biological Weapons Convention. Erişim: 30 Ağustos 2019, gönderen <https://www.ippc.int/en/external-cooperation/organizations-page-in-ipp/biologicalweaponsconvention/>
- Joffe, A.** (2002). The Rise of Secondary States In The Iron Age Levant. Journal of the Economic and Social History of the Orient, 45(4), 425-467. <https://doi.org/10.1163/156852002320939311>
- Judd, G.** (2019, Ağustos 4). Understanding the Israel-Lebanon Maritime Border Dispute. Erişim: 11 Eylül 2019, Honest Reporting <https://honestreporting.com/understanding-israel-lebanon-maritime-border-dispute/>
- Karapınar, N.** (2015). Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar. Doğal Kaynaklar ve Ekonomi Bülteni, (20), 9.
- Karar Gazetesi.** (2019, Mayıs 26). İsraili general: PKK terör örgütü değildir—Son Dakika Dünya Haberleri. Erişim: 10 Eylül 2019, <https://www.karar.com/dunya-haberleri/israili-general-pkk-teror-orgutu-degildir-1222522>

- Katip Çelebi.** (2007). Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan (Tühvet'ül Kibar Fi Esfari'l-Bihar) (1. bs). İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- Kaya, Ş.** (2007). Uluslararası Deniz Hukuku Kapsamında Doğu Akdeniz'in Hukuki Statüsü ve Türkiye Cumhuriyeti İçin Stratejik Önemi. Stratejik Araştırmalar Dergisi, (9), 24.
- Kelly, A.** (2018, Ağustos 22). UK Ports Freight Statistics: 2017. https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/762200/port-freight-statistics-2017.pdf?_ga=2.240101061.734457228.1566561703-886907162.1534177803
- Kemiksiz, N.** (2017, Mayıs 26). El Aksa İntifadası ve Yol Haritası. Erişim: 10 Eylül 2019, Anka Enstitüsü <http://ankaenstitusu.com/el-aksa-intifadasi-ve-yol-haritasi/>
- Kennedy, S.** (2019). 2019 Cruise Trends ve Industry Outlook. Program adı: CLIA. [https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-\(1\).pdf](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).pdf)
- Kerman, İ., ve Efegil, E.** (2017). Analysis of Civil War Strategy of Terrorist Organization. ANKASAM, (Hibrit Savaşları Özel Sayısı), 37.
- Keser, U.** (2006). 2004 Referandum Döneminde Kıbrıs ve Yaşanan Gelişmeler. Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, (13), 16.
- Keser, U.** (2012). Doğu Akdeniz'de Güvenlik ve Kıbrıs Adasının Stratejik Pozisyonu. Atılım Sosyal Bilimler Dergisi, 2(1), 57-80.
- Kılıç, A.** (2011). 1571 yılındaki Fetih'ten Günümüze Kıbrıs Gerçeği. İlk Kursun Gazetesi www.ilk-kursun.com
- Klein, N.** (2011). Maritime Security and the Law of the Sea (1. bs). [10.1093/acprof:oso/9780199566532.001.0001](https://doi.org/10.1093/acprof:oso/9780199566532.001.0001)
- Kolasi, K.** (2013). Soğuk Savaş'ın Barışçıl Olarak Sona Ermesi ve Uluslararası İlişkiler Teorileri. Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 68(2), 149-179.
- Kökçam, S.** (2019, Temmuz 3). Tahrir devriminden Sisi darbesine: Mısır. Erişim: 10 Eylül 2019, gönderen TRT Haber <https://www.trthaber.com/haber/dunya/tahrir-devriminden-sisi-darbesine-misir-421618.html>
- Köse, T.** (2007). Değişen Orta Doğu Denklemi: Lübnan-İsrail Krizi ve Türkiye'nin Rolü. Akademik Orta Doğu, (1), 35.
- Krauss, C.** (2019, Temmuz 5). Israel's Energy Dilemma: More Natural Gas Than It Can Use or Export. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2019/07/05/business/energy-environment/israel-natural-gas-offshore.html>
- Kurt, V.** (2017). Orta Doğu'da Ordu ve Siyaset (1. bs). İstanbul: SETA Yayınevi.
- Kurumahmut, A.** (1998). Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar. İstanbul: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

- Kutlu, F. B.** (2012). Arap Bahari Süreci ve Libya Üzerindeki Etkileri. Erişim: 10 Eylül 2019, https://www.academia.edu/27999885/Arap_Bahari_Sureci_Ve_Libya_Uzerindeki_Etkileri_-_Fatih_Ba%C5%9Far_Kutlu
- Küçük, G.** (2019, Temmuz 26). East Mediterranean Gas Forum meets at ministerial level. Erişim: 30 Eylül 2019, AA Energy <https://www.aa.com.tr/en/energy/energy-diplomacy/east-mediterranean-gas-forum-meets-at-ministerial-level/26174>
- Küçük, G. ve Bekçecanlı, B.** (2019, Ağustos 2). Doğu Akdeniz’de Lübnan-İsrail anlaşmazlığı Türkiye’ye yarayabilir. Erişim: 11 Eylül 2019, Anadolu Ajansı <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/dogu-akdenizde-lubnan-israil-anlasmazligi-turkiyeye-yarayabilir/1547663>
- Kürkçüoğlu, Ö. ve Erhan, Ç.** (2012). FİLİSTİN SORUNU. <http://ankaenstitusu.com/wp-content/uploads/2017/02/F%C4%B0L%C4%B0ST%C4%B0N-SORUNUyeni.pdf>
- Landman, L.** (2015, Nisan). European Union Maritime Security Strategy Promoting or Absorbing European Defence Cooperation? <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Policy%20brief%20EU%20Maritime%20Security%20Strategy.pdf>
- Legorburu, I., Johnson, K., ve Kerr, S.** (2018). Shipping: Shipbuilding and Maritime Transportation. içinde Building Industries at Sea: ‘Blue Growth’ and the New Maritime Economy (1. bs, ss. 257-283). https://www.researchgate.net/publication/323255625_Shipping_Shipbuilding_and_Maritime_Transportation
- Liberty4egypt.** (2011, Şubat 7). Liberty for Egypt: Statement issued by The Faculty of Law at Cairo University. Erişim: 10 Eylül 2019, gönderen Liberty for Egypt <https://libertyforegypt.blogspot.com/2011/02/translation-of-statement-issued-by.html>
- Lloyd’s Register, University of Strathclyde, ve Qinetiq.** (2013). Global Marine Trends 2030. <https://www.lr.org/en/insights/global-marine-trends-2030/>
- Lord Jopling.** (2010). Maritime Security: NATO and EU roles and Co-ordination (General Report Sy 207 CDS 10 E bis; s. 21). International Secretariat https://www.tbmm.gov.tr/ul_kom/natopa/docs/raporlar_2010/c1.pdf
- MARCOM.** (2019). Ocean Shield Operation Area. <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield.aspx>
- Massaras, P.** (2018). THE EAST MED PIPELINE. Program adı: European Council. https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/east_med_prese ntation.pdf
- Mazaheri, A.** (2008). How the ISPS Code Affects Port and Port Activities (Master, University College of Borås). https://www.researchgate.net/publication/205014756_How_the_ISPS_code_affects_the_port_and_port_activities [accessed Aug 18 2019].

- Mearsheimer, J. J.** (2014). The Tragedy of Great Power Politics. USA: W. W. Norton & Company.
- Medcruise Association.** (2015). Cruise Activity in Medcruise Ports: Statistics 2015 [Yıllık]. Medcruise Association website: <http://www.medcruise.com/article/947/port-sete-records-considerably-increased-cruise-activity-2015>
- Meier, D.** (2013, Haziran). Lebanon's Maritime Boundaries: Between Economic Opportunities and Military Confrontation. <https://lebanesestudies.com/wp-content/uploads/2013/10/maritime.pdf>
- Ministry of Defence.** (2014). The UK National Strategy for Maritime Security. London/UK: Crown.
- Morgan, P. M.** (2006). International Security Problems and Solutions. Washington DC: CQ Press.
- Morgenthau, H. J.** (1962). The Decline of Democratic Politics (Politics in the Twentieth Century). USA: Chicago University.
- Murphy, S. D.** (2005). The Doctrine of Preemptive Self-Defense. Villanova Law Review, 50, 51.
- NATO.** (2010, Kasım). Strategic Concept. https://www.nato.int/strategic-concept/pdf/Strat_Concept_web_en.pdf
- NATO.** (2011, Mart 18). Alliance Maritime Strategy. https://www.nato.int/cps/us/natohq/official_texts_75615.htm
- NATO.** (2019). NATO's maritime activities (s. 2). NATO website: https://www.nato.int/cps/us/natohq/topics_70759.htm
- Nevens, K.** (2012). The_Youth_Are_Revoltng_Harvard_Internat.pdf. 2(34), 44.
- Nordenman, M.** (2015). The naval alliance: Preparing NATO for a maritime century. <http://www.atlanticcouncil.org/publications/reports>
- Ocean Healt Index.** (2018). Goal: Coastal Livelihoods and Economies. Erişim: 26 Eylül 2019, Ocean Health Index website: <http://www.oceanhealthindex.org/methodology/goals/coastal-livelihoods-and-economies>
- Ocean Health Index.** (2018a). Goal: Artisanal Fishing Opportunities. Erişim: 10 Ekim 2019, Ocean Health Index <http://www.oceanhealthindex.org/methodology/goals/artisanal-fishing-opportunities>
- Ocean Health Index.** (2018b). Goal: Tourism and Recreation. Erişim: 26 Eylül 2019, Ocean Health Index <http://www.oceanhealthindex.org/methodology/goals/tourism-and-recreation>
- Offshore Technology.** (2019, Haziran 5). Israel gas supply 2019: Supply expected to exceed demand by 2023. Erişim: 01 Ekim 2019, Offshore Technology | Oil and Gas News and Market Analysis <https://www.offshore-technology.com/comment/israel-gas-supply-2019/>

- OPCW.** (1994). Convention on The Prohibition of The Development, Production, Stockpiling and Use Of Chemical Weapons And On Their Destruction.
https://www.opcw.org/sites/default/files/documents/CWC/CWC_en.pdf
- Oran, B.** (2009). Türk Dış Politikası: Kurtuluş Savaşı'ndan Bugüne Kadar Olgular, Belgeler, Yorumlar (11. bs, C. 2). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Orhan, O.** (2015). Suriye'de Kürt Kuşağı Mümkün mü? (Sy 28; s. 14). ORSAM Ortadoğu Araştırmaları Merkezi
https://orsam.org.tr/d_hbanaliz/28tr.pdf
- Ortiz, A. J.** (2019). Agreement on Port State Measures to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing. International Legal Materials, 55(6), 1157-1179.
<https://doi.org/10.1017/S0020782900030886>
- Ovalı, A. Ş.** (2006). Ütopya İle Pratik Arasında: Uluslararası İlişkilerde İnsan Güvenliği Kavramsallaştırması. Uluslararası İlişkiler Dergisi, 3(10), 3-52.
- Öke, M. K.** (2018). Siyonizm ve Filistin Sorunu (7. bs). İstanbul: Timaş Yayınları.
- Ölmez, H.** (2003). Gaz Hidrat (Metan Hidrat) Geleceğin Enerji Kaynağı Olabilir mi? <https://doczz.biz.tr/doc/147369/gaz-hidrat--metan-hidrat->
- Önçirak, G. Y.** (2013). Avrupa Birliği ve Türk Balıkçılık Alanları Rejimleri (Yüksek Lisans Tezi). Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Özcan, G.** (2010). Aynalar Galerisi: Türkiye-İsrail İlişkilerinde Yansımalar, Yanılsamalar ve Gerçekler. Ortadoğu Analiz, 2(18), 36.
- Özcan, S. A., Yaşar, F. T., ve Kor, Z. T.** (2011). Filistin: Siyonizm Düşünden İşgal Gerçeğine (1. bs, C. 1). İstanbul: İHH Kitap.
- Özipek, B. B.** (2017). İç Savaş Sonrası Suriye ve Türk Dış Politikası. Özgürlük Araştırmaları Dergisi Liberal Perspektif Analiz, (7).
- Öztuna, Y.** (1969). Devletler ve Hanedanlar (C. 2). Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı.
- Öztürk, B.** (2009). Marine Protected areas in the High Seas of the Aegean and EasternMediterranean Seas. Journal of Black Sea/Mediterranean Environment, (15), 69-82.
- Öztürk, B., ve Başeren, S. H.** (2008). The Exclusive Economic Zone Debates In The Eastern Mediterranean Sea And Fisheries. Journal of the Black Sea / Mediterranean Environment, (14), 77-83.
- Öztürk, O. M.** (2004). Kıbrıs Annan Belgeleri (I., II., III.) Üzerine Değerlendirmeler. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Paoli, G. P., ve Bellasio, J.** (2018). Against the rising tide: An overview of the growing criminalization of the Mediterranean basin.
https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/perspectives/PE200/PE220/RAND_PE220.pdf

- Perles-Ribes, J. F., Ramon-Rodriguez, A. B., Izquierdo, L. M., ve Marti, M. T.** (2018). Winners and losers in the Arab uprisings: A Mediterranean tourism perspective. *Current Issues in Tourism*, 21(16), 1810-1829. <https://doi.org/10.1080/13683500.2016.1225697>
- Pipes, D.** (1990). *Greater Syria: The History of an Ambition*. Oxford University Press.
- Prashad, V.** (2012). *Arap Baharı, Libya Kışı* (1. bs). İstanbul: Yordam Kitap.
- Putin, V.** (2014, Mart 21). Laws on admitting Crimea and Sevastopol to the Russian Federation. Erişim: 26 Ağustos 2019, Presidential Office of Russia <http://en.kremlin.ru/events/president/news/20625>
- Reuters.** (2019, Eylül 10). Lebanon hopes U.S. will resume mediation in border disputes Reuters. <https://www.reuters.com/article/us-lebanon-security-israel-idUSKCN1VV1KA>
- Richmond, O. P.** (2006). Shared sovereignty and the politics of peace: Evaluating the EU's 'catalytic' framework in the eastern Mediterranean. *International Affairs*, 82(1), 149-176.
- Roberts, J.** (2018a). Top 10 shipowning nations by ships value (2018). Erişim: 24 Eylül 2019, Infomaritime.eu <http://infomaritime.eu/index.php/2018/03/13/top-10-shipowning-nations-ships-value-2018/>
- Roberts, J.** (2018b). Visualization for World merchant fleet data (2014 -2018). Erişim: 24 Eylül 2019, Infomaritime.eu <http://infomaritime.eu/index.php/2018/08/01/top-15-shipowning-countries-2014-2018/>
- Robertson, J.** (2010). Natural Gas Potential Assessed in Eastern Mediterranean. <http://www.usgs.gov/newsroom/article.asp?ID=2435>
- Russia Today.** (2017, Ocak 20). Up to 11 Russian warships allowed simultaneously in port of Tartus, Syria – new agreement. Erişim: 12 Eylül 2019, RT International <https://www.rt.com/news/374372-syria-russia-tartus-agreement/>
- Sancak, K.** (2013). Güvenlik Kavramı Etrafındaki Tartışmalar ve Uluslararası Güvenliğin Dönüşümü. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (6). http://www.ktu.edu.tr/dosyalar/sbedergisi_69519.pdf
- Sandıklı, A., Budak, T., ve Ünal, B.** (2013). Doğu Akdeniz’de enerji keşifleri ve Türkiye: Bilge adamlar kurulu raporu. İstanbul: BİLGESAM.
- Sandıklı, A., ve Semin, A.** (2012). Bütün Boyutlarıyla Suriye Krizi ve Türkiye (Bilge Adamlar Kurulu Raporu Sy 52; s. 81). BİLGESAM <http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-2-2014021958suriyeraporu.pdf>
- Schwartz, M., Chiversaug, C. J., ve Barnard, A.** (2008, Ağustos 8). Russia and Georgia Clash Over Separatist Region. *NY Times*. <https://www.nytimes.com/2008/08/09/world/europe/09georgia.html>
- Searates.** (2019). Sea Ports of Lebanon LB. Erişim: 24 Eylül 2019, gönderen SeaRates website: <https://www.searates.com/maritime/lebanon.html>

- Seval, H. F.** (2017). Soğuk Savaş'tan Günümüze İnsani Müdahale: Neo-Realist Perspektif. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi SBE Dergisi, 9(22), 469-481.
- Sevim, C.** (2019). Küresel Enerji Stratejileri ve Jeopolitik (4. bs). İstanbul: Seçkin Yayınları.
- Sezer, K.** (2019, Ağustos 14). Kıbrıs'ta yeni model. Yeni Şafak. <https://www.yenisafak.com/dunya/kibrista-yeni-model-3502007>
- Sideris, S.** (2019, Temmuz 15). Kastelorizo: The focal point for the EEZ in the Aegean and Eastern Mediterranean. Erişim: 04 Eylül 2019, Independent Balkan News Agency website: <https://balkan.eu.com/kastelorizo-the-focal-point-for-the-eez-in-the-aegean-and-eastern-mediterranean/>
- Solomon, S.** (2019, Eylül 4). Production platform for Leviathan, Israel's largest gas field, to arrive in days. Erişim: 01 Ekim 2019, <https://www.timesofisrael.com/production-platform-for-leviathan-israels-largest-gas-field-to-arrive-in-days/>
- Sputnik.** (2017, Eylül 12). İsrail Adalet Bakanı Şaked: Kürdistan'ın kurulması bizim büyük menfaatimize olur. Erişim: 10 Eylül 2019, <https://tr.sputniknews.com/ortadogu/201709121030105307-israil-adalet-bakani-saked-kurdistan-menfaat/>
- Sputnik news.** (2019, Eylül 7). "İran'ın petrol tankeri Adrian Darya 1, Tartus Limanı açıklarında görüntülendi". Erişim: 09 Eylül 2019, Sputnik News website: <https://tr.sputniknews.com/ortadogu/201909071040114842-iranin-petrol-tankeri-adrian-darya-1-tartus-limani-aciklarinda-goruntulendi/>
- Sputnik news.** (2018, Mayıs 8). Kıbrıs'ta üçlü zirve: Avrupa'ya doğalgaz boru hattı inşa edilecek.
- Stephen, C.** (2019, Nisan 3). Libya's oil fields fall into Haftar's hands. Erişim: 01 Ekim 2019, Petroleum Economist website: <https://www.petroleum-economist.com/articles/politics-economics/middle-east/2019/libyas-oil-fields-fall-into-haftars-hands>
- Stojanovic, M., Jugovic, T. P., ve Jugovic, A.** (2014). Indicators of Passenger Flows Movements on the World and Mediterranean Cruise Market. Scientific Journal of Maritime Research, (28), 40-48.
- Stoltenberg, J., Tusk, D., ve Junker, J. C.** (2016, Temmuz 8). Joint Declaration by The President of The European Council, The President of The European Commission, and The Secretary General of The North Atlantic Treaty Organization. <https://www.consilium.europa.eu/media/21481/nato-eu-declaration-8-july-en-final.pdf>
- Suez Canal Authority.** (2019). Suez Canal Navigation [Statistics]. Suez Canal Authority <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/Pages/NavigationStatistics.aspx>

- Sundberg, R., ve Melander, E.** (2013). Introducing the UCDP Georeferenced Event Dataset. *Journal of Peace Research*, 50(4), 523-532.
- Şeker, B. Ş.** (2018). Deniz Enerji Güvenliği: Doğu Akdeniz'deki Güncel Gelişmelerin Jeopolitik Dengelere Etkisi. *Turkish Studies*, 13(7), 207-228.
- Şen, A.** (2015). Suriye Askeri Muhalefeti (Sy 202; s. 113). ORSAM Ortadoğu Araştırmaları Merkezi <http://rgdoi.net/10.13140/RG.2.1.2702.3120>
- Şenol, D., Erdem, S., ve Erdem, E.** (2016). IŞİD: Küresel Bir Terör Örgütü. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 26(2). <https://doi.org/10.18069/firatsbed.346936>
- Şöhret, M.** (2014, Eylül 24). Enerji Güvenliğinin Ekonomi Politikası ve Uluslararası Çatışmalara Etkisi. 528-572. Erişim: 07 Temmuz 2019 http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-199-2014122935guvenlik_kongresi_bildirileri-35.pdf
- Tarım ve Orman Bakanlığı.** (2018). Atlantik Ton Balıklarının Korunması Uluslararası Komisyonu (ICCAT). Erişim: 22 Eylül 2019 <https://www.tarimorman.gov.tr/BSGM/Belgeler/Uluslararası%C4%B1%20Kurulu%C5%9Flar/ICCAT.pdf>
- TASAM.** (2019). “Yeni Doğu Akdeniz’in Bileşenleri ve Türkiye” Spesifik Strateji Belgesi (s. 21) [Spesifik Strateji Belgesi]. İstanbul: TASAM.
- T.C. Dışişleri Bakanlığı.** (2004, Mayıs 1). TC Dışişleri Bakanlığı'nın GKRY'nin AB üyeliği ile ilgili Açıklaması. Erişim: 06 Eylül 2019, gönderen T.C. Dışişleri Bakanlığı http://www.mfa.gov.tr/tc-disisleri-bakanligi_nin-gkry_nin-ab-uyeligi-ile-ilgili-aciklamasi-1-mayis-2004.tr.mfa
- T.C. Dışişleri Bakanlığı.** (2011). Kıbrıs Meselesinin Tarihçesi, BM Müzakerelerinin Başlangıcı. http://www.mfa.gov.tr/kibris-meselesinin-tarihcesi_-bm-muzakerelerinin-baslangici.tr.mfa
- T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı.** (2019). Doğal Gaz Boru Hattı ve Projeleri. Erişim: 08 Aralık 2019, <https://enerji.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Dogal-Gaz-Boru-Hatlari-ve-Projeleri>
- T.C. Ticaret Bakanlığı.** (2019, Ocak 26). Ticaret Bakanı Pekcan 2018 kaçakçılıkla mücadele sonuçlarını açıkladı. Erişim: 04 Ekim 2019, T.C. Ticaret Bakanlığı website: <https://www.ticaret.gov.tr/haberler/ticaret-bakani-pekcan-2018-kacakcilikla-mucadele-sonuclarini-acikladi>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı.** (2019). Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx
- Tgrt Haber.** (2012, Ekim 6). Yemen sahilinde dolu olan dev Fransız petrol tankeri bomba yüklü tekne ile havaya uçuruldu. Erişim: 20 Ağustos 2019, gönderen TGRt Haber <https://www.tgrthaber.com.tr/editorun-sectikleri/79227.html>
- The Penguin English Dictionary.** (2000). England: Penguin Books Ltd.

- The World Bank.** (2018a). Infant Mortality Rate. Erişim: 12 Ekim 2019, https://data.worldbank.org/indicator/sp.dyn.imrt.in?most_recent_value_desc=true&view=chart
- The World Bank.** (2018b). International tourism, number of arrivals | Data. Erişim: 15 Eylöl 2019, The World Bank <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?end=2017&start=1997&type=points&view=chart>
- The World Bank.** (2018c). Population, total | Data. Erişim: 07 Ekim 2019, gönderen <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL>
- The World Bank.** (2018d). What is the Blue Economy? Erişim: 24 Ağustos 2019, <https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>
- The World Bank.** (2019). Primary completion rate, total (% of relevant age group) | Data. Erişim: 07 Ekim 2019, gönderen The World Bank Data <https://data.worldbank.org/indicator/SE.PRM.CMPT.ZS?end=2017&locations=IL&start=2002&view=chart>
- Thomas D. Grant.** (2015). Annexation of Crimea. The American Journal of International Law, 109(1), 68. <https://doi.org/10.5305/amerjintelaw.109.1.0068>
- Till, G.** (2018). Maintaining Good Order At Sea. İçinde Seapower A Guide for the Twenty-First Century (4. bs, s. 30). London: Routhledge.
- Times of Israel.** (2019, Eylöl 4). Lebanese PM: We're not responsible for Hezbollah; it's a "regional problem" | The Times of Israel. Erişim: 11 Eylöl 2019, gönderen <https://www.timesofisrael.com/lebanese-pm-were-not-responsible-for-hezbollah/>
- Times of Israel.** (2019, Eylöl 2). TV: Israel was ready to destroy Hezbollah missile program if soldiers were hit. Erişim: 11 Eylöl 2019, gönderen <https://www.timesofisrael.com/israel-was-ready-to-destroy-hezbollah-missile-program-if-soldiers-hit-report/>
- Timeturk.** (2016, Nisan 28). Golan Tepeleri İsrail için neden önemli? Erişim: 10 Eylöl 2019, Timeturk.com <https://www.timeturk.com/golan-tepeleri-israil-icin-neden-onemli/haber-141636>
- Tomrukçu, G.** (2011, Ocak 26). Nedenleri ve Sonuçları ile 2006 İsrail-Lübnan Savaşı. Erişim: 10 Eylöl 2019, gönderen TUIÇ Akademi website: <http://www.tuicakademi.org/nedenleri-ve-sonuclari-ile-2006-israil-lubnan-savasi/>
- Topuz, S.** (2016). Modern Deniz Harbini ve Denizler İçin Mücadeleyi Anlamak (1. bs). Ankara: Alibi Yayıncılık.
- Trading Economics.** (2019). Libya GDP | 2019 | Data | Chart | Calendar | Forecast | News. Erişim: 10 Eylöl 2019, <https://tradingeconomics.com/libya/gdp>
- Trump, D.** (2017). National Security Strategy. <http://nssarchive.us/wp-content/uploads/2017/12/2017.pdf>
- UCDP.** (2019). Georeferenced Event Dataset. <https://ucdp.uu.se/downloads/ged/ged191.pdf>

- Uçar, M. N., Aksoy, A., ve Başer, H.** (2019, Ağustos 3). Hafter Libya’da aylardır devam eden çatışmalarda hedefine ulaşamadı. Erişim: 10 Eylül 2019, Anadolu Ajansı <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/hafter-libyada-aylardi-devam-eden-catismalarda-hedefine-ulasamadi/1548595>
- Uçarol, R.** (2008). Siyasi Tarih (7. bs). İstanbul: Der Yayınevi.
- Ulusal Kanal.** (2018, Ağustos 29). Doğu Akdeniz’de savaş oyunları haberi Erişim: 12 Eylül 2019, <https://www.ulusal.com.tr/gundem/dogu-akdeniz-de-savas-oyunlari-h209929.html>
- Ulusoy, K.** (2015). Doğu Akdeniz’de Güç Mücadelesi ve Kıbrıs Sorunu. USAK.
- Ulutaş, U., Bölme, S. M., Demir, G. N., Torlak, F., ve Zıyan, S.** (2012). İsrail Siyasetini Anlama Kılavuzu (Sy 19; s. 202). SETA http://file.setav.org/Files/Pdf/20130125150650_israil-siyasetini-anlama-kilavuzu_son.pdf
- Ulutaş, U., ve Hoca, H.** (2014). Suriye Devrim mi? Bölünme mi? (Sy 95; s. 36). SETA http://file.setav.org/Files/Pdf/20140529180542_suriye-devrim-mi-bolunme-mi-pdf.pdf
- UN.** (2019). United Nations Peacekeeping. Erişim: 06 Eylül 2019, <https://peacekeeping.un.org/en/node>
- UNFAO.** (2015). The Eratosthenes Seamount (2015). [file:///C:/Users/ipekburakruzgar/Downloads/VME%20-%20The%20Eratosthenes%20Seamount%20\(2015\).pdf](file:///C:/Users/ipekburakruzgar/Downloads/VME%20-%20The%20Eratosthenes%20Seamount%20(2015).pdf)
- UNFAO.** (2017). Fisheries and aquaculture statistics 2015. <http://www.fao.org/3/a-i7989t.pdf>
- UNFAO.** (2019). International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT). Erişim: 05 Eylül 2019, Food and Agriculture Organization of United Nations <http://www.fao.org/fishery/rfb/iccat/en>
- UNFAO.** (2016). Benefits of implementing PSMA | Agreement on Port State Measures (PSMA) | Food and Agriculture Organization of the United Nations. Erişim: 29 Ağustos 2019, gönderen <http://www.fao.org/port-state-measures/background/benefits-implementing-psma/en/>
- UNFAO** (Ed.). (2018). Meeting the sustainable development goals. <http://www.fao.org/3/I9540EN/i9540en.pdf>
- UNFAO.** (t.y.). Parties to the PSMA | Agreement on Port State Measures (PSMA) | Food and Agriculture Organization of the United Nations. Erişim: 29 Ağustos 2019, Food and Agriculture Organization of BM <http://www.fao.org/port-state-measures/background/parties-psma/en/>
- UNHCR.** (2019). Status of Ratification of 18 International Human Rights Treaties. Erişim: 07 Ekim 2019, gönderen <https://indicators.ohchr.org/>
- UN Peacekeeping.** (2015). UNIFIL Pres Kit. Erişim: 12 Eylül 2019, gönderen <https://unifil.unmissions.org/sites/default/files/20170113presskit.pdf>
- UN PoA.** (2019). UN PoA - Programme of Action on small arms and light weapons. Erişim: 03 Ekim 2019, gönderen UN PoA - Programme of Action on small arms and light weapons website: <https://smallarms.un-arm.org/>

- UN WTO.** (2019). Compendium of Tourism Statistics Data 2013–2017. <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284420421>
- UNCTAD.** (2018). UNCTAD Stats-Maritime profile. Erişim: 24 Eylül 2019, <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/792/index.html>
- UNCTAD.** (2019). Liner shipping connectivity index. Erişim: 24 Eylül 2019, gönderen <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92>
- UNDP.** (2018). Human Development Index. UNDP <http://hdr.undp.org/en/2018-update>
- United Nations.** (1994). United Nations Convention of Law of Sea. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- United Nations Security Council.** (1964). Resolution adopted by the Security Council at its 1102nd meeting on 4 March 1964 [on establishment of the UN Peace-keeping Force in Cyprus]. <https://digitallibrary.un.org/record/607947?ln=en>
- UNODA.** (2015). Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons (NPT) – UNODA. Erişim: 30 Ağustos 2019, <https://www.un.org/disarmament/wmd/nuclear/npt/>
- UNODC.** (2017). Global Study on Homicide | Statistics and Data. Erişim: 07 Ekim 2019, gönderen https://dataunodc.un.org/GSH_app
- UNODC.** (2018). World Drug Report 2018 (1. bs, C. 1). https://www.unodc.org/wdr2018/prelaunch/WDR18_Booklet_1_EXSUM.pdf
- UNODC.** (2004). United Nations Convention Against Transnational Organized Crime and the Protocols Thereto. https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/organized-crime/UNITED_NATIONS_CONVENTION_AGAINST_TRANSNATIONAL_ORGANIZED_CRIME_AND_THE_PROTOCOLS_THERETO.pdf
- UNOG.** (2018). The Biological Weapons Convention. Erişim: 31 Ağustos 2019, United Nations [https://www.unog.ch/80256EE600585943/\(httpPages\)/04FBBDD6315AC720C1257180004B1B2F?OpenDocument](https://www.unog.ch/80256EE600585943/(httpPages)/04FBBDD6315AC720C1257180004B1B2F?OpenDocument)
- UNWTO** (Ed.). (2018). UNWTO Tourism Highlights: 2018 Edition. <https://doi.org/10.18111/9789284419876>
- US Department of State.** (2019). Trafficking in Persons Report. US Department of State.
- USGS.** (2010). US Geological Survey Fact Sheet 2010-3027,. Erişim: gönderen <http://pubs.usgs.gov/fs/2010/3027/pdf/FS10-3027.pdf>

- Ünal, M.** (2015). Soğuk Savaş Sonrası Doğu Akdeniz’de Küresel Hamleler-1 (C. 1). İstanbul: Beta Yayınevi.
- Viotti, P. R., ve Kauppi, M. W.** (2017). Uluslararası İlişkiler ve Dünya Siyaseti (5. bs).
- VOA.** (2019, Şubat 1). Lebanon Blasts Israel Over Oil Exploration Near Border. Erişim: 11 Eylül 2019, gönderen Voice of America website: <https://www.voanews.com/world-news/middle-east-dont-use/lebanon-blasts-israel-over-oil-exploration-near-border>
- Walk Free.** (2018). Global Slavery Index. Erişim: 07 Ekim 2019, Minderoo Foundation Walk Free <https://www.globallslaveryindex.org/2018/findings/highlights/>
- Wall Street Journal.** (2011, Ocak 31). Interview With Syrian President Bashar al-Assad. Wall Street Journal. <https://www.wsj.com/articles/SB10001424052748703833204576114712441122894>
- Waltz, K.** (2004). Neorealism-Confusions and Criticisms. Journal of Politics, (15), 2-6.
- WCOO.** (2018). Illicit Trade Report 2017 (s. 206). World Customs Organization http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/illicit-trade-report/itr_2017_en.pdf?db=web
- Wong, K.** (2018, Ekim 21). AVIC readies Wing Loong I-D prototype for maiden flight | Jane’s 360. Erişim: 30 Eylül 2019, Jane’s International Defence Review website: <https://www.janes.com/article/83955/avic-readies-wing-loong-i-d-prototype-for-maiden-flight>
- WTTC.** (2019a). League Table Summaries. Erişim: 18 Eylül 2019, gönderen WTTC website: <https://www.wttc.org:443/economic-impact/country-analysis/league-table-summaries/>
- WTTC.** (2019b, Şubat). Top 20 Data Table. <https://www.wttc.org/economic-impact/country-analysis/league-table-summaries/>
- Yağcı, K., ve Akdağ, G.** (2016). Cruise Tourism in the Mediterranean. Global Issues and Trends in Tourism, 1(1), 536-540.
- Yaycı, C.** (2012). Doğu Akdeniz’de Deniz Yetki Alanlarının Paylaşılması Sorunu ve Türkiye. 70.
- Yaycı, C.** (2019). Sorular ve Cevaplar ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Kavramı (2. bs). Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı.
- Yeni Şafak.** (2018, Ağustos 24). Doğu Akdeniz’deki doğalgaz rezervleri üzerinde büyük oyun! Yeni Akit.
- Yeşiltaş, M., ve Öncel, R.** (2017). Yenilgiden Sonra DEAŞ Yükselişi, Çöküşü ve Geleceği. https://setav.org/assets/uploads/2017/12/Analiz_226.pdf
- Yıldız, D.** (2008). Akdeniz’in Doğusu (Tarihi Geçmişi, Stratejik Önemi ve Su Sorunu Açısından). Bizim Yayınlar Kitabevi.

- Yıldız, D., ve Yaşar, D.** (2012). Doğu Akdeniz’de Küresel Satranç. İstanbul: Truva Yayınevi.
- Yılmaz, N.** (2011, Ekim 22). Kaddafi’nin Ölümü ve Arap Baharı. Erişim: 10 Eylül 2019, Sabah Gazetesi <https://www.sabah.com.tr/yazarlar/perspektif/nuh%20yilmaz/2011/10/22/kaddafinin-olumu-ve-arap-bahari>
- Yılmaz, S., ve Kalkan, D.** (2017). Enerji Güvenliği Kavramı: 1973 Petrol Krizi Işığında Bir Tartışma. Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi, 3, 166-199.
- Yılmaz, T.** (2015). Uluslararası Politikada Ortadoğu (2. bs). Barış Platin.
- Zacks.** (2019, Mart 1). Exxon Mobil Hits Gas in Cyprus, Sees Reserves Growth in 2018. Erişim: 01 Ekim 2019, Zack’s Equity Research <https://finance.yahoo.com/news/exxonmobil-hits-gas-cyprus-sees-125912305.html>
- Zhou, X.** (2015). Global Aquaculture Production statistics database updated to 2013—Summary information. Erişim: gönderen <http://www.fao.org/3/a-i4899e.pdf>

ÖZGEÇMİŞ

VESİKALIK
FOTO

Ad-Soyad : Burak AKGÜL
Doğum Tarihi ve Yeri : 21 Ekim 1977, İstanbul
E-posta : akgulline@gmail.com

ÖĞRENİM DURUMU:

- **Lisans** : 1999, Deniz Harp Okulu, Kontrol Sistemleri Mühendisliği

MESLEKİ DENEYİM VE ÖDÜLLER:

- 1999-2009 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde fırkateynlerde görev yaptı.
- 2009-2016 yılları arasında Deniz Harp Okulunda Mesleki Bilimler bölümünde Seyir, Gemicilik ve Gemi İdaresi öğretim elemanlığı yaptı.
- 2016-2019 yılları arasında fırkateynlerde göreve devam etmekte olup halen Fırkateyn Komutanıdır